**DȎVODOVÁ SPRÁVA**

**Všeobecná časť**

Doprava patrí k základným odvetviam, ktoré výrazne ovplyvňujú sociálno-ekonomický rozvoj a rast životnej úrovne. Mobilita a jej kvalita je jedným zo základných prvkov posudzovania úrovne v krajinách Európskej únie (ďalej len „EÚ“). V osobnej doprave kvalita závisí vo veľkej miere od uspokojovania každodenných potrieb občanov, medzi ktoré patrí úroveň dostupnosti do práce, škôl, obchodov, prístupnosti k sociálnej starostlivosti a k aktivitám voľného času. V nákladnej doprave na kvalitu vplývajú také faktory ako sú napr. rýchlosť, bezpečnosť, dochvíľnosť a načasovanie termínu dodávky.

V poslednom desaťročí je rozvoj spoločnosti zásadne ovplyvňovaný nástupom informačných a komunikačných technológií. Tento trend má výrazný vplyv aj na dopravno-prepravný proces a dopravné služby. Od kvality dopravy závisí efektívnosť ekonomiky a skoro každá spoločenská a ekonomická aktivita je týmto procesom, resp. službami výrazne ovplyvňovaná. V kontexte dynamizujúcej sa ekonomiky dochádza v oblasti dopravy v posledných rokoch k implementácii a realizácii ucelených riadiacich systémov, ktoré riešia komplexne nielen dopravnú infraštruktúru, ale aj poskytovanie služieb všetkým zúčastneným subjektom dopravno-prepravného procesu - dopravcom, prepravcom, cestujúcej verejnosti a pod., založených predovšetkým na informačných a komunikačných systémoch a technológiách (telematický prístup).

Sprievodným javom vývoja v posledných rokoch je, podobne ako vo vyspelých krajinách, aj v podmienkach SR nárast cestnej dopravy, ktorý sa prejavuje významným rastom negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie, rastom kongescií v mestských aglomeráciách a rastom dopravných nehôd.

Zefektívnenie systémov osobnej a nákladnej dopravy v celom dopravno-prepravnom procese využívaním informačných a komunikačných systémov a technológií umožňuje veľmi významne obmedziť negatívne dopady vyplývajúce z prevádzky dopravy, pozitívne ovplyvňuje ekonomiku dopravných organizácií a služieb, znižuje nároky nielen na verejné zdroje, ale aj na zdroje ostatných subjektov dopravno-prepravného procesu a umožňuje ich racionálne rozhodovanie. Má aj priaznivý dopad na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy. Nosným prvkom komplexných riešení sú inteligentné dopravné systémy (ďalej len „IDS“), ktorých cieľom je:

- zvyšovať bezpečnosť dopravno-prepravného procesu,

- zvyšovať efektívnosť a kvalitu prepravy vyjadrenú úsporou času na prepravu,

- znižovať negatívne vplyvy na životné prostredie a znižovať energetickú náročnosť

dopravy,

- zdokonaľovať produktivitu komerčných aktivít subjektov podieľajúcich sa na

dopravno-prepravnom procese,

- zvyšovať prístup k dopravným informáciám verejnosti ako aj subjektov dopravno-prepravného procesu pre ich racionálne rozhodovanie,

- zvyšovať kvalitu dopravnej infraštruktúry a znižovať náklady vkladané do budovania novej dopravnej infraštruktúry (predovšetkým cestnej siete).

Komplexné riešenie je možné zabezpečiť formou realizácie Národného dopravného informačného centra, ktoré je tvorené vzájomne kooperujúcimi informačnými, komunikačnými a riadiacimi systémami založenými na inteligentných dopravných systémoch, systémoch telematických aplikácií a informačných systémoch v doprave.

Predmetom návrhu zákona o inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „návrh zákona“) je vytvoriť podmienky a zaviesť potrebné mechanizmy na podporu rozvoja služieb a aplikácií IDS pre cestnú dopravu a ich prepojenie s inými druhmi dopravy s cieľom podporovať efektívnejšiu, ekologickejšiu, bezpečnejšiu a istejšiu mobilitu nákladu a cestujúcich nielen v SR, ale aj na území  EÚ.

Na tento účel sa v návrhu zákona stanovuje, že na spoločné a právne záväzné špecifikácie sa bude uplatňovať regulačný postup a kontrola. Aplikácia riešení v cestnej doprave založených na využití informačných a komunikačných systémov a technológií je jedným zo spôsobov ako efektívnejšie využívať kapacitu cestnej infraštruktúry, odstraňovať kongescie, znižovať nehodovosť a negatívne vplyvy na životné prostredie a zvýšenie bezpečnosti dopravy.

Uvedeným návrhom zákona sa do právneho poriadku Slovenskej republiky preberá smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (ďalej len „smernica“).

Primárnou úlohou navrhovanej právnej úpravy je vytvoriť zákonný rámec pre túto oblasť a zároveň akceptovať kľúčové procesy na úrovni EÚ, ktoré sa budú ďalej rozvíjať a rozširovať smerom k členským štátom.

IDS môžu prinášať zreteľné výhody z hľadiska efektívnosti dopravy, udržateľnosti a bezpečnosti a súčasne prispievať k cieľom hospodárskeho rastu a konkurencieschopnosti. Aj v SR obdobne, ako v iných štátoch EÚ sa v tejto oblasti uskutočnilo množstvo aktivít, avšak nekoordinovane a rozkúskovane len na špecifické oblasti.

Návrh zákona vytvára podmienky pre zriadenie a prevádzku Národného dopravného informačného centra a rieši centrálnu technickú evidenciu ako evidenciu informácií a údajov o pozemných komunikáciách a ich súčastiach.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou, ústavnými zákonmi, medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná a zákonmi a súčasne je v súlade s právom Európskej únie.

Návrh zákona má negatívny dopad na rozpočet verejnej správy, má pozitívne sociálne vplyvy a pozitívne vplyvy na informatizáciu spoločnosti, má pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie, zamestnanosť a má pozitívny vplyv na životné prostredie.

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**právneho predpisu s právom Európskej únie**

**1.      Predkladateľ právneho predpisu:**

Vláda Slovenskej republiky

1. **Názov návrhu právneho predpisu:**

Návrh zákona o inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

**3.      Problematika návrhu právneho predpisu:**

a)      je upravená v práve Európskej únie

-   v primárnom

* v čl. 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

- v sekundárnom (prijatom po nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskej únii a Zmluva o založení Európskeho spoločenstva - po 30. novembri 2009)

* v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy,
* vo vykonávacom rozhodnutí Komisie z 13. júla 2011, ktorým sa prijímajú usmernenia pre členské štáty k podávaniu správ podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ (2011/453/EÚ) (Ú. v. EÚ L 193, 23. 7. 2011).

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:

* do 27. februára 2012

1. 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:

* do 27. februára 2012

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

* voči Slovenskej republike bolo začaté konanie podľa čl. 258 Zmluvy o fungovaní Európskej únie porušenie č. 2012/0230. Dôvodom pre začatie konania bolo netrasponovanie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy.

d) informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú preberané smernice spolu s uvedením rozsahu tohto prebratia:

* návrh zákonao inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
* zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

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

a) úplný

1. **Gestor a spolupracujúce rezorty:**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky - gestor

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky – spolugestor

**DOLOŽKA VYBRANÝCH VPLYVOV**

**A.1. Názov materiálu:** Návrh zákona o inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

**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  – vplyvy  na hospodárenie obyvateľstva,  -sociálnu exklúziu,  - rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť | X |  |  |
| 4. Vplyvy na životné prostredie | X |  |  |
| 5. Vplyvy na informatizáciu spoločnosti | X |  |  |

**\*** Predkladateľ označí znakom x zodpovedajúci vplyv (pozitívny, negatívny, žiadny), ktorý návrh prináša v každej oblasti posudzovania vplyvov. Návrh môže mať v jednej oblasti zároveň pozitívny aj negatívny vplyv, v tom prípade predkladateľ označí obe možnosti. Bližšie vysvetlenie označených vplyvov bude obsahovať analýza vplyvov. Isté vysvetlenie, či bilanciu vplyvov (sumárne zhodnotenie, ktorý vplyv v danej oblasti prevažuje) môže predkladateľ uviesť v poznámke.

**A.3. Poznámky**

**A.4. Alternatívne riešenia**

Žiadne

**A.5. Stanovisko gestorov**

Vplyvy na rozpočet verejnej správy,

na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu

**2.1. Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

Tabuľka č. 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** | | | |
| **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| v tom: za každý subjekt verejnej správy zvlášť | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na územnú samosprávu*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **12 070 000** | **35 200 000** |
| v tom: za MDVRR SR/053 Cestná infraštruktúra |  |  |  |  |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **12 070 000** | **35 200 000** |
| ***- vplyv na územnú samosprávu*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Celková zamestnanosť** | **0** | **0** | **0** | 0 |
| ***- z toho vplyv na ŠR*** | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | **0** | **0** | **12 070 000** | **35 200 000** |
| ***v tom: MDVRR SR/053 Cestná infraštruktúra*** |  |  | **12 070 000** | **35 200 000** |
| ***EÚ prostriedky*** |  |  | **10 200 000** | **29 750 000** |
| ***spolufinancovanie*** |  |  | **1 800 000** | **5  250 000** |
| ***Prostriedky ŠR*** |  |  | **70 000** | **200 000** |
|  |  |  |  |  |

**2.2. Financovanie návrhu**

Tabuľka č. 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Financovanie** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** | | | |
| **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| **Celkový vplyv na rozpočet verejnej správy ( - príjmy, + výdavky)** | **0** | **0** | **12 070 000** | **35 200 000** |
| z toho vplyv na ŠR | 0 | 0 | **12 070 000** | **35 200 000** |
| financovanie zabezpečené v rozpočte | 0 | 0 | **12 070 000** | **35 200 000** |
| ostatné zdroje financovania | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv / úspora** | **0** | **0** | **0** | **0** |
|  |  |  |  |  |

**Návrh na riešenie úbytku príjmov alebo zvýšených výdavkov podľa § 33 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy:**

Navrhovaný materiál zakladá nároky na štátny rozpočet v rámci rozpočtovej kapitoly MDVRR SR. Prostriedky na prípravu a realizáciu konkrétnych agendových systémov a telematických aplikácií budú zabezpečené prostredníctvom rozpočtovej kapitoly MDVRR SR schválenej vo väzbe na schválené limity na príslušný rozpočtový rok, a to:

- z Operačného programu Doprava na roky 2014 – 2020 vo výške 150 mil. €, vrátane prostriedkov na spolufinancovanie,

- z prostriedkov štátneho rozpočtu na roky 2014 vo výške 70 000.- € a ostatné roky vo výške 200 tis. € (výdavky na tovary a služby – prevádzkové náklady).

Celkové maximálne predpokladané náklady na realizáciu „Národného systému dopravných informácií“, ktorého súčasťou bude Národné dopravné informačné centrum, sú vo výške 150 mil. €. Z toho sa môžu prostriedky EÚ podieľať na financovaní programu vo výške cca 120 mil. €, ŠR vo výške 30 mil. €. Náklady na prevádzku centra predstavujú každoročne od roku 2015 200 000.- €.

Zvýšené výdavky budú zabezpečené v rámci schváleného limitu výdavkov kapitoly Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR na príslušný rozpočtový rok.

Národný systém dopravných informácií (NSDI) je navrhnutý ako komplexný systém, ktorý bude obsahovať:

1. Základné systémy – ide o informačné systémy, ktoré tvoria „jadro“ systémového prostredia NSDI a bez ktorých nie je možná prevádzka NSDI ako takého. Sem patria:

* 1. IS Národného dopravného informačného centra
  2. Lokalizačné služby NSDI
  3. Služby základnej infraštruktúry NSDI
  4. Univerzálna aplikácia pre zber dopravných informácií
  5. Informačný systém Call Centra
  6. Verejný dopravný portál

2. Agendové systémy

3. Inteligentné dopravné systémy

4. Mestské riadiace systémy dopravy

5. Komponenty na archiváciu a post-processing dopravných informácií.

V súčasnosti nevieme jednoznačne povedať, kto bude prevádzkovať Národné dopravné informačné centrum. V prípade uplatnenia § 8 písm. b) a teda v prípade, že ministerstvo poverí výkonom Národného dopravného informačného centra Národnú diaľničnú spoločnosť, a.s. budú výdavky na osobné náklady nulové. Rovnako je možné v budúcnosti uvažovať nad možnosťou spoplatnenia poskytovania určitého rozsahu dopravných informácií fyzickým a právnickým osobám na zmluvnom princípe. V takom prípade by výdavky na osobné náklady boli kryté príjmami z poskytovania spoplatnených dopravných informácií, bez ohľadu na prevádzkovateľa Národného dopravného informačného centra.

Príjmy z pokút za porušenie ustanovení návrhu zákona nie je možné vyčísliť a rovnako v rokoch 2012 až 2015 je predpoklad, že príjmy z pokút budú nulové, vzhľadom na začatie budovania Národného dopravného informačného centra od roku 2014 a  čerpanie finančných prostriedkov až z Operačného programu Doprava na roky 2014 – 2020.

Investičné náklady na realizáciu konkrétnych projektov inteligentných dopravných systémov (ďalej len „IDS“) budú hradené prevádzkovateľom Národného dopravného informačného centra. Prevádzkové náklady na zabezpečenie zberu, spracovania a distribúcie údajov budú zabezpečované v rámci bežného výkonu služby príslušných inštitúcií, ktoré budú zapojené do Národného dopravného informačného centra. Prevádzkové náklady na telematické aplikácie vyplynú z konkrétnych projektov a budú zabezpečované z finančných zdrojov konkrétnych realizátorov týchto systémov vo väzbe na schválené limity rozpočtových kapitol na príslušný rok. Vo fáze realizácie Národného systému dopravných informácií návrh nezakladá zvýšené nároky na rozpočty obcí a vyšších územných celkov.

**2.3. Popis a charakteristika návrhu**

**2.3.1. Popis návrhu:**

Zefektívnenie systémov osobnej a nákladnej dopravy v celom dopravno-prepravnom procese využívaním informačných a komunikačných systémov a technológií umožňuje veľmi významne obmedziť negatívne dopady vyplývajúce z prevádzky dopravných systémov, pozitívne ovplyvňuje ekonomiku dopravných organizácií a služieb, znižuje nároky nielen na verejné zdroje, ale aj na zdroje ostatných subjektov dopravno-prepravného procesu a umožňuje o nich racionálne rozhodovať. Má aj priaznivý dopad na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy. Nosným prvkom komplexných riešení sú IDS, ktorých cieľom je:

- zvyšovať bezpečnosť dopravno-prepravného procesu,

- zvyšovať efektívnosť a kvalitu prepravy vyjadrenú úsporou času na prepravu,

- znižovať negatívne vplyvy na životné prostredie a znižovať energetickú náročnosť

dopravy,

- zdokonaľovať produktivitu komerčných aktivít subjektov podieľajúcich sa na

dopravno-prepravnom procese,

- zvyšovať prístup k dopravným informáciám verejnosti ako aj subjektov dopravno-prepravného procesu pre ich racionálne rozhodovanie,

- zvyšovať kvalitu dopravnej infraštruktúry a znižovať náklady vkladané do budovania novej dopravnej infraštruktúry (predovšetkým cestnej siete).

Komplexné riešenie je možné zabezpečiť formou realizácie Národného dopravného informačného centra, ktoré je tvorené vzájomne kooperujúcimi informačnými, komunikačnými a riadiacimi systémami založenými na inteligentných dopravných systémoch, systémoch telematických aplikácií a informačných systémoch v doprave.

Účelom návrhu zákona je vytvoriť podmienky a zaviesť potrebné mechanizmy na podporu rozvoja služieb a aplikácií IDS pre cestnú dopravu a ich prepojenie s inými druhmi dopravy s cieľom podporovať efektívnejšiu, ekologickejšiu, bezpečnejšiu a istejšiu mobilitu nákladu a cestujúcich nielen v SR, ale na celom území  EÚ. Na tento účel sa v návrhu stanovuje, že na spoločné a právne záväzné špecifikácie sa bude uplatňovať regulačný postup s kontrolou. Aplikácia riešení v cestnej doprave založených na využití informačných a komunikačných systémov a technológií je jedným zo spôsobov ako efektívnejšie využívať kapacitu cestnej infraštruktúry, odstraňovať kongescie, znižovať nehodovosť a negatívne vplyvy na životné prostredie a zvyšovať bezpečnosť dopravy.

**2.3.2. Charakteristika návrhu podľa bodu  2.3.2. Metodiky :**

zmena sadzby

       zmena v nároku

 X   nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

       kombinovaný návrh

       iné

**2.3.3. Predpoklady vývoja objemu aktivít:**

Jasne popíšte, v prípade potreby použite nižšie uvedenú tabuľku. Uveďte aj odhady základov daní a/alebo poplatkov, ak sa ich táto zmena týka.

Tabuľka č. 3

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objem aktivít** | **Odhadované objemy** | | | |
| **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Indikátor ABC |  |  |  |  |
| Indikátor KLM |  |  |  |  |
| Indikátor XYZ |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

**2.3.4. Výpočty vplyvov na verejné financie**

Uveďte najdôležitejšie výpočty, ktoré boli použité na stanovenie vplyvov na príjmy a výdavky, ako aj predpoklady, z ktorých ste vychádzali. Predkladateľ by mal jasne odlíšiť podklady od kapitol a organizácií, aby bolo jasne vidieť základ použitý na výpočty.

Tabuľka č. 4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| **Daňové príjmy (100)1** |  |  |  |  |  |
| **Nedaňové príjmy (200)1** |  |  |  |  |  |
| **Granty a transfery (300)1** |  |  |  |  |  |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** |  |  |  |  |  |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

1 –  príjmy rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

Tabuľka č. 5

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| **Bežné výdavky (600)** |  |  | **70 000** | **200 000** |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  | **0** | **0** |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  |  | **0** | **0** |  |
| Tovary a služby (630)2 |  |  | **70 000** | **200 000** |  |
| |  | | --- | | 632001 Energie | |  |  | 0 | |  | | --- | | 100 000 | |  |
| 632003 Poštové služby a telekomunikačné služby |  |  | 0 | |  | | --- | | 30 000 | |  |
| 633001 Interiérové vybavenie |  |  | |  | | --- | | 20 000 | | |  | | --- | | 20 000 | |  |
| 633006 Všeobecný materiál |  |  | 20 000 | 20 000 |  |
| |  | | --- | | 635005 Špeciálnych strojov, prístrojov, zariadení, techniky a náradia | |  |  | |  | | --- | | 30 000 | | |  | | --- | | 30 000 | |  |
| Bežné transfery (640)2 |  |  |  |  |  |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s úvermi, pôžičkami a NFV (650)2 |  |  |  |  |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** |  |  | **12 000 000** | **35 000 000** |  |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 |  |  |  |  |  |
| 711 200 ostatné |  |  | 360 000 | 1 050 000 |  |
| 713002 výpočtová technika |  |  | 5 400 000 | 15 750 000 |  |
| 711 003 softvér |  |  | 2 640 000 | 7 700 000 |  |
| 717003 stavebné úpravy |  |  | 3 600 000 | 10 500 000 |  |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** |  |  |  |  |  |
| **z toho výdavky na ŠR** |  |  | **12 070 000** | **35 200 000** |  |
| Bežné výdavky(600) |  |  | **70 000** | **200 000** |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  | **0** | **0** |  |
| Kapitálové výdavky (700) |  |  | **12 000 000** | **35 000 000** |  |
| Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800) |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

                   Tabuľka č. 6

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zamestnanosť** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| **Počet zamestnancov celkom\*** |  |  |  |  |  |
| **z toho vplyv na ŠR** |  |  |  |  |  |
| **Priemerný mzdový výdavok (v eurách)\*** |  |  |  |  |  |
| **z toho vplyv na ŠR** |  |  |  |  |  |
| **Osobné výdavky celkom (v eurách)** |  |  |  |  |  |
| **Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610)\*** |  |  |  |  |  |
| **z toho vplyv na ŠR** |  |  |  |  |  |
| **Poistné a príspevok do poisťovní (620)\*** |  |  |  |  |  |
| **z toho vplyv na ŠR** |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

Vplyvy na podnikateľské prostredie

|  |  |
| --- | --- |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** | |
| **3.1**. Ktoré podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené a aký je ich počet? | Vlastníci a správcovia inžinierskych sietí, časť dopravcov podnikajúcich v osobnej hromadnej doprave, prevádzkovatelia služieb IDS budú mať povinnosti poskytovať relevantné dopravné informácie. Naopak prínosom napr. NDIC budú spoľahlivé dopravné informácie o stave premávky poskytované v reálnom čase. |
| **3.2**. Aký je predpokladaný charakter a rozsah nákladov a prínosov? | Všeobecne sa predpokladá, že aplikácie IDS dokážu ušporiť napr. 10 % času, 8 % finančných prostriedkov, zatiaľ čo by sa mala zvýšiť produktivita práce o 3 až 10 % a náklady na logistiku nákladnej dopravy by mali klesnúť o 2 až 3 %. Náklady predstavujú činnosti súvisiace s poskytovaním údajov, aktualizácia webových systémov, pravidelná aktualizácia dát v informačnom systéme, náklady na poštové služby, pokuty pri nedodržaní povinností. |
| **3.3**. Aká je predpokladaná výška administratívnych nákladov, ktoré podniky vynaložia v súvislosti s implementáciou návrhu? | Bežné náklady na udržiavanie internetového pripojenia. Mzdové náklady na pracovníkov, ktorí zabezpečujú aktualizácie, avšak len čiastkovo, pretože ide po väčšine o kumulované funkcie, vyplývajúce povinnosti pre podnikateľské subjekty nevyžadujú vytváranie špeciálnych pozícií. |
| **3.4**. Aké sú dôsledky pripravovaného návrhu pre fungovanie podnikateľských subjektov na slovenskom trhu (ako sa zmenia operácie na trhu?) | Výrazne pozitívne dôsledky budú v oblasti zvýšenia efektivity, odstraňovaní administratívnej náročnosti procesov a z toho vyplývajúceho zvyšovania podpory podnikateľskému prostrediu. |
| **3.5**. Aké sú predpokladané spoločensko – ekonomické dôsledky pripravovaných regulácií? | Aplikovaním IDS je možné predpokladať, že preťaženie cestných komunikácií sa zníži o cca 2,5 % a škody spôsobené pri dopravných nehodách asi o 7 %, zatiaľ čo lepšia spolupráca a súčinnosť povedie k dodatočnému zníženiu celkových externých nákladov o 1 %. |

Sociálne vplyvy - vplyvy na hospodárenie obyvateľstva, sociálnu exklúziu, rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a na zamestnanosť

|  |  |
| --- | --- |
| **Sociálne vplyvy predkladaného materiálu - vplyvy na hospodárenie obyvateľstva, sociálnu exklúziu, rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť** | |
| **4.1.** Identifikujte vplyv na hospodárenie  domácností a špecifikujte ovplyvnené skupiny domácností, ktoré budú pozitívne/negatívne ovplyvnené. |  |
| Kvantifikujte: | Nebude mať negatívny dopad na rast výdavkov obyvateľa/domácnosti. |
| - Rast alebo pokles príjmov/výdavkov na priemerného obyvateľa |
| - Rast alebo pokles príjmov/výdavkov za jednotlivé ovplyvnené skupiny domácností  - Celkový počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným materiálom |
|  |
| **4.2.** Zhodnoťte kvalitatívne (prípadne kvantitatívne) vplyvy na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám u jednotlivých ovplyvnených skupín obyvateľstva. | Cestujúca verejnosť bude pozitívne ovplyvnená zlepšovaním služieb v prepravnom procese.   Za pozitívne vplyvy možno považovať zníženie dopravnej nehodovosti, zníženie následkov nehodovosti na životoch, zdraví a majetku, skrátenie cestovných časov.  V prípade niektorých aplikácii IDS ako elektronické volanie (eCall), pomocou ktorého by malo dôjsť k znižovaniu úmrtnosti na cestách prostredníctvom urýchlenia lekárskeho zásahu po nehode, by zavádzanie doplnkového vybavenia vozidiel malo byť prínosom. Do roku 2020 by to malo viesť k výraznému poklesu úmrtnosti o 5 – 15 %, ako aj počtu vážnych zranení o 10 – 15 % v cestnej doprave vo všetkých štátoch EÚ. |
| **4.3.** Zhodnoťte vplyv na rovnosť príležitostí:  Zhodnoťte vplyv na rodovú rovnosť. | Bude mať pozitívny vplyv na rovnosť príležitostí, keďže zavedením elektronických služieb sa uľahčí prístup k službám napr. občanom so zdravotným alebo iným postihnutím. |

Vplyvy na životné prostredie

|  |  |
| --- | --- |
| **Životné prostredie** | |
| **5.1.** Ktoré zložky životného prostredia (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú návrhom ovplyvnené a aký bude ich vplyv (pozitívny alebo negatívny)? | Realizácia aplikácii IDS bude mať pozitívny vplyv na životné prostredie, a to z dôvodu znižovania produkcie emisií skleníkových plynov produkovaných cestnou dopravou. Spustením prevádzky Národného dopravného informačného centra možno napríklad očakávať počas 15-tich rokov prevádzky zníženie NOX o 635 t, SO2 o 7 t, PM2.5 – v mestách o 117 t a CO2 a ostatné skleníkové plyny (v ekvivalente) 99 658 t. |
| **5.2.** Bude mať navrhovaný materiál vplyv na chránené územia a ak áno aký? | Nie je možné určiť priamy vzťah a kvalifikovane kvantifikovať vplyv medzi zavádzaním IDS a chránenými územiami. Cestná doprava je však zdrojom 72 % všetkých emisií CO2súvisiacich s dopravou a jej podiel na týchto emisiách vzrástol v období rokov 1990-2005 o 32 %. Bez realizácie opatrení sa emisie CO2 z dopravy sa do roku 2020 zvýšia o ďalších 15 %. |
| **5.3.** Bude mať návrh vplyv na životné prostredie presahujúce štátne hranice? | Koordinované zavádzania IDS v EÚ bude mať celkovo pozitívny vplyv na životné prostredie. Podľa odhadov EK je možné predpokladať, že preťaženie cestných komunikácií sa zníži o cca 2,5 % a škody spôsobené pri dopravných nehodách asi o 7 %, zatiaľ čo lepšia spolupráca a súčinnosť povedie k dodatočnému zníženiu celkových externých nákladov o 1 %. |
|  |  |

Vplyvy na informatizáciu spoločnosti

|  |  |
| --- | --- |
| **Budovanie základných pilierov informatizácie** |  |
| **Obsah** |  |
| **6.1.** Rozširujú alebo inovujú sa existujúce alebo vytvárajú sa či zavádzajú sa nové elektronické služby?  *(Popíšte ich funkciu a úroveň poskytovania.)* | Zavádzajú sa spoločné moduly. Zavádzajú sa nové informačné technológie a telematické systémy v oblasti dopravy. |
| **6.2.** Vytvárajú sa podmienky pre sémantickú interoperabilitu?  *(Popíšte spôsob jej zabezpečenia.)* | Predmetom úpravy návrhu zákona sú aj pravidlá prepojiteľnosti ISVS. |
| **Ľudia** |  |
| **6.3.** Zabezpečuje sa vzdelávanie v oblasti počítačovej gramotnosti a rozširovanie vedomostí o IKT?  *(Uveďte spôsob, napr. projekty, školenia.)* | Zavádzanie IDS predpokladá zvyšovanie zručností pri práci s počítačmi a IKT. Na druhej strane je návrh zákona zameraný na prevádzkovateľov IDS, ktorí v rámci svojej vnútornej organizácie zabezpečujú už aj v súčasnosti niektoré aplikácie a vzdelanie pracovníkov v oblasti IKT vyplýva z ich pracovného zaradenia. |
| **6.4.** Zabezpečuje sa rozvoj elektronického vzdelávania?  *(Uveďte typ a spôsob zabezpečenia vzdelávacích aktivít.)* | Áno, predpokladá sa. |
| **6.5.** Zabezpečuje sa podporná a propagačná aktivita zameraná na zvyšovanie povedomia o informatizácii a IKT?  *(Uveďte typ a spôsob zabezpečenia propagačných aktivít.)* | Propagácia je nevyhnutná pre rozšírenie používania e-služieb. |
| **6.6.** Zabezpečuje/zohľadňuje/zlepšuje sa prístup znevýhodnených osôb k službám informačnej spoločnosti?  *(Uveďte spôsob sprístupnenia digitálneho prostredia.)* | Áno, prostredníctvom zvýšenej dostupnosti dopravných informácii a koordinovaného zavádzania IDS sa zlepšuje ich prístupnosť k službám verejnej správy. |
| **Infraštruktúra** |  |
| **6.7.** Rozširuje, inovuje, vytvára alebo zavádza sa nový informačný systém?  *(Uveďte jeho funkciu.)* | Vytvára sa nový informačný systém, ktorý zjednotí a zastreší čiastkovo fungujúce aplikácie využívané najmä v cestnej doprave. |
| **6.8.** Rozširuje sa prístupnosť k internetu?  *(Uveďte spôsob rozširovania prístupnosti.)* | Prostredníctvom širokopásmového internetu sa rozširuje okruh poskytujúcich subjektov a rozsah poskytovaných služieb. |
| **6.9.** Rozširuje sa prístupnosť k elektronickým službám?  *(Uveďte spôsob rozširovania prístupnosti.)* | Rozširuje sa okruh poskytujúcich subjektov a rozsah poskytovaných služieb. |
| **6.10.** Zabezpečuje sa technická interoperabilita?  *(Uveďte spôsob jej zabezpečenia.)* | Zaistenie lokálnej, regionálnej, národnej a európskej interoperability v oblasti dopravy bude dosiahnuté povinnosti dodržiavať jednotné technické špecifikácie, ktoré v prioritných oblastiach sú určené koordinovane v rámci EÚ a na národnej úrovni príslušným štátnym orgánom. |
| **6.11.** Zvyšuje sa bezpečnosť IT?  (*Uveďte spôsob zvýšenia bezpečnosti a ochrany IT.)* | Áno, prostredníctvo prevádzkovateľov IDS a poskytovateľov dopravných informácii cez zlepšenie na programovej úrovni a technickej. |
| **6.12.** Rozširuje sa technická infraštruktúra?  (*Uveďte stručný popis zavádzanej infraštruktúry.)* | Podmienkou pre zavedenie nových prvkov a služieb verejnej správy je rozšírenie technickej infraštruktúry. |
| **Riadenie procesu informatizácie** |  |
| **6.13.** Predpokladajú sa zmeny v riadení procesu informatizácie?  *(Uveďte popis zmien.)* | Nie, kompetenčné zmeny na úrovni zákonov sa nepredpokladajú. Zmeny sa predpokladajú iba na úrovni príslušných prevádzkovateľov IDS a poskytovateľov dopravných informácií, ktorý sa budú podieľať na zavádzaní a prevádzkovaní IDS. |
| **Financovanie procesu informatizácie** |  |
| **6.14.** Vyžaduje si proces informatizácie finančné investície?  *(Popíšte príslušnú úroveň financovania.)* | Áno, hlavne z prostriedkov OPD v prioritnej osi 5.2 a tiež prostriedky v rámci rozpočtových kapitol jednotlivých povinných osôb na následnú údržbu systémov. Spolufinancovanie OPD je v maximálnej miere na úrovni 85 % |
| **Legislatívne prostredie procesu informatizácie** |  |
| **6.15.** Predpokladá nelegislatívny materiál potrebu úpravy legislatívneho prostredia procesu informatizácie?  *(Stručne popíšte navrhované legislatívne zmeny.)* |  |

**Osobitná časť**

**Čl. I**

**K § 1**

V úvodnom ustanovení sa vymedzuje predmet zákonnej úpravy.

**K § 2**

Vymedzuje sa okruh používaných pojmov. Pre zmysluplné a koordinované zavádzanie IDS je potrebné prijať koncepčný dokument, ktorý bude schválený vládou SR. Koncepcia by mala stanoviť prostredie, obsah a postupnosť krokov z krátkodobého, ako aj z dlhodobého hľadiska tak, aby dotknuté rezorty spolupracovali a aby ich činnosti neboli duplicitné. Prevádzkovatelia IDS by mali navzájom spolupracovať za účelom dosiahnutia jednotného prostredia nielen na úrovni územia SR ale aj v rámci krajín EÚ. Pre dosiahnutie interoperability a kompatibility dopravných systémov je taktiež dôležité, aby tí, ktorí realizujú jednotlivé časti systémov dodržiavali príslušné ustanovenia všeobecne záväzných právnych predpisov, špecifikácie, technické predpisy a technické podmienky ako aj dodržiavali ustanovené opatrenia definované v prílohe č. 1 návrhu zákona, ktoré vyplývajú zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy.

**K § 3**

Návrhom zákona sa definujú špecifikácie a súvisiace pojmy. Ďalej sa stanovujú v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy prioritné oblasti pre používanie špecifikácií. Explicitným vyjadrením prioritných oblastí si Európska komisia ponecháva priestor na uplatnenie svojej právomoci a zodpovednosti pri vymedzení technických podrobností, t. j. špecifikácií. Slovenská republika bude pri zavádzaní IDS v prioritných oblastiach technickými podmienkami záväznými pre všetky štáty EÚ viazaná.

Rozhrania systémov IDS sú v súčasnosti definované na lokálnych úrovniach, príp. ide o  rozhrania jednotlivých výrobcov, v dôsledku čoho je značne sťažená, resp. úplne nemožná výmena potrebných údajov medzi týmito systémami. Za účelom efektívneho využitia investícií do IDS je nevyhnutné, aby boli tieto rozhrania štandardizované. Ustanovuje sa splnomocnenie pre Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) vydať špecifikácie vo forme vykonávacieho predpisu (alebo aj ako technické predpisy, či technické podmienky) aj nad rámec prioritných oblastí, kde špecifikácie určuje priamo príslušná autorita EÚ.

**K § 4**

Stanovuje sa povinnosť prevádzkovateľom služieb podávať ministerstvu správu o pokroku dosiahnutom v oblasti realizácie IDS aj vzhľadom na povinnosť koordinovaného zavádzania IDS v rámci EÚ a povinnosť členských štátov poskytovať predmetné informácie Európskej komisii.

**K § 5**

Ustanovením o Národnom dopravnom informačnom centre sa vytvára priestor pre budovanie komplexného systémového prostredia pre zber, spracovanie, zdieľanie, archiváciu, sprístupňovanie a zverejňovanie dopravných informácií o aktuálnej dopravnej situácii na pozemných komunikáciách a o prostredí pre správu a prevádzku aplikácií a systémov nad týmito dopravnými informáciami. Dopravné informácie v Národnom dopravnom informačnom centre musia byť lokalizované prostredníctvom jednotnej referenčnej siete pozemných komunikácií. Návrh zákona upravuje spôsob sprístupňovania a zverejňovania dopravných informácii širokej verejnosti, poskytovanie dopravných informácií poskytovateľom dopravných informácií a fyzickým a právnickým osobám na základe zmluvného vzťahu. Pre bližšiu špecifikáciu dopravných informácií, ktoré sa poskytujú z a do Národného dopravného informačného centra ako aj spôsob ich poskytovania sa navrhuje splnomocnenie na vydanie všeobecne záväzného predpisu, ktorý vydá ministerstvo.

**K § 6**

Ustanovenia obsahujú všetky zásady ochrany osobných údajov, resp. súkromia v oblasti IDS. Spracovávanie údajov a záznamov poskytovateľmi dopravných informácií a Národným dopravným informačným centrom je možné aj bez súhlasu dotknutých osôb. Monitorovanie pozemných komunikácií bez označenia monitorovaného priestoru je špeciálnou právnou úpravou k zákonu č. 428/2002 Z. z o ochrane osobných údajov v znení neskorších predpisov. Návrhom zákona sa predlžuje možnosť využitia záznamov a získaných údajov oproti všeobecnej úprave v zákone o ochrane osobných údajov zo 7 dní na 30 dní a to najmä z dôvodu zabezpečenia možnosti objasňovania priestupkov a trestných činov v spôsobených na pozemných komunikáciách alebo iných priestupkov a trestných činov zaznamenaných z monitorovacích záznamových zariadení.

**K § 7**

Návrh zákona ustanovuje pôsobnosť ministerstva v oblasti koordinovaného zavádzania IDS a prevádzky Národného dopravného informačného centra.

**K § 8 a 9**

Ustanovenia definujú orgány štátneho odborného dozoru, kontrolóra, preukazovanie sa kontrolórov pri výkone štátneho odborného dozoru, práva a povinnosti kontrolóra nad rámec všeobecnej právnej úpravy v zákone Národnej rady Slovenskej republiky č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov a povinnosti kontrolovanej osoby, postup orgánu štátneho odborného dozoru pri zistení nedostatkov a ukladanie poriadkových pokút za nesplnenie povinností kontrolovanej osoby.

**K § 10**

Ustanovuje sa porušenie povinností ustanovených týmto zákonom so stanovením výšky pokuty a postup ministerstva pri ukladaní pokuty.

**K § 11**

Toto ustanovenie obsahuje odkaz na transpozičnú prílohu.

**Čl. II**

**K bodu 1, 2 a 3**

Návrh zákona spresňuje kompetencie ministerstva a povinnosti samosprávneho kraja a vypúšťa duplicitné znenie.

**K bodu 4**

V rámci správy a prevádzky pozemných komunikácií návrh zákona rieši centrálnu technickú evidenciu pozemných komunikácií, ako evidenciu technických informácií a údajov o pozemných komunikáciách, ich súčastiach a príslušenstve. Zákon vymedzuje postavenie centrálnej technickej evidencie ciest v rámci tvorby a využívania údajov v prostredí širokým spektrom orgánov verejnej správy, organizácií a inštitúcií, ale aj ostatných subjektov, ako centralizovanej údajovej základne pre diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II., III. triedy a miestne komunikácie. Takto riešená centrálna evidencia je nevyhnutným predpokladom pre riešenie celospoločenských úloh v oblasti dopravy, pretože poskytuje jednotný základ pre jednotlivé konkrétne aplikácie a projekty prekračujúce svojím zameraním hranice rezortu dopravy. Centrálna evidencia zabezpečuje tvorbu, aktualizáciu a distribúciu jednotnej referenčnej siete pozemných komunikácií z jej údajov.

**K bodu 5**

Dopĺňa sa splnomocňovacie ustanovenie.

**K bodu 6**

Ustanovujú sa prechodné ustanovenia, ktoré súvisia s rozšírením povinnosti viesť centrálnu evidenciu aj na miestne komunikácie.

**Čl. III**

Návrh zákona spresňuje povinnosti Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s.

**Čl. IV**

**K bodu 1:**

Keďže Národné dopravné informačné centrum má disponovať pokiaľ možno čo najrozsiahlejšími informáciami o dopravnej situácii, navrhuje sa legislatívne umožniť prepojenie evidencie dopravných nehôd s pripravovaným Národným dopravných informačným centrom, pričom technické a organizačné podmienky poskytovania informácií ustanoví zákon o inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave, resp. jeho vykonávacie predpisy.

**Všeobecne k bodom 2 až 4:**

V roku 2010 bola schválená novela zákona o cestnej premávke, ktorou sa transponovala smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch. Zmeny vykonané touto novelou (zákonom č. 144/2010 Z. z.) však v nadväznosti na transpozičný termín smernice nadobudnú účinnosť až 19. januára 2013. Ďalšia časť transpozície smernice 2006/126/ES o vodičských preukazoch bola vykonaná v roku 2011 zákonom č. 119/2011 Z. z. a zákonom č. 313/2011 Z. z., a to taktiež s účinnosťou od 19. januára 2013. Keďže od schválenia zákona č. 144/2010 Z. z., zákona č. 119/2011 Z. z., resp. zákona č. 313/2011 Z. z., bolo prijatých viacero zmien, ktoré zasiahli aj do ustanovení, ktoré majú byť účinné až od 19. januára 2013, je potrebné z dôvodu právnej istoty a jednoznačnosti právnej úpravy nanovo naformulovať niektoré ustanovenia zákona o cestnej premávke v takom znení, v akom majú byť účinné od 19. januára 2013.

**K bodom 2 a 3:**

Zákonom č. 313/2011 Z. z. boli s účinnosťou od 1. novembra 2011 zmenené § 74 a § 78 zákona o cestnej premávke tak, aby umožňovali udeliť vodičské oprávnenie skupiny B aj osobe, ktorá dovŕšila 17 rokov veku, pričom samotné vedenie motorového vozidla skupiny B je podmienené až do dovŕšenia 18 roku veku, najmenej však počas troch mesiacov, prítomnosťou spolujazdca odsúhlaseného zákonným zástupcom.

Už skôr schválený zákon č. 144/2010 Z. z. však nanovo ustanoví celé znenie § 74, a to s účinnosťou od 19. januára 2013 a bez predmetného druhého odseku týkajúceho sa osoby povinného spolujazdca. Taktiež tento zákon nanovo ustanoví nové znenie § 78, a to s pôvodne ustanoveným vekom na udelenie vodičského oprávnenia skupiny B – 18 rokov.

Z tohto dôvodu je potrebné upraviť znenie § 74 a § 78 tak, aby aj od 19. januára 2013 mohlo byť udelené vodičské oprávnenie skupiny B aj 17-ročných osobám, pričom títo vodiči, budú musieť mať až do dovŕšenia veku 18 rokov, najmenej však tri mesiace, pri vedení vozidla vedľa seba osobu spolujazdca odsúhlaseného ich zákonným zástupcom. Navrhované znenie je totožné so súčasným znením § 74 ods. 2 a § 78 ods. 1 zákona o cestnej premávke.

**K bodu 4:**

Zákonom č. 119/2011 Z. z. sa s účinnosťou od 19. januára 2013 zmenilo celé znenie písmena e) v § 98 ods. 1 zákona o cestnej premávke. S účinnosťou už od 1. novembra 2011 (zákonom č. 313/2011 Z. z.) sa však v § 98 ods. 1 vložilo za písmeno d) nové písmeno e), pričom doterajšie písmeno e) sa označilo ako písmeno f). Preto navrhujeme od 19. januára 2013 nanovo naformulovať písmená e) a f) v § 98 ods. 1.

**Čl. V**

Účinnosť zákona sa navrhuje dňom 1. októbra 2012 okrem čl. IV bodov 2 až 4, ktoré nadobúdajú účinnosť 19. januára 2013.

Bratislava 6. júla 2012

**Robert Fico v.r.**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Ján Počiatek v.r.**

minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja

Slovenskej republiky