**Dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

Návrh novely zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov vznení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej premávke“) je vypracovaný na základe úlohy vyplývajúcej z bodu 4.2 Vnútorný poriadok a bezpečnosť Programového vyhlásenia vlády Slovenskej republiky na obdobie rokov 2010 – 2014, kde sa okrem iného uvádza, že vláda Slovenskej republiky prijme také opatrenia, aby úmrtnosť  na cestách zostala na čo najnižšej úrovni. V súvislosti s plnením tejto úlohy je potrebné vykonať niektoré zmeny v zákone o cestnej premávke, ako aj zmeny a doplnenia v ďalších zákonoch.

Po dvoch rokoch od nadobudnutia účinnosti zákona o cestnej premávke vzniká tiež potreba prehodnotiť niektoré ustanovenia zákona, najmä vo vzťahu k objektívnemu stavu bezpečnosti na cestách v súvislosti s aktuálnym vývojom počtu dopravných nehôd s následkom smrti alebo ťažkého zranenia jej účastníkov.

Návrhom zákona sa znižuje vek na udelenie vodičského oprávnenia skupiny B z doterajších 18 rokov na 17 rokov. Súčasne sa však upravuje, že vodič, ktorému bolo vodičské oprávnenie skupiny B udelené pred dovŕšením 18 rokov, môže viesť motorové vozidlo skupiny B len v prítomnosti osoby sediacej na mieste spolujazdca vedľa vodiča. Osoba spolujazdca bude musieť mať vodičské oprávnenie skupiny B najmenej 10 rokov a bude musieť byť zapísaná v evidencii vodičov na základe žiadosti zákonného zástupcu. Túto povinnosť bude mať takýto vodič do dovŕšenia veku 18 rokov, najmenej však tri mesiace.

Návrh zákona obsahuje aj viaceré ustanovenia, ktorých cieľom je zvýšenie ochrany najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky – chodcov a cyklistov. Ide jednak o úpravu samotných pravidiel cestnej premávky (zastavenie vozidla, zákaz predchádzania, odbočovanie) a jednak aj o sprísnenie postihu za ohrozenie chodcov a cyklistov.

V záujme uplatnenia možnosti zadržať vodičský preukaz podľa § 70 ods. 1 písm. a) zákona o cestnej premávke aj v prípade, ak ho osoba nepredložila pri kontrole, sa navrhuje zaviesť nový inštitút tzv. fiktívneho zadržania vodičského preukazu.

Navrhovaným  zákonom sa tiež  rozširuje okruh dôvodov, pre ktoré je držiteľ vodičského oprávnenia povinný podrobiť sa preskúmaniu zdravotnej spôsobilosti, psychickej spôsobilosti a preskúšaniu odbornej spôsobilosti. Navrhovaný zákon predpokladá zavedenie inštitútu doškoľovacieho kurzu podľa zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách, ktorému sa budú povinní podrobiť predovšetkým pravidelní porušovatelia pravidiel cestnej premávky. Taktiež sa zavádza osobitné preskúmanie zdravotnej spôsobilosti vo vzťahu k alkoholu, iným návykovým látkam alebo liečivu, ktoré bude vykonávať psychiater, a odborné poradenstvo, ktoré bude vykonávať dopravný psychológ.

Ak držiteľ vodičského oprávnenia za posledných desať rokov trikrát viedol motorové vozidlo pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky alebo ak sa odmietol podrobiť vyšetreniu na ich zistenie, orgán Policajného zboru rozhodne o jeho okamžitom a trvalom vylúčení z cestnej premávky odobratím jeho vodičského oprávnenia bez možnosti získať ho v budúcnosti späť.

Vo vzťahu k vodičom, ktorí za posledných päť rokov dvakrát viedli motorové vozidlo pod vplyvom alkoholu, inej návykovej látky alebo ktorí sa odmietli podrobiť vyšetreniu na ich zistenie, sa ustanovuje povinnosť orgánu Policajného zboru rozhodnúť o odobratí vodičského oprávnenia. Vodičské oprávnenie bude odobraté i tomu, kto v priebehu posledných piatich rokoch trikrát poruší pravidlá cestnej premávky, v dôsledku ktorého vznikne dopravná nehoda. Odobraté vodičské oprávnenie bude možné vrátiť až po preukázaní splnenia podmienok podľa § 77 ods. 1 písm. d) až g) zákona o cestnej premávke.

Návrhom zákona sa ustanovujú nové druhy porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom a tým sa sprísňuje postih priestupcu. Ide najmä o vodiča, ktorý ohrozí chodca, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov alebo chodca prechádzajúceho cez cestu, na ktorú vodič odbočuje alebo ho ohrozí pri odbočovaní na miesto mimo cesty, pri vchádzaní na cestu a pri otáčaní alebo pri cúvaní, prípadne ohrozí cyklistu prechádzajúceho cez priechod pre cyklistov. Novo sa ustanovuje ako porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom aj porušenie povinností inštruktora autoškoly a porušenie povinností spolujazdca vodiča do 18 rokov, vedenie motorového vozidla s tabuľkou s evidenčným číslom, ktorá nie je pridelená tomuto vozidlu a neoprávnené vybavenie alebo použitie zvláštnych výstražných znamení, ktoré sú ustanovené pre vozidlá s právom prednostnej jazdy.

S cieľom postihovať prostriedkami trestného práva výkon zamestnania alebo činnosti pod vplyvom návykovej látky, pri ktorej by mohlo dôjsť k ohrozeniu života alebo zdravia ľudí alebo spôsobeniu značnej škody na majetku sa navrhuje v Trestnom zákone rozšíriť už existujúcu skutkovú podstatu trestného činu ohrozenia pod vplyvom návykovej látkyo dve nové základné skutkové podstaty. Na rozdiel od platného právneho stavu nemusí pre naplnenie znakov trestného činu ísť o recidívu ani o spôsobenie ublíženia na zdraví, resp. majetkovej škody.

Návrh novely zákona o priestupkoch v súlade s cieľmi zvyšovania bezpečnosti na cestách upravuje počítanie času zákazu činnosti a nemožnosť upustenia od výkonu zvyšku zákazu činnosti uloženého za konkrétne priestupky súvisiace s vedením motorového vozidla. Opätovne tiež zavádza z dôvodu prísnejšieho postihu predovšetkým arogantných vodičov a tých, ktorí vysokou mierou prekračujú ustanovenú rýchlosť, možnosť prejednať tento skutok mimo blokového konania.

Návrh novely zákona o ochrane pred zneužívaním alkoholických nápojov a o zriaďovaní a prevádzke protialkoholických záchytných izieb upravuje postup detekcie alkoholu, omamných látok a psychotropných látok u vodičov ako predpoklad vyvodenia zákonom ustanovených sankcií.

Návrhom novely zákona o doprave na dráhach sa stáva postihnuteľné aj konanie inej osoby podieľajúcej sa na zabezpečovaní dráhy alebo dopravy na dráhe súvisiace s požitím alkoholu, drog, liekov alebo inej látky znižujúcej schopnosť vykonávať činnosť pri zabezpečovaní dráhy alebo dopravy na dráhe, prípadne odmietnutie dychovej skúšky alebo lekárskeho vyšetrenia. Navrhuje sa tiež zvýšiť sankcie za priestupky podľa § 42 ods. 1 zákona o doprave na dráhach pri zohľadnení závažnosti požívania alkoholu a iných návykových látok u vodiča dráhového vozidla alebo obsluhy lanovej dráhy, ako aj u inej osoby, ktorá sa podieľa na zabezpečovaní dráhy alebo dopravy na dráhe.

Návrhom novely sa uskutočňujú súvisiace zmeny aj v zákone o Vojenskej polícii, zákone o zdravotných poisťovniach a dohľade nad zdravotnou starostlivosťou a v zákone o organizácii pracovného času v doprave.

Predkladaný návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, s právom Európskej únie, s medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná.

Návrh zákona bol podľa § 33 ods. 2 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov prerokovaný s Ministerstvom financií Slovenskej republiky.

**Doložka**

**vybraných vplyvov**

**A.1. Názov materiálu:** Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony

 **Termín začatia a ukončenia PPK:** 28.2.2011-7.3.2011

**A.2. Vplyvy:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  Pozitívne  |  Žiadne  |  Negatívne  |
| 1. Vplyvy na rozpočet verejnej správy |  | x |  |
| 2. Vplyvy na podnikateľské prostredie – dochádza k zvýšeniu regulačného zaťaženia? |  | x |  |
| 3. Sociálne vplyvy |  | x |  |
| – vplyvy na hospodárenie obyvateľstva, |  |  |  |
| – sociálnu exklúziu, |  |  |  |
| – rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť |  |  |  |
| 4. Vplyvy na životné prostredie |  | x |  |
| 5. Vplyvy na informatizáciu spoločnosti |  | x |  |

**A.3. Poznámky**

Prípadné výdavky budú zabezpečené v rámci schváleného limitu výdavkov dotknutej kapitoly na príslušný rozpočtový rok.

**A.4. Alternatívne riešenia**

**A.5. Stanovisko gestorov**

Pred predložením návrhu zákona do pripomienkového konania bola vypracovaná doložka vybraných vplyvov a spolu s vlastným materiálom boli  zaslané na predbežné pripomienkové konanie Ministerstvu financií SR, Ministerstvu hospodárstva a výstavby SR, Ministerstvu práce, sociálnych vecí a rodiny SR a Ministerstvu životného prostredia SR v skrátenom legislatívnom konaní najmenej päť pracovných dní pred začiatkom pripomienkového konania. Materiál bol zaslaný gestorom metodiky dňa 28. 2. 2011.

**Ministerstvo hospodárstva a výstavby SR**

- súhlasí s doložkou vybraných vplyvov na podnikateľské prostredie bez pripomienok.

**Ministerstvo financií SR**

- vzniesli jednu pripomienku týkajúcu sa zapracovania do časti A.3 Poznámky skutočnosť, že prípadné výdavky budú zabezpečené v rámci schváleného limitu výdavkov dotknutej kapitoly na príslušný rozpočtový rok.

Pripomienka bola akceptovaná.

**Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR**

- súhlasí s doložkou vybraných vplyvov v časti sociálne vplyvy bez pripomienok.

**Ministerstvo životného prostredia SR**

- súhlasí s doložkou vybraných vplyvov bez pripomienok.

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**právneho predpisu s právom Európskej únie**

1. Predkladateľ právneho predpisu: vláda Slovenskej republiky

2. Názov návrhu právneho predpisu: Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení a dopĺňa zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov

3. Problematika návrhu právneho predpisu:

a) je upravená v práve Európskej únie

- primárnom

Tretia časť hlava VI Zmluvy o fungovaní Európskej únie v platnom znení – Doprava

- sekundárnom (prijatom po nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskom spoločenstve a Zmluva o Európskej únii – po 30. novembri 2009)

1. legislatívne akty

nie je upravená

2. nelegislatívne akty

nie je upravená

-sekundárnom (prijatom pred nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskom spoločenstve a Zmluva o Európskej únii – do 30. novembra 2009)

- smernica Rady 1991/439/EHS z 29. júla 1991 o vodičských preukazoch v znení smernice Rady 94/72/ES, smernice Rady 96/47/ES, smernice Rady 97/26/ES, smernice Komisie 2000/56/ES, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES, nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 1882/2003/ES, smernice Rady 2006/103/ES, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES, smernice Komisie 2008/65/ES a smernice Komisie 2009/112/ES (ďalej len „smernica 1991/439/EHS“)

- smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (prepracované znenie) v znení smernice Komisie 2009/113/ES (ďalej len „smernica 2006/126/ES“)

b) nie je obsiahnutá v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie.

4. Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii:

a) lehota na prebratie smernice alebo lehota na implementáciu nariadenia alebo rozhodnutia

- transpozičná lehota smernice 1991/439/EHS bola 1. júla 1994, smernice Rady 96/47/ES dňa 1. júla 1996, smernice Rady 97/26/ES dňa 1. januára 1998, smernice Komisie 2000/56/ES dňa 30. septembra 2003, smernice Európskeho parlamentu 2003/59/ES dňa 10. septembra 2006, smernice Rady 2006/103/ES dňa 1. januára 2007, smernice 2006/85/ES dňa 30. septembra 2008 a smernice Komisie 2009/112/ES dňa 15. septembra 2010

- transpozičná lehota smernice 1991/439/ES bola pre Slovenskú republiku stanovená na 01.05.2004

- transpozičná lehota smernice 2006/126/ES bola 19. januára 2011, pričom ustanovenia uvedené v článku 16 ods. 1 sa budú uplatňovať od 19. januára 2013 a ustanovenia uvedené v článku 18 sa uplatňujú od 19. januára 2009; transpozičná lehota smernice Komisie 2009/113/ES bola 15. septembra 2010.

Lehota určená na predloženie návrhu právneho predpisu na rokovanie vlády podľa určenia gestorských ústredných orgánov štátnej správy zodpovedných za transpozíciu smerníc a vypracovanie tabuliek zhody k návrhom všeobecne záväzných právnych predpisov:

- vo vzťahu k smernici 1991/439/EHS lehota nebola určená

- vo vzťahu k smernici 2006/126/ES bola lehota určená na 19. októbra 2010 (uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 294 z 28. marca 2007);

b) informácia o konaní začatom proti Slovenskej republike o porušení podľa čl. 258 až 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

- Európska Komisia informovala listom (formálnym oznámením) zo dňa 17. 05. 2011 Slovenskú republiku o tom, že vo veci nevykonania transpozície smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES o vodičských preukazoch začína voči Slovenskej republike konanie (č. 2011/0543) podľa článku 258 Zmluvy o fungovaní EÚ v platnom znení.

c) informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú preberané smernice už prebraté spolu s uvedením rozsahu tohto prebratia

- smernica 1991/439/EHS je transponovaná v zákone č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vo vyhláške č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov; stupeň prebratia – úplný

- smernica 2006/126/ES je čiastočne transponovaná v zákone č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vo vyhláške č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;

5. Stupeň zlučiteľnosti návrhu právneho predpisu s právom Európskej únie:

úplný

6. Gestor a spolupracujúce rezorty:

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky

**B. Osobitná časť**

**K čl. I**

**K bodu 1 (§ 2 ods. 2 písm. b))**

Zosúlaďuje sa definícia prednosti v jazde s čl. 1 písm. aa) Dohovoru o cestnej premávke (Viedeň, 1968) (ďalej len „Viedenský dohovor“), teda ako povinnosť počínať si tak, aby ten kto má prednosť v jazde, nemusel náhle zmeniť smer alebo rýchlosť jazdy. Ide o priamu nadväznosť na § 3 ods. 2 písm. a) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), ktorým sa ustanovuje povinnosť pre všetkých účastníkov cestnej premávky správať sa ohľaduplne, teda aj pre tých, ktorí jazdia po hlavnej ceste, na ktorú vychádza vozidlo vodiča, ktorému by na hlavnú cestu, vzhľadom na intenzitu cestnej premávky nebolo umožnené vyjsť bez toho, aby vodič idúci po hlavnej ceste bral na jeho zjavný úmysel ohľad. Obdobnú úpravu prednosti v jazde možno nájsť aj vo viacerých okolitých krajinách, napr. ČR - § 2 písm. q) zákona č. 361/2000 Sb., Nemecko - § 8 ods. 2 StVO.

**K bodu 2 (§ 2 ods. 2 písm. o))**

Definícia neohrozenia sa  rozširuje z vodičov na všetkých účastníkov cestnej premávky, čo korešponduje tak so všeobecnými  povinnosťami účastníkov cestnej premávky podľa § 3 zákona, ako aj s § 55 a 57 zákona, kde  sú ustanovené konkrétne pravidlá o neohrozovaní pre chodcov, resp. korčuliarov.

**K bodu 3 (§ 4 ods. 1 písm. f))**

            V dôsledku zjednotenia povinností vodiča električky a chodca sa jednoznačným spôsobom navrhuje upraviť vzťah dávania prednosti medzi týmito kategóriami účastníkov cestnej premávky. V súčasnosti je tento vzťah riešený nedostatočne. Povinnosť dávať prednosť chodcom na priechode pre chodcov podľa § 4 ods. 1 písm. f)  zákona má síce aj vodič električky, ale povinnosť znížiť rýchlosť jazdy, resp. zastaviť vozidlo pred priechodom pre chodcov, aby umožnil prejsť chodcom cez cestu, ak tak urobí iný vodič idúci rovnakým smerom, už nemá. Taktiež v tomto prípade ide aj o zosúladenie s Viedenským dohovorom (čl. 29 ods. 1) a teda aj s pravidlami v okolitých krajinách (napr. ČR - § 5 ods. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., Nemecko - § 19 ods. 1 bod 2 StVO, Rakúsko - § 9 ods. 2 StVO).

**K bodu 4 (§ 4 ods. 2 písm. a))**

            Ide o legislatívno-technickú úpravu v súvislosti s navrhovanými zmenami v § 70.

**K bodu 5 (§ 4 ods. 2 písm. o))**

            Ustanovuje sa povinnosť vodiča, aby nesmel zastaviť vozidlo z dôvodu nezávislého od svojej vôle (napr. v kolóne vozidiel) na priechode, ak to nevyžaduje bezpečnosť cestnej premávky. Má sa tým umožniť, aby mohli chodci, resp. cyklisti, plynulo prechádzať cez priechod bez obchádzania stojaceho vozidla. Ide o odlišnú úpravu od súčasného znenia v § 25 ods. 1 písm. c) zákona, kde sa zakazuje zastaviť na priechode z iného dôvodu, a to z rozhodnutia samotného vodiča. Príkladom možnosti zastaviť vozidlo na priechode, ak to vyžaduje bezpečnosť cestnej premávky, je zastavenie vozidla na takom mieste, odkiaľ má vodič na križovatku náležitý rozhľad (§ 20 ods. 4 zákona).

**K bodu 6 (§ 15 ods. 5 písm. j))**

 Rozširujú sa miesta, na ktorých je zakázané predchádzanie, o priechody pre chodcov, priechody pre cyklistov a miesta bezprostredne pred nimi. Cieľom je zvýšená ochrana najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky na miestach, kde sú osobitne chránení. Takéto pravidlo umožňuje aj Dohovor o cestnej premávke (čl. 11 ods. 9) a obdobné pravidlo majú napr. aj v ČR (§ 17 ods. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.) a v Rakúsku (§ 16 ods. 1 písm. d) StVO).

**K bodu 7 (§ 19 ods. 6)**

 Z dôvodu zvýšenej ochrany cyklistov sa jednoznačne upravuje povinnosť vodiča pri odbočovaní doprava neohroziť cyklistu idúceho rovno. Ide o situáciu, kedy má vodič odbočujúci vpravo po svojej pravej strane cyklistu a teda mu skríži jeho jazdnú dráhu. Je to analogické použitie všeobecného pravidla, podľa ktorého dáva prednosť ten, kto križuje dráhu inému (napr. § 10 ods. 6 zákona).

Taktiež sa v tomto novom odseku rieši situácia, ak odbočujú doľava súčasne cyklista aj vodič motorového vozidla. Pri tejto situácii je cyklista naľavo od motorového vozidla (je povinný sa zaradiť čo najďalej vľavo v časti vozovky určenej pre jeho smer jazdy s ohľadom na rozmery vozidla) a pri prechádzaní križovatkou sa musí zaradiť naspať na pravý okraj vozovky alebo na pravú krajnicu. Aj v týchto prípadoch sa navrhuje posilniť ochranu cyklistov v cestnej premávke uložením konkrétnej povinnosti vodičovi motorového vozidla neohroziť cyklistu, čím sa zdôrazní všeobecná povinnosť dbať na zvýšenú opatrnosť voči cyklistom (§ 4 ods. 1 písm. e) zákona).

**K bodu 8 (§ 23 ods. 1)**

            Vodič, aby neobmedzil chodcov, či cyklistov, by musel stáť minimálne 1,5 metra od okraja cesty, čím by vznikali predpoklady pre kolízne situácie. Väčšina ciest v Slovenskej republike neumožňuje takéto zastavenie a státie a preto sa takáto povinnosť vypúšťa. Takéto pravidlo nepozná ani Viedenský dohovor ani okolité krajiny.

**K bodu 9 (§ 35 ods. 5)**

            Bezpečná vzdialenosť sa mení v závislosti na rýchlosti a nemení sa v závislosti na čase. Vodiči pri bežnej jazde nemajú možnosť zmerať vzdialenosť, ale môžu odhadnúť čas, za ktorý prekonalo ich vozidlo vzdialenosť od vozidla jazdiaceho pred ním. Nastavenie pevnej vzdialenosti medzi vozidlami by bolo technicky nesprávne, lebo táto sa mení v závislosti na rýchlosti. Povinnosť zachovať všeobecnú bezpečnú vzdialenosť vyjadrenú v § 17 zákona pritom zostáva nedotknutá, viazať bezpečnú vzdialenosť na čas sa navrhuje na diaľnici a rýchlostnej ceste. Ide o pravidlo, ktoré je v praxi uplatňované vo viacerých krajinách Európy.

**K bodu 10 (§ 38 ods. 4)**

            Z dôvodu zaistenia bezpečnosti účastníkov cestnej premávky sa navrhuje ustanoviť povinnosť vodiča pred jazdou odstrániť z vozidla a z nákladu kusy ľadu a snehu, ktoré by sa počas jazdy mohli uvoľniť a zapríčiniť dopravnú nehodu, zranenie alebo usmrtenie osôb.

**K bodom 11, 12, 18, 60 a 61 (§ 39 ods. 4 až 6, § 57 ods. 5, § 140 ods. 1 písm. a), § 140 ods. 3)**

Po spustení mýta sa mestá, obce a samosprávne kraje sťažujú, že prejazd nákladnej dopravy na cestách II. triedy a III. triedy sa enormne zvýšil, nakoľko vodiči nákladných vozidiel sa snažia vyhnúť spoplatnenej cestnej sieti. Obchádzanie spoplatnenej cestnej siete spôsobuje veľké problémy jednak správcom ciest II. triedy a III. triedy, ktorí musia následne vynakladať nemalé finančné prostriedky na opravu týchto ciest, nakoľko tie nie sú na to konštruované, a jednak obyvateľom, ktorým prejazd nákladnej dopravy cez obce narúša statiku nehnuteľností. Výnimky zo zákazu jazdy po cestách II. triedy a III. triedy platia rovnako ako pri obmedzeniach na diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách I. triedy. Ministerstvu vnútra sa umožňuje udeliť všeobecnú výnimku zo zákazu jazdy na cestách II. a III. triedy pre vozidlá nad 12 t. Predpokladá sa, že pôjde predovšetkým o úseky ciest, kde by uplatnenie zákazu podľa § 39 ods. 4 znamenalo neúmerné predĺženie trasy.

**K bodu 13 (§ 52 ods. 2)**

Súčasné znenie § 52 ods. 2 umožňuje vodičom parkovanie na chodníkoch pri ponechaní 1,5 m voľnej šírky aj v zónach, kde je inak státie zakázané alebo regulované. Najmä v centrálnych častiach miest sú zriadené zóny, v ktorých je státie nejakým spôsobom regulované. Práve v týchto zónach sú chodníky širšie, čo umožňuje zachovanie 1,5 m voľnej šírky. Cieľom návrhu je teda zamedziť takému počínaniu zo strany vodičov v zónach s vymedzeným dopravným obmedzením, bude teda na obciach, či príslušnými zónovými značkami obmedzia aj parkovanie na chodníkoch.

**K bodu 14 (§ 53 ods. 1)**

            V súlade s čl. 29 ods. 1 Viedenského dohovoru a v kontexte so zmenami navrhovanými v § 4 (vzťah vodiča električka a chodca) sa dopĺňa povinnosť chodca umožniť električke plynulý prejazd.

**K bodu 15 (§ 53 ods. 2)**

            Ide o zosúladenie s čl. 20 ods. 6 písm. b) pododsek (iii) Viedenského dohovoru a s § 53 ods. 3 zákona.Bezpečný prechod cez vozovku musí byť definovaný dvoma parametrami, a to rýchlosťou a vzdialenosťou prichádzajúcich vozidiel.

**K bodu 16 (§ 55 ods. 2)**

Vymedzuje sa výnimka z povinnosti cyklistu mať pri jazde nohy na pedáloch o také špeciálne skonštruované bicykle (napr. pre osoby so zdravotným postihnutím), ktorých pohon nie je zabezpečený nohami, ale rukami.

**K bodu 17 (§ 55 ods. 3)**

 Doplňuje sa ustanovenie vzhľadom na nové spôsoby prepravy detí na bicykli alebo s jeho pomocou.

**K bodu 19 (§ 64 ods. 2 písm. b))**

Definuje sa rozdiel medzi inštitútom dopravná nehoda a škodová udalosť v súvislosti s odmietnutím podrobiť sa vyšetreniu na zistenie alkoholu alebo inej návykovej látky. Ak sa vodič zúčastneného vozidla odmietne podrobiť vyšetreniu na zistenie požitia alkoholu alebo iných návykových látok, bude sa za dopravnú nehodu považovať aj udalosť v cestnej premávke, pri ktorej vznikla hmotná škoda menšia ako 3990 eur.

**K bodu 20 (§ 64 ods. 3)**

            V nadväznosti na neexistenciu zákonnej možnosti policajta škodovú udalosť objasniť, sa navrhuje vypustiť slová o neobjasňovaní škodovej udalosti. Vo všeobecnosti sa objasňujú priestupky podľa zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov; spôsobenie škodovej udalosti nie je priestupkom (na rozdiel od spôsobenia dopravnej nehody). Vypustením tohto textu sa upraví súčasný nejasný vzťah medzi neobjasňovaním škodovej udalosti a prejednávaním priestupkov z úradnej povinnosti. Škodová udalosť naďalej nebude dopravnou nehodou (§ 64 ods. 3 prvá veta zákona). Zároveň pre  účastníkov škodovej udalosti nebudú platiť povinnosti ako pre účastníkov dopravnej nehody a nebudú vo vzťahu k nej platiť ani oprávnenia policajta, ktoré má v súvislosti s dopravnou nehodou (tak vo vzťahu k evidovaniu nehôd, ako aj vo vzťahu k výške sankcií). Zároveň sa týmto umožňuje objasniť a prejednať priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktorý predchádzal škodovej udalosti, čo nebolo doteraz jasne zadefinované.

**K bodom 21 a 22 (§ 68 ods. 6 a 8)**

Navrhuje sa umožniť Úradu pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou získavať relevantné údaje z informačného systému evidencie dopravných nehôd týkajúce sa dopravných nehôd so zranenou alebo usmrtenou osobou. Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou vedie evidenciu poistencov, takže vie tieto údaje ďalej rozdistribuovať medzi príslušné zdravotné poisťovne. Tieto údaje bude Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou poskytovať zdravotným poisťovniam za účelom uplatnenia nároku na úhradu nákladov za zdravotnú starostlivosť poskytnutú v príčinnej súvislosti s dopravnou nehodou. Predmetná právna úprava zefektívni uplatňovanie náhrady škody zdravotnými poisťovňami a zabezpečí ďalšie zdroje do verejného zdravotníctva. Súčasne sa tým v oblasti poskytovania údajov z evidencie dopravných nehôd zrovnoprávni postavenie poisťovní poskytujúcich povinné zmluvné poistenie a zdravotných poisťovní.

**K bodu 23 (§ 69 ods. 1 písm. b))**

 Z dôvodu zvýšenia právnej istoty sa ukladá policajtovi povinnosť vydať potvrdenie o zákaze jazdy po diaľnici a o opustení diaľnice na najbližšom parkovisku alebo odstavení vozidla na najbližšom parkovisku, ak vozidlo nedosahuje minimálnu rýchlosť 80 km/h, resp. 65 km/h.

**K bodu 24 (§ 69 ods. 2)**

Spresňujú sa oprávnenia Vojenskej polície vo vzťahu k osobám, ktoré sú v pôsobnosti rezortu obrany.

**K bodu 25 (§ 70 ods. 3)**

Navrhovaná zmena explicitne vyjadruje možnosť policajta zadržať vodičský preukaz kedykoľvek v priebehu konania vo veci, v ktorej je možné uložiť trest alebo sankciu zákazu činnosti spočívajúcu v zákaze vedenia motorového vozidla, a to až do jeho právoplatného ukončenia.

**K bodom 26 až 28 (§ 70 ods. 4, 5 a 8)**

Dôvodom návrhu zavedenia tohto inštitútu sa sleduje zámer okamžite vylúčiť z cestnej premávky predovšetkým tých vodičov, ktorí  zámerne nepredložia vodičský preukaz ku kontrole policajtovi z obavy, že im bude vodičský preukaz dôvodne zadržaný. Takéto osoby sú podľa doterajšej právnej úpravy aj naďalej vodičmi motorových vozidiel a opakovane porušujú pravidlá cestnej premávky. Jeho účelom je najmä zvýšiť výchovný účinok tým, že vodičovi je zadržaný vodičský preukaz bezprostredne po porušení pravidiel cestnej premávky. V súvislosti s uvedeným sa v § 98 navrhuje ustanoviť povinnosť odovzdať takto „fiktívne“ zadržaný vodičský preukaz do 7 dní orgánu Policajného zboru.

**K bodom 29 a 30 (§ 71 ods. 3 a 4)**

Navrhuje sa upraviť postup pri prejednávaní priestupkov po zadržaní vodičského preukazu za nezaplatenie pokuty za priestupky spáchané nezaplatením úhrady za užívanie diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy alebo priestupky spáchané porušením predpisov na úseku organizácie pracovného času v doprave, obdobne tak, ako je tento postup v súčasnosti ustanovený po zadržaní vodičského preukazu za nezaplatenie pokuty za priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.

**K bodu 31 (§ 71 ods. 4)**

 Zjednocuje sa postup pri vrátení vodičského preukazu zadržaného cudzincovi podľa § 71 zákona s postupom s vrátením vodičského preukazu zadržaného cudzincovi podľa § 70 zákona.

**K bodu 32 (§ 72 ods. 1 písm. i))**

 Umožňuje sa zadržať osvedčenie o evidencii aj v prípadoch, ak prevážaný náklad nespĺňa ustanovené podmienky.

**K bodu 33 (§ 72 ods. 12 a 13)**

 Umožňuje sa zadržať osvedčenie o evidencii a technické osvedčenie vozidla aj vojenskému policajtovi pri spáchaní priestupku, ktorý je oprávnený objasňovať. Ide o obdobné oprávnenie, ako má vojenský policajt pri zadržaní vodičského preukazu.

**K bodom 34, 36 a 37 (§ 74 ods. 2, § 78 ods. 1 písm. c) a d))**

Navrhuje sa znížiť veková hranica na udelenie vodičského oprávnenia skupiny B z 18 rokov na 17 rokov. Vychádza sa pritom z pozitívnych skúseností po prijatí obdobného opatrenia v Nemecku. Ustanovujú sa však špecifické podmienky vedenia motorového vozidla držiteľom vodičského oprávnenia skupiny B, ktorému bolo toto vodičské oprávnenie udelené pred dovŕšením 18 rokov. Podmienkou pre možnosť viesť vozidlo sa rozumie prítomnosť osoby sediacej na mieste spolujazdca vedľa vodiča, ktorá je držiteľom vodičského oprávnenia skupiny B najmenej 10 rokov, a ktorá je zapísaná v evidencii vodičov na základe žiadosti zákonného zástupcu. Spolujazdec bude povinný v takýchto prípadoch mať pri sebe vodičský preukaz a dodržiavať všetky povinnosti a zákazy týkajúce sa alkoholu a iných návykových látok ustanovené pre vodiča. Úlohou spolujazdca by malo byť predovšetkým výchovné a preventívne pôsobenie na mladého vodiča, čo by malo byť podopreté aj blízkym vzťahom k tomuto vodičovi (prevažne by malo ísť najmä o rodičov). Osoba, ktorá získa vodičské oprávnenie skupiny B v 17-tich rokoch bude môcť vždy až do dovŕšenia veku 18 rokov viesť také vozidlo iba v prítomnosti spolujazdca. Ak však získa vodičské oprávnenie skupiny B krátko pred dovŕšením veku 18 rokov (napr. 2-3 týždne) bude musieť povinne šoférovať so spolujazdcom vždy min. tri mesiace, t. j. aj po dovŕšení veku 18 rokov.

**K bodu 35 (§ 77 ods. 3)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu vzhľadom na to, že cudzím štátom sa rozumie každý štát okrem Slovenskej republiky, a teda preverovanie podmienok aj v štáte EHP je duplicitné.

**K bodu 38 (§ 80 ods. 2)**

Upravuje sa lehota, do ktorej má autoškola prihlásiť žiadateľa na skúšku z odbornej spôsobilosti, keďže v súčasnosti absentuje právna norma, ktorá by určovala lehotu na vydanie osvedčenia o absolvovaní kurzu v autoškole.

**K bodu 39 (§ 80 ods. 5)**

Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky nie je žiaduce, aby žiadateľ o udelenie vodičského oprávnenia, ktorý neprospeje z vedenia motorových vozidiel na autocvičisku, pokračoval v skúške v rámci bežnej cestnej premávky.

**K bodom 40 a 41 (§ 87 ods. 4 a § 89 ods. 1)**

 Navrhované zmeny súvisia s ostatnou novelou zákona, ktorou sa predĺžila periodicita zdravotných prehliadok u vodičov starších ako 65 rokov z dvoch rokov na päť rokov. Vodiči vybraných vozidiel (nákladné vozidlá, autobusy) a vybraných profesií (napr. taxikári) však budú naďalej povinní podrobiť sa po dosiahnutí veku 65 rokov prehliadkam každé dva roky.

**K bodu 42 (§ 91)**

Z praktickej činnosti správnych orgánov vznikla potreba v prípade dôvodného podozrenia zo zmeny odbornej spôsobilosti len vo vzťahu k vedeniu vozidla alebo len  vo vzťahu k znalosti predpisov o pravidlách cestnej premávky, preskúšať len jednu časť odbornej spôsobilosti. Takýmto dôvodným podozrením napr. môže byť skutočnosť, že žiadateľ o udelenie ďalšieho vodičského oprávnenia nedosiahol ani na druhý pokus potrebný počet bodov ani na tú skupinu vodičského oprávnenia, ktorej už je držiteľom.

Predložený návrh upravuje okruhy dôvodov, pre ktoré je držiteľ vodičského oprávnenia povinný podrobiť sa preskúmaniu zdravotnej spôsobilosti, psychickej spôsobilosti a preskúšaniu odbornej spôsobilosti. Navrhované zmeny počítajú tiež s uplatňovaním   inštitútu doškoľovacieho kurzu podľa § 2 ods. 1 písm. b) zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov znení neskorších predpisov, ktorému sa budú povinní podrobiť tí, ktorí opakovane porušujú pravidlá cestnej premávky (po troch závažných priestupkoch počas 12 mesiacov, za ktoré im bola uložená pokuta vo výške minimálne 60 eur)

Návrh novely zákona umožní orgánu Policajného zboru rozhodnúť o preskúmaní zdravotnej spôsobilosti osobitne vo vzťahu k závislosti od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva u psychiatra. Ak psychiater zistí závislosť takejto osoby, je to dôvod na odobratie vodičského oprávnenia, nakoľko závislosť na alkohole vylučuje zdravotnú spôsobilosť na vedenie motorového vozidla. Ak však psychiater nezistí závislosť, orgán Policajného zboru rozhodne o povinnosti podrobiť sa odbornému poradenstvu u dopravného psychológa. Odborné poradenstvo bude obsahovať napr. skupinové a individuálne sedenia, premietanie záberov z dopravných nehôd a pod.

Ak bude mať vodič zadržaný vodičský preukaz, orgán Policajného zboru už nebude rozhodovať aj o lehote, v rámci ktorej je vodič povinný podrobiť sa vyššie uvedeným opatreniam; kedy sa im podrobí bude na ňom, dovtedy sa mu však nevráti vodičský preukaz. Obdobný spôsob sa bude vzťahovať aj vrátenie vodičského preukazu po uplynutí zákazu činnosti.

**K bodu 43 (§ 92 ods. 2 písm. d) a e))**

            V nadväznosti na nové opatrenia vyplývajúce z § 91 je potrebné upraviť aj následky ich nesplnenia. Vodičské oprávnenie sa odoberie tomu, kto nepreukáže, že sa v určenom rozsahu a lehote podrobil doškoľovaciemu kurzu alebo odbornému poradenstvu.

**K bodu 44 (§ 92 ods. 2 písm. g))**

Ide o legislatívno-technickú úpravu súvisiacu so zmenou v § 91.

 **K bodom 45 až 48 (§ 92 ods. 3, ods. 5 písm. c), ods. 8 až 10)**

Ustanovujú sa nové dôvody pre odobratie vodičského oprávnenia tomu vodičovi motorového vozidla, ktorý v posledných piatich rokoch trikrát spôsobil dopravnú nehodu alebo dvakrát porušil  pravidlá cestnej premávky tým, že požil alkohol, inú návykovú látku alebo sa odmietol podrobiť vyšetreniu na ich zistenie. Vzhľadom na to, že ide o recidívu, sťažuje sa opätovné získanie takto odobratého vodičského oprávnenia, napr. aj tým, že sa takéto osoby budú musieť opätovne absolvovať vodičský kurz v autoškole. Vodičské oprávnenie odobraté pre trojnásobné porušenie pravidiel požitím alkoholu, inej návykovej látky alebo odmietnutím sa podrobiť vyšetreniu na ich zistenie za posledných desať rokov nebude možné už vrátiť. Ustanovenie § 77 ods.  1 písm. l) zákona o cestnej premávke neumožňuje udeliť vodičské oprávnenie osobe, ktorej bolo vodičské oprávnenie odobraté, čím sa znemožní jeho opätovné získanie v budúcnosti.

**K bodu 49 (§ 94 ods. 2)**

            Pre osobu spolujazdca sa navrhuje zaviesť rovnakú povinnosť ako pre vodiča motorového vozidla – aby mal pri sebe vodičský preukaz.

**K bodu 50 (§ 98 ods. 1 písm. e))**

            Navrhuje sa ustanoviť povinnosť držiteľa odovzdať vodičský preukaz do 7 dní odo dňa jeho tzv. fiktívneho zadržania.

**K bodu 51 (§ 103)**

Ustanovuje sa minimálny vek držiteľov cudzích vodičských preukazov na vedenie vozidiel pre jednotlivé skupiny a podskupiny vodičských oprávnení, s výnimkou novo ustanoveného zníženého veku na držbu vodičského oprávnenia skupiny B.

**K bodom 52 až 54 (§ 107 ods. 2 písm. e), § 107 ods. 3 písm. c) a § 108 ods. 2)**

            Zmena sa týka evidovania priestupkov a trestných činov súvisiacich s porušením pravidiel cestnej premávky nielen pri vedení motorového vozidla, ale aj pre iných účastníkov cestnej premávky. Uvedené je potrebné pre zosúladenie priestupkov vedených v evidencii vodičov podľa zákona o cestnej premávke s povinnosťou viesť evidenciu všetkých priestupkov podľa § 89a zákona o priestupkoch.

 Taktiež sa budú evidovať údaje o osobe spolujazdca, v ktorého prítomnosti môže viesť motorové vozidlo skupiny B osoba mladšia ako 18 rokov.

**K bodu 55 (§ 108 ods. 5)**

            V nadväznosti na nové ustanovenie o odoberaní vodičského oprávnenia pre trojnásobné porušenie pravidiel požitím alkoholu, inej návykovej látky alebo odmietnutím podrobiť sa vyšetreniu na ich zistenie za posledných desať rokov, je potrebné, aby sa zvýšila lehota, po ktorú informačný systém evidencie vodičov uchováva požadované informácie o týchto priestupkoch, a to až na desať rokov.

**K bodu 56 (§ 137 ods. 2 písm. d))**

 Ustanovuje sa, že porušením pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom nebude každé prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti, ale len prekročenie rýchlosti v obci o 20 km/h a viac a mimo obce o 30 km/h a viac.

**K bodu 57 (§ 137 ods. 2 písm. m))**

            V nadväznosti na poznatky z praxe o zvýšenom počte vodičov jazdiacich s vozidlom s tabuľkou s evidenčným číslom, ktoré je pridelené inému vozidlu, sa navrhuje postihovanie takéhoto konania vyššou sankciou, teda ako priestupok podľa § 22 ods. 1 písm. j) zákona o priestupkoch. HrHHHH

**K bodu 58 (§ 137 ods. 2 písm. p))**

            Vedenie vozidla skupiny B u držiteľa vodičského oprávnenia, ktorý musí mať so sebou spolujazdca, bude porušením pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom.

**K bodu 59 (§ 137 ods. 2 písm. s) až x))**

            V nadväznosti na plnenie úloh vyplývajúcich zo záväzku Slovenskej republiky znížiť počet obetí dopravných nehôd sa navrhuje sprísniť postih vodiča, ktorý ohrozí chodca, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov alebo chodca prechádzajúceho cez cestu, na ktorú vodič odbočuje alebo ho ohrozí pri odbočovaní na miesto mimo cesty, pri vchádzaní na cestu a pri otáčaní alebo pri cúvaní, prípadne ohrozí cyklistu prechádzajúceho cez priechod pre cyklistov. Novo sa ustanovuje ako porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom aj porušenie povinností inštruktora autoškoly, porušenie povinností spolujazdca podľa navrhovaného § 74 ods. 2 a neoprávnené vybavenie alebo použitie zvláštnych výstražných znamení.

**K bodom 62 až 64 (§ 141 ods. 4 písm. a) a ods. 5 písm. g) a k))**

Ide o legislatívno-technické úpravy súvisiace so zmenami v § 70 a 91.

**K bodu 65 (§ 143b ods. 1 písm. g))**

Dopĺňa sa chýbajúca skupina B do prechodného ustanovenia týkajúceho sa doterajších vodičských oprávnení podskupiny B+E.

**K bodu 66 (§ 143c)**

            Vo vzťahu k novým opatreniam proti opakovaným porušovateľom pravidiel cestnej premávky sa navrhuje prechodné ustanovenie, ktoré upravuje započítavanie jednotlivých porušení aj pred účinnosťou tohto návrhu za predpokladu, že dôjde k recidíve aj po účinnosti navrhovaného zákona.

**K čl. II (Trestný zákon)**

**K bodu 1 (§ 69 ods. 4)**

Ustanovením zákazu podmienečného upustenia od výkonu zvyšku trestu zákazu činnosti v prípadoch opakovaného vedenia motorového vozidla pod vplyvom návykovej látky alebo odmietnutím podrobiť sa vyšetreniu na jej zistenie sa sleduje stanovenie jednoznačnej povinnosti vykonať celý čas zákazu činnosti viesť motorové vozidlo, nakoľko opakovaním takéhoto konania je zrejmé, že trest nebol na nápravu páchateľa postačujúci.

**K bodu 2 (§ 289 ods. 1 a 2)**

S cieľom postihovať prostriedkami trestného práva výkon zamestnania alebo činnosti pod vplyvom návykovej látky, pri ktorých by mohlo dôjsť k ohrozeniu života alebo zdravia ľudí alebo k spôsobeniu značnej škody na majetku, sa navrhuje doplniť skutkovú podstatu trestného činu ohrozenia pod vplyvom návykovej látkyo dve nové základné skutkové podstaty.

Tieto ustanovenia majú za cieľ prehĺbiť ochranu života, zdravia a majetku občanov najmä pred vodičmi motorových vozidiel, ktorí vedú vozidlo v podnapitom stave alebo pod vplyvom drog. Z povahy vozidiel, ktoré svojou váhou a motorickou silou spôsobujú závažné deštrukčné účinky vyplýva, že následky dopravných nehôd sú spravidla závažné. Ide nie len o usmrtenia, ale aj počtom niekoľkonásobne prevyšujúce ťažké zranenia.

Obdobné účinky môžu nastať aj pri ďalších zamestnaniach alebo činnostiam, na ktoré sa môže uplatniť toto ustanovenie. Patrí k nim napr. práca posunovača, signalistu, práca pri ovládaní veľkých a zložitých strojov (napr. žeriav), riadenie technologických procesov v chemickom priemysle, atómových elektrárňach a iné.

Ustanovenie základnej skutkovej podstaty podľa odseku 1 má výrazne preventívnu povahu. Nebezpečenstvo (na rozdiel od skutkovej podstaty všeobecného ohrozenia) nemusí chráneným záujmom hroziť konkrétne a bezprostredne, stačí aj vzdialená, nie priama možnosť poškodenia, ktorá je daná už tým, že páchateľ vykonal istú činnosť. Na rozdiel od platného právneho stavu nemusí však pre naplnenie znakov trestného činu ísť o recidívu ani o spôsobenie ublíženia na zdraví, resp. majetkovej škody.

Naplnenie znakov trestného činu nevylúči ani skutočnosť, že páchateľ by v konkrétnom prípade viedol vozidlo (resp. vykonával inú činnosť) inak bezchybne.

Obdobné ustanovenie obsahoval náš Trestný zákon do 1. júla 1990 (§ 201) a taktiež ho v súčasnosti obsahuje aj český Trestní zákonník (§ 274). Pri požití alkoholických nápojov bola judikatúra ustálená na hodnote 0,4762 mg/l alkoholu v krvi (1 promile), ktorá spravidla spôsobuje stav vylučujúci spôsobilosť. Keďže ide o novo navrhnutú skutkovú podstatu prečinu, pri ktorom sa podľa § 10 ods. 2 Trestného zákona aplikuje materiálny korektív, je ustálená súdna prax k § 201 starého Trestného zákona aplikovateľná aj v tomto prípade. Delikty, pri ktorých by bola zistená hodnota nižšia, by sa naďalej posudzovali ako priestupok.

Hodnota 0,4762 mg/l alkoholu v krvi je hodnota, pri ktorej podľa lekárskej vedy žiaden – teda ani nadpriemerne disponovaný vodič motorového vozidla nie je schopný bezpečne viesť vozidlo. Pri ostatných návykových látka bolo a naďalej bude nevyhnutné spôsobilosť dokazovať odborným vyjadrením lekára, prípadne posudkom znalca.

Ustanovenie základnej skutkovej podstaty podľa odseku 2 predpokladá pod hrozbou rovnakej sadzby ako pri základnej skutkovej podstate podľa odseku 1 postih odmietnutia dychovej skúšky alebo lekárskeho vyšetrenia, ktoré vedú k zisteniu návykovej látky, ak ide o výkon zamestnania alebo inej činnosti uvedenej v odseku 1, a nie je ich vykonanie spojené s nebezpečenstvom pre zdravie osoby.

Zo subjektívnej stránky sa vyžaduje úmysel, ktorý zahrňuje vedomie páchateľa, že po požití alebo aplikovaní návykovej látky vykonáva zamestnanie alebo činnosť, pri ktorých by mohol ohroziť života, zdravie ľudí alebo spôsobiť značnú škodu na majetku.

**K bodom 3 až 5 (§ 289 ods. 3 a 4)**

V novooznačenom odseku 3 sa v písmenách a) a b), predpokladajúcich recidívu vykonávania zamestnania alebo inej činnosti pod vplyvom návykovej látky, dopĺňa postih opakovaného konania spočívajúceho v odmietnutí podrobiť sa dychovej skúške alebo lekárskemu vyšetreniu podľa odseku 2, napriek predchádzajúcemu postihu či odsúdeniu alebo potrestaniu.

Zároveň sa navrhuje zvýšiť trestnú sadzbu pri konaniach opísaných v odsekoch 3 a 4.

**K čl. III (zákon č. 372/1990 Zb.)**

**K bodu 1 (§ 14 ods. 2)**

Súčasné znenie § 14 ods. 2 zákona o priestupkoch rieši rovnako ako trestnoprávna úprava započítanie času, po ktorý už páchateľ na základe opatrenia orgánu štátnej správny nesmel činnosť vykonávať. Na rozdiel od Trestného zákona sa však v súčasnom znení zákona o priestupkoch neupravuje možnosť prerušenia plynutia času zákazu činnosti priamo zo zákona počas výkonu nepodmienečného trestu odňatia slobody. Návrh novely predpokladá prevzatie tohto prerušenia z Trestného zákona.

**K bodu 2 (§ 14 ods. 4)**

Ustanovením zákazu upustenia od výkonu zvyšku zákazu činnosti v prípadoch opakovaného vedenia motorového vozidla pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky alebo odmietnutia vyšetrenia na ich zistenie sa sleduje stanovenie jednoznačnej povinnosti vykonať celý čas zákazu činnosti viesť motorové vozidlo, nakoľko opakovaním takéhoto konania je zrejmé, že zákaz činnosti nebol na nápravu páchateľa postačujúci.

**K bodu 3 (§ 22 ods. 1 písm. c))**

V spojitosti s navrhovaným znížením veku na udelenie vodičského oprávnenia skupiny B na 17 rokov a súčasne so začlenením vedenia motorového vozidla bez spolujazdca, ak ho vyžaduje zákon o cestnej premávke, medzi porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, je potrebné vykonať aj zmenu v zákone o priestupkoch.

**K bodu 4 (§ 22 ods. 1 písm. h))**

Závažnejšia skutková podstata priestupku spáchaného prekročením povolenej rýchlosti sa navrhuje až od prekročenia rýchlosti o 20 km/h a viac v obci, resp. o 30 km/h a viac mimo obce.

**K bodu 5 (poznámka pod čiarou k odkazu 3d)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu v nadväznosti na zmeny v § 137 zákona o cestnej premávke.

**K bodu 6 (§ 22 ods. 4)**

            V nadväznosti na plnenie jednej z úloh Programového vyhlásenia vlády SR na obdobie rokov 2010 až 2014 – presadzovať, aby výkon právomocí polície ešte viac smeroval k ochrane všetkých slušných vodičov a nekompromisnému postihu hrubosti, arogancie a pirátstva na cestách – sa navrhuje vyňať priestupok spáchaný prekročením ustanovenej rýchlosti z povinnosti prejednať ho vždy v blokovom konaní. Ponecháva sa tak, ako je to i pri iných priestupkoch, na rozhodnutí príslušného orgánu, či sa jedná o porušenie pravidiel cestnej premávky takým spôsobom, ktoré výraznou mierou ohrozuje právom chránené záujmy spoločnosti, a teda je potrebné postúpiť ho správnemu orgánu na prejednanie mimo blokového konania. Jedine správny orgán môže, za tak závažný priestupok, ako je napr. veľké prekročenie rýchlosti v obci, uložiť aj zákaz činnosti vedenia motorového vozidla, a to v trvaní až do troch rokov. Prekročenie rýchlosti bola v uplynulom roku druhá najčastejšia príčina dopravných nehôd (z počtu 20.545 dopravných nehôd bolo v roku 2010 až 3.550 zapríčinených nedodržaním ustanovenej rýchlosti).

**K čl. IV (zákon č. 124/1992 Zb.)**

 Ide o nadväzujúcu úpravu na zmeny v čl. I bode 33.

**K čl. V (zákon č. 219/1996 Z. z.)**

**K bodu 1 (poznámka pod čiarou k odkazu 3)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu v súvislosti so zmenou právnej úpravy.

**K bodom 2 až 5 (§ 4 ods. 2, § 5 ods. 4 až 9)**

Návrh novely upravuje postup detekcie alkoholu, omamných látok a psychotropných látok u vodičov ako predpoklad vyvodenia zákonom ustanovených sankcií voči osobe; definuje postup pri detekcii na prítomnosť omamných látok a psychotropných látok až po potvrdenie požitia omamnej látky alebo psychotropnej látky, a to laboratórnym vyšetrením zo vzorky krvi odobratej v zdravotníckom zariadení.

V prípade orientačného testovacieho prípravku je nevyhnutné následné vyšetrenie odobratej vzorky krvi alebo iného biologického materiálu, pretože len orientačné zistenie prítomnosti týchto látok nie je  dostatočné. Vždy je nevyhnuté, aby odobratá vzorka bola skúmaná i laboratórne. V opačnom prípade by bolo vyšetrenie spochybniteľné.

Určuje sa, že z výsledku laboratórneho vyšetrenia musí byť jasné, či sa v organizme vyšetrovanej osoby nachádzal alkohol, omamná látka alebo psychotropná látka, a ak áno, zároveň aj jej množstvo. Súčasne sa určuje, kedy sa lekárske vyšetrenie spojené s odberom a laboratórnym vyšetrením krvi alebo iného biologického materiálu vykonáva vždy. Ďalej sa uvádza, že lekárske vyšetrenie vykonané v zdravotníckom zariadení uhrádza vždy ten, kto o jeho vykonanie požiadal. V prípade pozitívneho výsledku je vyšetrovaná osoba povinná vždy uhradiť všetky vynaložené náklady spojené s vyšetrením tomu, kto ich zdravotníckemu zariadeniu uhrádzal.

**K čl. VI (zákon č. 462/2007 Z. z.)**

 Za účelom efektívnejšieho vymáhania pokút za priestupky spáchané porušením zákona o organizácii pracovného času v doprave sa navrhuje oprávnenie inšpektora práce nariadiť odstavenie vozidla, ak nebola zaplatená bloková pokuta.

**K čl. VII (zákon č. 514/2009 Z. z.)**

**K bodu 1 (§ 42 ods. 1 písm. g))**

Týmto návrhom sa stane postihnuteľným aj konanie inej osoby podieľajúcej sa na zabezpečovaní dráhy alebo dopravy na dráhe súvisiace s požitím alkoholu, inej návykovej látky alebo lieku znižujúceho schopnosť vykonávať činnosť pri zabezpečovaní dráhy alebo dopravy na dráhe, prípadne odmietnutie dychovej skúšky alebo lekárskeho vyšetrenia u týchto osôb.

**K bodu 2 (§ 42 ods. 3)**

Zvýšenie sankcií za priestupky podľa  zákona o doprave na dráhach zohľadňuje závažnosť požívania alkoholu a iných návykových látok u vodiča dráhového vozidla, ako aj u inej osoby ktorá sa podieľa na zabezpečovaní dráhy alebo dopravy na dráhe. Závažnosť takéhoto konania vyplýva z hroziacich následkov v železničnej doprave tak na životoch a zdraví osôb, ako aj škôd na majetku.

**K bodom 3 a 4 (§ 45 a príloha č. 5)**

Ide o legislatívno-technické úpravy súvisiace so zmenou legislatívnych pravidiel.

**K čl. VIII**

Účinnosť zákona sa navrhuje od 1. septembra 2011 s ohľadom na predpokladanú dĺžku legislatívneho procesu s výnimkou ustanovení prevažne legislatívno-technického charakteru, ktoré súvisia s ostatnou novelou zákona.

V Bratislave 28. apríla 2011

**Iveta Radičová**

**predsedníčka vlády**

**Slovenskej republiky**

**Daniel Lipšic**

**minister vnútra**

**Slovenskej republiky**