

Pozmeňujúci návrh poslancov Národnej rady Slovenskej republiky

k 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (tlač 352)

1. V § 18 ods. 17 sa slovo „siedmich“ nahrádza slovom „pätnásť“.

Zdôvodnenie: Nakoľko Zákon 307/2009 Z.z. zaviedol povinnosť absolvovať po hromadnej prestavbe TK a EK, pôvodný sedemdnňový limit je obtiažne dodržať. Taktiež spomínaný Zákon upravuje, že protokol o TK a EK po prestavbe nesmie byť starší ako 15 dní, ale pritom na samotný zápis stanovil limit iba 7 dní.

2. V § 20 ods. 3 písm. b) v prvej vete za bodkočiarkou sa za slová „protokol o skúškach jednotlivého vozidla po prestavbe“ vkladajú slová „a návrh základného technického opisu“.

Zdôvodnenie: Ide len o opravu chyby, ku ktorej prišlo pri minulej novelizácii. Na jej základe teraz ObU musia vyžadovať návrh ZTO pri retrofitnej prestavbe, čo celú prestavbu opäť predražuje o zbytočné administratívne poplatky (cca 40 Euro za ZTO) a taktiež aj predlžuje trvanie celého procesu prihlásenia zariadenia.

3. V § 20 odsek 4 znie:

„(4) Okrem dokladov uvedených v odseku 3 obvodný úrad dopravy môže, po písomnom odôvodnení svojej požiadavky, požadovať predloženie stanovísk alebo odborných posudkov príslušných orgánov protipožiarnej ochrany, bezpečnosti práce, regionálnych úradov verejného zdravotníctva a iných orgánov.“

Zdôvodnenie: Zákon v takom znení, v akom je momentálne, dáva ObU mimoriadne právomoci a možnosti, ako občanovi bezdôvodne „znepríjemňovať“ život. Preto by bolo dobré, keby ObU musel písomne zdôvodniť, prečo žiada napr. stanovisko hasičov k zmene hmotnosti vozidla.

4. V § 20 ods. 5 sa za druhú vetu vkladá nová veta, ktorá znie:

„Pre jednotlivito prestavané vozidlo podľa §17 ods.1 písm. h) je možné dokladovať plnenie technických požiadaviek týkajúcich sa emisií alternatívnou skúškou podľa §67 ods. 2 písm. b).“.

Zdôvodnenie: Na Slovensku neexistuje žiadny skúšobný ústav, v ktorom by bolo možné skontrolovať plnenie emisných limitov podľa typového schválenia vozidla. Najbližšie takéto skúšobne sú v zahraničí – v ČR, Poľsku a Maďarsku. Nie je žiadny opodstatnený dôvod, prečo posilať našich občanov do zahraničia, aby tam absolvovali skúšky, ktoré sa u nás absolvovať nedajú. Taktiež cena takýchto testov výrazne zvyšuje cenu celej prestavby vozidla a byrokraticky zaťažuje celý proces.

Domnievame sa, že je nelogické od starších áut vyžadovať, aby sa na nich neprejavila ich fyzická opotrebovanosť a aby spĺňali tie isté podmienky, ako keď boli nové. Štandardná EK, aká sa používa u nás pre všetky autá v premávke, musí postačiť ako dôkaz, že auto je

spôsobilé prevádzky na pozemných komunikáciách. Aj ostatným autám postačuje táto EK, nenútime ich každé 2 roky absolvovať skúšky, ktoré by dokazovali, že stále spĺňajú tie isté parametre, ako keď boli nové.

Súhlasím s pozmeňujúcim návrhom:

1. Roman Mr. Váň

2. MILAN LAURENČÍK

3. J. Hrnčík

4. Lehel Solymos

5. IVAN STEFANEC

6. Pavel Hladký

7. Jaroslav Suga

8. Marek Fečko

9. Igor Mačovič

10. KAMIL KRŇÁČ

11. KUZANA AŠTARYOVÁ

12. Lúdo Jurčík

13. Erika Jurinová

14. SEILHARD SOMOGY

15. JOZEF VÍŠKUPČ

16. RIČARDO ŠVÍHURA

17. Martin Poláčik

18. ONDŘEJ DOŠTÁL

19. FRANTIŠEK ŠEBEK

Rm

Paul L.

Wim

Sos

Stefan

Pavel

Jaroslav

Marek

Igor

Kamil

Kuzana

Lúdo

Erika

Seilhard

Jozef

Richard

Martin

Ondřej

František