**Dôvodová správa**

#

# A. Všeobecná časť

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „návrh zákona“) predkladá poslanec Národnej rady Slovenskej republiky (NR SR) Alojz Hlina. Poslanec NR SR svojim návrhom reaguje na podnety mnohých občanov, predovšetkým prevádzkovateľov mopedov (kategória vozidiel L1e a L2e), ktorým novela uvedeného zákona z roku 2009 schválená NR SR ako zákon č. 307/2009 Z. z. zakotvila v § 112b dve nové zásadné povinnosti, a to: (i) požiadať o vydanie osvedčenia o evidencii podľa § 23a zákona o premávke na pozemných komunikáciách do konca roka 2012, pričom § 23a uvedeného zákona je v princípe postavený na dobrovoľnosti registrácie tých, ktorí majú technické osvedčenie vozidla, avšak nie sú prihlásení do evidencie vozidiel, a (ii) výmena starých technických osvedčení (vydaných podľa predpisov účinných do 1. decembra 2006) za nové, a to do konca roka 2012.

Zavedenie takejto dodatočnej registračnej povinnosti vrátane výmeny starých technických preukazov za nové je vo vzťahu k tejto kategórii vozidiel (L1e a L2e) neprimerane technicky náročné a vo vzťahu k prevádzkovateľom mopedov nielen finančne a administratívne náročné, ale v podstate až likvidačné, keďže majiteľmi týchto vozidiel sú v prevažnej miere dôchodcovia, študenti a sociálne slabšie vrstvy obyvateľstva, ktorí si zaobstarali mopedy práve z dôvodu jednoduchosti obsluhy, nenáročnosti administratívnych úkonov a úspory prevádzkových nákladov. Finančná záťaž pre každého majiteľa mopedu vyplývajúca z takejto dodatočnej registračnej povinnosti a výmeny technického preukazu je približne 250 - 300 eur, čo výrazne prevyšuje zostatkovú cenu tých mopedov, ktorých sa tento návrh zákona týka, t.j. mopedov vyrobených, dovezených alebo uvedených do prevádzky na účely premávky na pozemných komunikáciách pred 1. januárom 1994.

Cieľom návrhu zákona je zrušenie oboch týchto nových povinností, t.j. dodatočnej registračnej povinnosti a povinnosti výmeny starých technických osvedčení za nové v prípade mopedov, a to formou výnimky z uplatňovania niektorých prechodných ustanovení zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o premávke na pozemných komunikáciách“) pre kategóriu vozidiel L1e a L2e, ako aj povinností, ktoré s registračnou povinnosťou priamo súvisia. Výnimka z príslušných ustanovení zákona o premávke na pozemných komunikáciách bude znamenať, že prevádzkovateľ vozidla bude môcť v premávke na pozemných komunikáciách prevádzkovať moped, ktorý:

nie je prihlásený do evidencie vozidiel v Slovenskej republike podľa § 114 a § 115 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,

nie je vybavený tabuľkou s evidenčným číslom,

nemá osvedčenie o evidencii,

má technické osvedčenie vydané podľa predpisov účinných do 1. decembra 2006.

Obdobnú právnu úpravu týkajúcu sa rovnakej kategórie vozidiel prijali už dávnejšie aj Maďarsko a Česká republika, a to dokonca v širšom rozsahu.

Predkladaný návrh zákona má minimálny negatívny vplyv na štátny rozpočet, resp. rozpočet verejnej správy, ako aj na príjmy niektorých podnikateľských skupín, pričom nemá vplyv na životné prostredie a ani na informatizáciu spoločnosti. Na druhej strane má zásadne pozitívny vplyv na hospodárenie obyvateľstva (kategória sociálnych vplyvov), a to predovšetkým na prevádzkovateľov mopedov a ich rodín. Jednotlivé vplyvy sú podrobnejšie vyčíslené v doložke vplyvov, ktorá je súčasťou predkladaného materiálu.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi Slovenskej republiky, medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná, ako aj s právom Európskej únie.

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**návrhu zákona** **s právom Európskej únie**

**1. Navrhovateľ zákona:** poslanec Národnej rady Slovenskej republiky Alojz Hlina.

**2. Názov návrhu zákona:** návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

**3. Predmet návrhu zákona:**

je upravený v primárnom práve Európskej únie, a to v článku 4 ods. 2 písm. g) v spojení s článkami 90 až 100 (hlava VI – Doprava) Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ako aj článku 2 Aktu o podmienkach pristúpenia Českej republiky, Estónskej republiky, Cyperskej republiky, Lotyšskej republiky, Litovskej republiky, Maďarskej republiky, Maltskej republiky, Poľskej republiky, Slovinskej republiky a Slovenskej republiky a o úpravách zmlúv, na ktorých je založená Európska únia (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 7),

je upravený v sekundárnom práve Európskej únie, a to v smernici Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 4) v platnom znení (osobitne články 1, 2 a 3 tejto smernice) a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 13/zv. 29) v platnom znení [osobitne článok 1 ods. 1 druhý pododsek písm. e) a článok 1 ods. 2 písm. a) tejto smernice],

je upravený v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie, a to napríklad v rozhodnutí Súdneho dvora vo veci C - 142/09, ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 Zmluvy o ES, podaný rozhodnutím Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgicko) z 18. marca 2009 a doručený Súdnemu dvoru 22. apríla 2009, ktorý súvisí s trestným konaním proti: Vincentovi Willymu Lahousseovi a Lavichy BVBA.

* + - 1. **Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskym spoločenstvám a Európskej únii:**

a) na základe predloženej novely zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nevyplýva pre Slovenskú republiku povinnosť transponovať sekundárne právo Európskej únie, keďže obe smernice uvedené v bode 3 písm. b) tejto doložky zlučiteľnosti už boli úplne transponované do vnútroštátneho práva príslušnými zákonmi, avšak Slovenskej republiky vyplýva povinnosť prihliadať na relevantné články týchto smerníc a osobitne ich ustanovení uvedených v bode 3 písm. b) tejto doložky zlučiteľnosti tak, aby návrh zákona nebol v rozpore s týmito ustanoveniami,

b) v danej oblasti nebolo začaté konanie proti Slovenskej republike o porušení Zmluvy o založení Európskych spoločenstiev podľa článkov 258 až 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

c) smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 4) v platnom znení už bola úplne prebratá do zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov; vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 169/2010 Z. z. o osvedčení o evidencii časť I, osvedčení o evidencii časť II a technickom osvedčení vozidla; zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 13/zv. 29) v platnom znení už bola úplne prebratá do nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 71/2006 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o typovom schválení ES dvojkolesových motorových vozidiel, trojkolesových motorových vozidiel a štvorkoliek v znení neskorších predpisov; zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov; zákona č. 474/2005 Z. z. o Slovákoch žijúcich v zahraničí a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov; zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov; zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

* + - 1. **Stupeň zlučiteľnosti návrhu zákona s právom Európskych spoločenstiev**

- úplný, ak vezmeme do úvahy ustanovenia primárneho aj sekundárneho práva EÚ uvedeného v bode 3 písm. a) a b) tejto doložky zlučiteľnosti, ktorých sa dotýka predkladaný návrh zákona, pričom cieľom návrhu zákona nie je transpozícia právnych aktov sekundárneho práva EÚ.

**Doložka**

**vybraných vplyvov**

**A.1. Názov materiálu:** návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

**Termín začatia a ukončenia PPK:** *bezpredmetné*

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

**A.3. Poznámky**

**Prijatie návrhu zákona bude znamenať výrazne pozitívny vplyv na hospodárenie obyvateľstva, a to najmä dôchodcov, študentov a sociálne slabšie vrstvy obyvateľstva, ktorí prevádzkujú mopedy a dodatočná registračná povinnosť, od ktorej ich tento návrh zákona oslobodzuje, by znamenala vynaložiť približne 300 eur na každého vlastníka mopeda (vyrazenie VIN čísla stojí cca 115 eur, poplatok za vyhotovenie tabuľky s evidenčným číslom na okresnom dopravnom inšpektoráte stojí cca 25 eur, prestavba elektrickej sústavy mopeda stojí cca 50 eur a príslušné kontroly stoja cca 100 eur). Celkový pozitívny vplyv na hospodárenie obyvateľstva tak možno pri 3 200 vlastníkoch mopedov orientačne vyčísliť na 1 000 000 eur.**

Prijatie návrhu zákona bude znamenať negatívny dosah na štátny rozpočet, ktorý možno len orientačne vyčísliť na 80 000 eur, ak vychádzame z počtu mopedov, ktorých prevádzkovatelia uzavreli poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla (podľa údajov Slovenskej kancelárie poisťovateľov je počet nimi registrovaných mopedov 3 200 kusov) a poplatku za vyhotovenie tabuľky s evidenčným číslom na okresnom dopravnom inšpektoráte (25 eur na moped).

Zároveň bude prijatie návrhu zákona znamenať negatívny dosah aj pre podnikateľov, ktorých predmetom podnikania sú činnosti súvisiace s kontrolou, resp. technickými úpravami mopedov, ktoré by mali slúžiť na účely premávky na pozemných komunikáciách (napr. vyrazenie VIN čísla stojí cca 115 eur, prestavba elektrickej sústavy mopeda stojí cca 50 eur a príslušné kontroly stoja cca 100 eur).

**A.4. Alternatívne riešenia**

*bezpredmetné*

**A.5. Stanovisko gestorov**

*Návrh zákona bol zaslaný na vyjadrenie Ministerstvu financií SR a stanovisko tohto ministerstva tvorí súčasť predkladaného materiálu.*

**B. Osobitná časť**

**K Čl. I**

K bodu 1

Ide o legislatívno-technickú úpravu, ktorú si vyžaduje doplnenie odseku 10 do § 3 zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Doterajšie znenie § 3 ods. 4 uvedeného zákona sa zachováva s tým, že na jeho konci sa pripájajú slová, ktorými sa rozšíri okruh výnimiek, na ktoré sa nevzťahuje predmet úpravy zákona, o vozidlá špecifikované v bode 2 návrhu zákona.

K bodu 2

Zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o premávke na pozemných komunikáciách“) člení v § 3 vozidlá na základné druhy, ktorými sú cestné vozidlá a zvláštne vozidlá, pričom tieto základné druhy vozidiel sú v prílohe č. 1 k tomuto zákonu rozčlenené na jednotlivé kategórie aj s podrobnými špecifikáciami. Jednotlivé kategórie obsahovo zodpovedajú kategóriám vozidiel, ktoré stanovujú právne akty Európskej únie s tým, že názvy niektorých vozidiel sa v slovenskom preklade týchto právnych aktov môžu terminologicky líšiť od názvov, ktoré používa zákon o premávke na pozemných komunikáciách.

Do kategórie L sú zaradené malé motocykle, ktoré sú predmetom úpravy tohto návrhu zákona (ďalej len „mopedy“), t. j. dvojkolesové vozidlá (kategória L1e) alebo trojkolesové vozidlá (kategória L2e), ktorých najväčšia konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 45 km.h-1 a ktoré sú charakterizované:

v prípade dvojkolesového vozidla motorom, ktorého zdvihový objem valcov neprevyšuje 50 cm3 v prípade spaľovacieho motora alebo ktorého najväčší trvalý menovitý výkon nie je väčší ako 4 kW v prípade elektrického motora,

v prípade trojkolesového vozidla motorom, ktorého zdvihový objem valcov neprevyšuje 50 cm3 v prípade zážihového motora alebo ktorého najväčší čistý výkon nie je väčší ako 4 kW v prípade iného spaľovacieho motora, alebo ktorého najväčší trvalý menovitý výkon nie je väčší ako 4 kW v prípade elektrického motora.

Táto kategorizácia v plnej miere zodpovedá charakteristike mopedov, ktorých definícia je upravená v článku 1 ods. 2 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/ES (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 13/zv. 29) v platnom znení.

Novela zákona o premávke na pozemných komunikáciách z roku 2009 schválená Národnou radou Slovenskej republiky (NR SR) ako zákon č. 307/2009 Z. z. zakotvila v novom § 112b (prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 1. septembra 2009) aj pre prevádzkovateľov mopedov, *okrem iného*, dve zásadné povinnosti, ktorými sú:

výmena starých technických osvedčení (vydaných podľa predpisov účinných do 1. decembra 2006) za nové, a to do konca roka 2012,

požiadať o vydanie osvedčenia o evidencii podľa § 23a zákona o premávke na pozemných komunikáciách do konca roka 2012, t.j. registračná povinnosť, pričom § 23a uvedeného zákona je v princípe postavený na dobrovoľnosti registrácie tých, ktorí majú technické osvedčenie vozidla, avšak nie sú prihlásení do evidencie vozidiel.

Napriek tomu, že uznávame viaceré dôvody prijatia tejto právnej úpravy z roku 2009 aj vo vzťahu k mopedom a ich prevádzkovateľom, ktorým sa venujeme podrobnejšie ďalej v odôvodnení k tomuto bodu návrhu zákona, nazdávame sa, že tak dodatočná registračná povinnosť vo vzťahu k tejto kategórii vozidiel (L1e a L2e), ako aj povinnosť výmeny starých technických osvedčení tejto kategórie vozidiel za nové, je neprimerane technicky náročná a vo vzťahu k prevádzkovateľom mopedov nielen finančne a administratívne náročná, ale neraz až likvidačná, pričom je treba zdôrazniť, že majiteľmi týchto vozidiel sú v prevažnej miere dôchodcovia, študenti a sociálne slabšie vrstvy obyvateľstva, ktorí si zaobstarali mopedy práve z dôvodu jednoduchosti obsluhy, nenáročnosti administratívnych úkonov a úspory prevádzkových nákladov.

Finančná záťaž pre každého majiteľa mopedu vyplývajúca z takejto dodatočnej registračnej povinnosti a výmeny technického osvedčenia je približne 250 - 300 eur, čo výrazne prevyšuje zostatkovú cenu tých mopedov, ktorých sa tento návrh zákona týka, t.j. mopedov vyrobených, dovezených alebo uvedených do prevádzky na účely premávky na pozemných komunikáciách pred 1. januárom 1994. Ako príklad možno uviesť moped – Babetta – špecifický slovenský výrobok, ktorého výroba bola definitívne ukončená v roku 1997 (k histórii tohto vozidla pozri napr. <http://babetta.info/hystoria_babetty.html>), v ktorého prípade bude zavedenie takejto dodatočnej registračnej povinnosti znamenať, že majitelia koncom roka 2012 Babetty odstavia, hoci po celom svete si tieto mopedy budú veselo jazdiť s výnimkou krajiny svojho zrodu a výroby, kde budú odpočívať na smetisku a pomaly upadať do zabudnutia, snáď až na ojedinelé prípady a nasledujúca generácia už asi vôbec nebude vedieť, že napr. tento moped patril v čase jeho výroby k jedným z najúspešnejších vývozných produktov Slovenska do zahraničia. Navyše, k žiadosti o vydanie osvedčenia podľa § 23a zákona o premávke na pozemných komunikáciách je potrebné predložiť viacero dokladov vyžadujúcich si splnenie súvisiacich administratívnych a technických požiadaviek, ktoré sú v prípade mopedov vyrobených, dovezených alebo uvedených do obehu pred 1. januárom 1994 pre ich prevádzkovateľov objektívne nerealizovateľné.

Navrhované riešenie, ktoré je predmetom úpravy predkladaného návrhu zákona, spočíva v zrušení oboch týchto nových povinností, t.j. dodatočnej registračnej povinnosti a povinnosti výmeny starých technických osvedčení za nové v prípade mopedov, a to formou výnimky z uplatňovania niektorých prechodných ustanovení zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov pre kategóriu vozidiel L1e a L2e, ako aj povinností, ktoré s registračnou povinnosťou priamo súvisia. Výnimka z príslušných ustanovení zákona o premávke na pozemných komunikáciách bude znamenať, že prevádzkovateľ vozidla bude môcť v premávke na pozemných komunikáciách prevádzkovať moped, ktorý:

nie je prihlásený do evidencie vozidiel v Slovenskej republike podľa § 114 a § 115 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,

nie je vybavený tabuľkou s evidenčným číslom,

nemá osvedčenie o evidencii,

má technické osvedčenie vydané podľa predpisov účinných do 1. decembra 2006.

Na druhej strane, ak si majiteľ mopedu bude predsa len chcieť zaregistrovať svoje vozidlo, môže tak urobiť v súlade s § 23a ods. 1 v spojení s odsekmi 3 až 11, a to bez toho, aby bol k tomuto kroku nútený, ako aj bez časového obmedzenia. Rovnako to platí aj o dobrovoľnej výmene starého technického osvedčenia za nové.

V súvislosti s navrhovanou novelou zákona o premávke na pozemných komunikáciách je potrebné upozorniť na skutočnosť, že z povinnosti dodatočnej registrácie nie sú vyňaté všetky mopedy. Predkladaný návrh zákona v maximálnej možnej miere rešpektuje zaužívanú terminológiu platného zákona a týka sa tej kategórie vozidiel (L1e a L2e), ktoré majú vydané technické osvedčenie, ale neboli doteraz prihlásené do evidencie vozidiel. Zároveň, už takto dosť zúženú kategóriu vozidiel návrh zákona ešte viac zužuje, a to výlučne na vozidlá – mopedy, ktoré boli vyrobené, dovezené alebo uvedené do prevádzky pred 1. januárom 1994. Pre predstavu o počte všetkých mopedov, ktoré sú podľa informácie Slovenskej kancelárie poisťovateľov poistené, na začiatku júla to bolo približne 3 200 takýchto vozidiel, čo je zanedbateľné číslo, ktoré ani z pohľadu príjmov pre štátny rozpočet v dôsledku dodatočnej registračnej povinnosti neznamená významný pozitívny dosah na štátny rozpočet (resp. negatívny dosah za predpokladu prijatia predloženého návrhu zákona).

Dátum 1. január 1994 bol stanovený s ohľadom na záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii. Povinnosť vydávať registračné osvedčenia pre vozidlá vyplýva členským štátom zo smernice Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 4) v platnom znení. Pod registráciou sa pritom myslí administratívne schválenie vozidla pre jeho uvedenie do prevádzky v cestnej doprave, pričom uvedená smernica sa vzťahuje na dokumenty vydávané členskými štátmi pri registrácii vozidiel. Na účely tejto smernice sa pritom za vozidlo považuje aj každé vozidlo definované v článku 1 smernice Rady 92/61/EHS z 30. júna 1992 o typovom schválení dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel (Ú. v. ES L 225, 10. 8. 1992, s. 72 – znenie v anglickom jazyku), ktorá bola medzitým nahradená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/ES (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 13/zv. 29) v platnom znení.

V článku 1 ods. 1 druhom pododseku sa uvádza zoznam vozidiel, na ktoré sa táto smernica nevzťahuje, v dôsledku čoho sa na ne nevzťahuje ani smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 4) v platnom znení. Podľa článku 1 ods. 1 druhého pododseku písm. e) sa smernica nevzťahuje ani na vozidlá, ktoré už boli používané (vyrobené, dovezené, uvedené do obehu) pred dátumom aplikovateľnosti smernice Rady 92/61/EHS. V zmysle článku 3 ods. 1 tejto smernice vydá každý členský štát registračné osvedčenia len pre tie vozidlá, ktoré podliehajú registrácii podľa jeho vnútroštátnych právnych predpisov. V tejto súvislosti treba upozorniť na chybný slovenský preklad tohto ustanovenia smernice, ktorý sa odlišuje od ostatných jazykových znení (napr. anglické, nemecké, francúzske, české alebo maďarské), keďže vo všetkých ostatných jazykových zneniach sa uvádza „*dátum aplikovateľnosti*“ („*the application date*“) a nie „*dátum nadobudnutia platnosti*“ („*the date of entry into force*“) a tiež sa jednoznačne hovorí o „smernici Rady 92/61/EHS“ a nie o „tejto smernici“, čo by znamenalo smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES. Ide pritom o podstatné skutočnosti, keďže podľa článku 18 ods. 1 je dátum aplikovateľnosti smernice Rady 92/61/EHS 1. január 1994, dokedy mali všetky členské štáty zosúladiť svoje právo s ustanoveniami tejto smernice, pričom samotná smernica nadobudla platnosť – presnejšie účinnosť skôr v zmysle článku 297 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (smernica nadobudla účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku EÚ, v roku 1992 to bol ešte článok 254 Zmluvy o Európskom spoločenstve a Úradný vestník ES).

Zároveň, ak ide o smernicu Rady 92/61/EHS, je týmto dátumom 1. január 1994, a nie dátum 9. máj 2003, ktorý je dátumom aplikovateľnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES. Tieto skutočnosti sú významné aj pre predložený návrh zákona, pretože výnimka z uplatňovania niektorých ustanovení zákona o premávke na pozemných komunikáciách sa týka tých mopedov, ktoré boli vyrobené, dovezené alebo uvedené do obehu pred 1. januárom 1994, čo je dátum aplikovateľnosti smernice Rady 92/61/EHS. Navyše, zastávame názor, že relevantným je dátum nadobudnutia smernice Rady 92/61/EHS a nie až dátum pristúpenia Slovenskej republiky k Európskej únii (1. máj 2004), odkedy sa táto vtedy už zrušená smernica nahradená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES začala na Slovensku formálne uplatňovať, keďže článok 2 Aktu o podmienkach pristúpenia Českej republiky, Estónskej republiky, Cyperskej republiky, Lotyšskej republiky, Litovskej republiky, Maďarskej republiky, Maltskej republiky, Poľskej republiky, Slovinskej republiky a Slovenskej republiky a o úpravách zmlúv, na ktorých je založená Európska únia (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 7) ustanovuje: „*Odo dňa pristúpenia budú ustanovenia pôvodných zmlúv a aktov prijatých orgánmi a Európskou centrálnou bankou pred pristúpením záväzné pre nové členské štáty a budú sa uplatňovať za podmienok stanovených v týchto zmluvách a v tomto akte.*“, čo znamená pri posudzovaní smernice Rady 92/61/EHS práve dátum 1. január 1994.

K dôvodom, ktoré možno uviesť ako prípadné argumenty proti prijatiu navrhovanej právnej úpravy, sú argumenty uvedené v dôvodovej správe k novele zákona o premávke na pozemných komunikáciách z roku 2009 a argumenty, ktoré by v tejto súvislosti mohli zaznieť zo strany odbornej i laickej verejnosti. Napriek tomu, že tieto argumenty nepovažujeme za relevantné, resp. ich považujeme za menej relevantné ako argumenty pre prijatie predloženého návrhu zákona, stručne ich uvádzame aj v tejto dôvodovej správe spolu s vysvetleniami podporujúcimi predkladaný návrh zákona.

V prvom rade treba uviesť, že obavy najmä laickej verejnosti, že vyňatím mopedov z registračnej povinnosti sa umožní, aby po cestách jazdili vozidlá, ktoré nie sú spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, sú neopodstatnené. V zmysle predloženého návrhu zákona sa totiž výnimka na tieto vozidlá vzťahuje len na zápis do evidencie, tabuľky s evidenčným číslom a vydanie osvedčenia o registrácii, všetky ostatné povinnosti vyplývajúce zo zákona o pozemných komunikáciách však zostávajú naďalej v platnosti. K takýmto povinnostiam patrí aj spôsobilosť mopedu na prevádzku na pozemných komunikáciách, ako aj dobrý technický stav vozidla (napr. technické osvedčenie, technické kontroly, emisné kontroly a pod.). Významnou je aj povinnosť poistiť moped, t.j. mať doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, keďže poisťovne nevyžadujú na uzavretie poistnej zmluvy osvedčenie o registrácii, evidenčné číslo vozidla, dokonca ani VIN karosérie, či motora.

Dôvodová správa k § 112b novely zákona o premávke na pozemných komunikáciách z roku 2009, ktorá zavádza dodatočnú registračnú povinnosť pre prevádzkovateľov mopedov, sa pomerne rozsiahlo venuje zavedeniu tejto povinnosti pre pracovné stroje samohybné a prípojné vozidlá za traktory, pričom „rôzne staršie motocykle“ uvádza len náhodou popri týchto vozidlách a nevenuje im osobitnú pozornosť. Medzi argumentmi za zavedenie takejto povinnosti pre mopedy možno nájsť nové povinnosti týkajúce sa evidencie vozidiel a prihlásenia sa do nej podľa zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, povinnosti vyplývajúce zo smernice Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 4) v platnom znení, najmä pokiaľ ide o umožnenie voľného pohybu tovaru, ako aj skutočnosť, že povinným zaevidovaním týchto vozidiel sa z evidencie vozidiel  bude dať zistiť, koľko je takýchto vozidiel a aká je ich štruktúra v skutočnosti, ktorá sa momentálne dá len veľmi ťažko odhadnúť (štatistika). Odborná verejnosť (napr. poisťovne) okrem chýbajúceho prehľadu o motocykloch uvádza ako argument proti prijatiu navrhovanej právnej úpravy tiež problémy pri zistení vlastníka nepoisteného mopedu pri dopravných nehodách.

Skutočnosť, že povinnosti vyplývajúce zo smernice Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 4) v platnom znení sa nevzťahujú na mopedy vyrobené, dovezené a uvedené do obehu pred 1. januárom 1994 je vysvetlená už skôr v tejto dôvodovej správe. K ďalším protiargumentom možno uviesť, že mopedy, ktorých sa týka predložený návrh zákona predstavujú zanedbateľný počet účastníkov cestnej premávky, ako už bolo uvedené vyššie, a to aj keď k tomuto číslu pripočítame odhad prevádzkovateľov mopedov, ktorí nie sú poistený. Aj pri prípadných dopravných nehodách, ktorých účastníkmi sú mopedy a ich prevádzkovatelia, býva spôsobená škoda veľmi nízka a podľa odhadov má prevažná väčšina vlastníkov mopedov uzavreté poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla. Z pohľadu dopravných nehôd ide preto skôr o problém okrajový, ako celospoločenský. Vychádzajúc z informácií nachádzajúcich sa na stránke Ministerstva vnútra SR spôsobili účastníci premávky na pozemných komunikáciách – prevádzkovatelia motocyklov v priebehu rokov 2000 – 2010 ročne od 370 do 511 dopravných nehôd. V porovnaní s inými účastníkmi premávky na pozemných komunikáciách napr. v roku 2010, prevádzkovatelia motocyklov spôsobili 370 dopravných nehôd, ale prevádzkovatelia osobných automobilov až 11 456 dopravných nehôd a prevádzkovatelia nákladných automobilov až 2 338 dopravných nehôd. Dokonca prevádzkovatelia bicyklov (404) alebo iných vozidiel (1 869) spôsobili viac dopravných nehôd ako motocyklisti, pričom treba upozorniť, že do kategórie motocykle patria všetky motocykle, v rámci ktorých mopedy tvoria menšinu.

V súvislosti s dopravnými nehodami je významnou aj skutočnosť, že účastníkmi premávky na pozemných komunikáciách sú aj iné subjekty, ako napr. cyklisti, chodci a ďalší, na ktorých sa registračná povinnosť a ani povinnosť prihlásenia sa do evidencie nevzťahuje. Tieto subjekty nemajú ani uzavreté poistenie zodpovednosti za škodu a rovnako ako pri mopedoch tieto skutočnosti nepredstavujú závažný celospoločenský problém, ktorý by sme mali riešiť zavádzaním dodatočnej registračnej povinnosti aj pre chodcov alebo cyklistov. Z pohľadu zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a povinnosti prihlásiť sa do evidencie vozidiel (§ 114 a § 115 zákona), na základe ktorej vyplýva prihlásenému subjektu povinnosť mať pridelené evidenčné číslo (§ 123 zákona), je potrebné uviesť, že Policajný zbor SR má k dispozícii aktualizované údaje o vozidlách, ktorých držitelia uzavreli povinné zmluvné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, keďže takéto údaje je Policajnému zboru SR povinná poskytovať Slovenská kancelária poisťovateľov bezplatne a v elektronickej forme podľa § 112 ods. 4 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Prehľad o prevádzkovateľoch mopedov a samotných vozidlách je preto možné získať aj bez toho, aby sa zavádzala dodatočná registračná povinnosť a povinnosť prihlásiť sa do evidencie vozidiel, ktorá by zároveň znamenala povinnosť mať pridelené evidenčné číslo. V prípade evidenčného čísla u mopedov treba vziať do úvahy aj ďalšiu významnú skutočnosť, ktorou je ich technická konštrukcia. Výrobca mopedov totiž s prideľovaním evidenčného čísla a jeho osvetlením nepočítal a preto tieto staršie typy mopedov (vyrobené, dovezené alebo uvedené do obehu pred 1. januárom 1994) nie sú po elektrickej stránke prispôsobené montáži evidenčného čísla a jeho osvetleniu. Montážou takéhoto osvetlenia by došlo k značnému poklesu celkového osvetlenia týchto mopedov a ich bezpečnej premávky pri zníženej viditeľnosti. Montáž osvetlenia evidenčného čísla si rovnako vyžaduje značný zásah do celkovej konštrukcie mopeda a elektrická sústava, ktorou sú vybavené práve tieto staršie mopedy by pridanie ďalšieho osvetlenia technicky nezvládla.

V súvislosti s povinnosťou výmeny starého technického osvedčenia, t.j. osvedčenia vydaného podľa predpisov účinných do 1. decembra 2006, a to v termíne do konca roka 2012, ktorá sa týka aj prevádzkovateľov mopedov, je dôležité uviesť skutočnosti, ktoré sú podkladom pre navrhovanú právnu úpravu. Platné znenie § 112 ods. 1 zákona o premávke na pozemných komunikáciách ustanovuje: „*Technické preukazy vozidiel, osvedčenia o evidencii vozidiel a technické osvedčenia vozidiel vydané predo dňom nadobudnutia účinnosti tohto zákona zostávajú v platnosti.*“. Až novela zákona o premávke na pozemných komunikáciách z roku 2009 urobila toto ustanovenie neplatným aj vo vzťahu k prevádzkovateľom mopedov a zaviedla povinnosť výmeny do konca rok 2012. Pri novele sa však pravdepodobne pozabudlo na to, že staré mopedy, ktorých sa týka predkladaný návrh zákona, nemajú na karosérii, na motore alebo na ráme vyrazené VIN číslo, čo je povinný údaj v technickom osvedčení o vozidle. Dodatočné vyrazenie VIN čísla je síce technicky možné, ale finančne tak náročné, že by to odradilo vlastníkov mopedov od ich používania. Poplatok za vyrazenie VIN čísla je totiž približne rovnako finančne náročný ako zostatková hodnota týchto starších mopedov. Riešením sa preto javí byť oslobodenie prevádzkovateľov mopedov od tejto povinnosti s ponechaním dobrovoľnej možnosti výmeny technických osvedčení. Rovnako ako v prípade dodatočnej registračnej povinnosti je navrhovaná právna úprava len potvrdením platného znenia zákona bez uplatnenia extrémov, ktoré do niektorých ustanovení zákona o premávke na pozemných komunikáciách vniesla novela tohto zákona v roku 2009 v podobe prechodných ustanovení zakotvených v § 112b.

Pokiaľ ide o obdobnú právnu úpravu v iných štátoch, možno uviesť, že prijatím navrhovanej právnej úpravy nebude Slovenská republika jediným členským štátom Európskej únie, ktorá umožní vyňať mopedy z registračnej povinnosti a povinností s tým súvisiacich. Takúto výnimku už totiž mopedom poskytuje napr. Maďarsko alebo Česká republika. V Českej republike je táto výnimka zakotvená v oveľa širšom rozsahu, a to konkrétne zákonom č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o odpovědnosti z provozu vozidla), ktorý túto výnimku pre mopedy zakotvuje v ustanovení § 89 ods. 10, pričom výnimka sa netýka len registračnej povinnosti, ale napr. aj povinnosti podrobiť sa technickej alebo emisnej kontrole (§ 38 ods. 1 písm. b), c), e) a f) a § 39 zákona). Výnimka sa týka mopedov vyrobených pred 1. júlom 2001 (podľa odhadov však bolo v Českej republike v roku 2001 asi 400 000 mopedov).

**K Čl. II**

Navrhuje sa účinnosť predkladaného zákona so zohľadnením legisvakančnej lehoty, a to od 1. decembra 2012. Zároveň sa zohľadňuje skutočnosť, že podľa platnej právnej úpravy majú prevádzkovatelia mopedov dodatočnú registračnú povinnosť do konca roka 2012 a preto sa dátum nadobudnutia účinnosti zákona o mesiac skôr javí ako primeraný aj v tomto ohľade.