**Dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov vznení neskorších predpisov  a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „návrh zákona“) predkladá Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky na rokovanie vlády Slovenskej republiky na základe úlohy č. 9 na mesiac jún z Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky na rok 2015.

Hlavným cieľom navrhovanej novely zákona je úprava niektorých ustanovení o tzv. objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla v súvislosti so získanými praktickými skúsenosťami pri výkone objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla od zavedenia tohto inštitútu do praxe, zmena sankcií za prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti, prijatie legislatívnych opatrení na ochranu najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky a zohľadňuje v zákone o cestnej premávke súdnu judikatúru.

Medzi najdôležitejšie zmeny v pravidlách cestnej premávke možno zaradiť zavedenie povinného nosenia prilieb pre deti prepravované na cyklosedačke a na bicykli pevne spojeným tyčou s vodiacim bicyklom, umožnenie deťom do 10 rokov jazdiť na bicykli po chodníku, sprísnenie postihu pre vodičov za ohrozenie chodcov na chodníku a za ohrozenie cyklistov pri obchádzaní a predchádzaní, opätovné zavedenie zákazu státia na vyznačenom okruhu v obci, zavedenie jasných pravidiel pre jazdu na samovyvažovacom vozidle, výslovný zákaz parkovania na nástupištiach pravidelnej verejnej dopravy

Na základe súdnej judikatúry sa prejednanie dopravnej nehody v priestupkovom konaní, pri ktorej došlo k následku na zdraví alebo majetku iba samotného vodiča, príp. jemu blízkej osoby, prispôsobí trestnému konaniu, taktiež sa precizujú ustanovenia o zákaze vedenia vozidla v autoškole počas zákazu činnosti a podmienky na udelenie vodičského oprávnenia.

V oblasti evidencie vozidiel sa menia podmienky odhlásenia vozidla na nového vlastníka pri jeho predaji, a to tak, že na odhlásenie vozidla sa bude vyžadovať osobná prítomnosť nového držiteľa vozidla alebo jeho osvedčený podpis. Obdobným spôsobom sa upravujú aj ustanovenia o zmenách v evidencii vozidiel prostredníctvom elektronickej služby.

Návrhom zákona sa transponuje smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 68, 13. 3. 2015) (ďalej len „smernica 2015/413/EÚ“), ktorá nahradila smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2011/82/EÚ z 25. októbra 2011, ktorou sa zjednodušuje cezhraničná výmena informácií o deliktoch na úseku bezpečnosti cestnej premávky  (Ú. v. EÚ L 288, 05. 11. 2011) (ďalej len „smernica 2011/82/EÚ“).

Smernica 2011/82/EÚ bola prijatá na základe čl. 87 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Rozsudkom Súdneho dvora zo 6. mája 2014 vo veci C-42/13 sa zrušila smernica 2011/82/EÚ s odôvodnením, že na základe tohto článku nemohla byť platne prijatá. Rozsudkom sa zachovali účinky smernice 2011/82/EÚ, až kým v primeranej lehote, ktorá nemá presiahnuť 12 mesiacov odo dňa vyhlásenia rozsudku, nenadobudne účinnosť nová smernica založená na čl. 91 ods. 1 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Nová smernica 2015/413/EÚ bola uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie 13. marca 2015 a účinnosť nadobudla 16. marca 2015.

Návrhom zákona sa mení a dopĺňa aj zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov z dôvodu nadväznosti na úpravy v zákone o cestnej premávke v čl. I, v rámci ktorého sa zvyšuje horná hranica možnej pokuty za najzávažnejšie prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti, a to v obci o viac ako 50 km/h a mimo obce o viac ako 60 km/h. Za takto závažné prekročenie rýchlosti možno v súčasnosti uložiť pokutu v blokovom konaní s hornou hranicou 650 eur a v riadnom konaní s hornou hranicou 800 eur. Podľa predloženého návrhu bude možné uložiť pokutu s hornou hranicou v blokovom konaní 800 eur a v riadnom konaní 1000 eur.

Predkladaný návrh zákona nepredpokladá negatívne dopady na rozpočet verejnej správy,  podnikateľské prostredie ani na informatizáciu spoločnosti; predpokladá negatívne aj pozitívne sociálne vplyvy.

Účinnosť návrhu zákona sa navrhuje od 1. januára 2016 vzhľadom na predpokladanú dĺžku legislatívneho procesu.

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.

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

**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 mení a dopĺňa zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov

**Termín začatia a ukončenia PPK:** -

**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 |  | 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**

Novelou zákona o priestupkoch sa upravujú aj sadzby pokút za prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti, pričom však k reálnej zmene dochádza len pri zvýšení hornej hranice pokuty pri prekročení rýchlosti v obci o viac ako 50 km/h a mimo obce o viac ako 60 km/h. Za takto závažné prekročenie rýchlosti možno v súčasnosti uložiť pokutu v blokovom konaní s hornou hranicou 650 eur a v riadnom konaní s hornou hranicou 800 eur. Podľa predloženého návrhu bude možné uložiť pokutu s hornou hranicou v blokovom konaní 800 eur a v riadnom konaní 1000 eur. Táto zmena môže znamenať pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy, avšak iba v minimálnom rozsahu, čo nie je možné bližšie vyčísliť.

**A.4. Alternatívne riešenia**

**A.5. Stanovisko gestorov**

**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. | Predmetným návrhom zákona budú ovplyvnené domácnosti s deťmi, ktoré vozia deti na cyklosedačkách alebo na detských bicykloch pevne spojených tyčou s vodiacim bicyklom, ktoré si budú musieť zaobstarať detské ochranné prilby. |
| Kvantifikujte: | Výdavky s tým spojené nie je možné bližšie kvantifikovať, keďže závisia od počtu detí a ceny ochrannej prilby, pričom však možno predpokladať, že značná časť domácností má tieto prilby už zakúpené. |
| - 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. | Predmetným návrhom zákona možno predpokladať pozitívny vplyv týkajúci sa bezpečnosti prepravovaných detí, keďže sa zníži počet ich úrazov. |
| **4.3.** Zhodnoťte vplyv na rovnosť príležitostí:  Zhodnoťte vplyv na rodovú rovnosť. | Bez vplyvu |
| **4.4.** Zhodnoťte vplyvy na zamestnanosť.  Aké sú vplyvy na zamestnanosť ?  Ktoré skupiny zamestnancov budú ohrozené schválením predkladaného materiálu ?  Hrozí v prípade schválenia predkladaného materiálu hromadné prepúšťanie ? | Bez vplyvu |

**Doložka zlučiteľnosti**

**právneho predpisu s právom Európskej únie**

**1. Predkladateľ právneho predpisu:** Ministerstvo vnútra 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 o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov

**3. Problematika návrhu právneho predpisu:**

a) je upravená v práve Európskej únie

* *primárnom*

čl. 91 ods. 1 písm. c) 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

* smernica Európskeho Parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015),

2. nelegislatívne akty

|  |
| --- |
| * rozhodnutie Komisie z 20. marca 2014 o rovnocennosti skupín vodičských preukazov (2014/209/EÚ) (Ú. v. EÚ L 120/1, 23.04.2014); |

* *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 Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (prepracované znenie) v platnom znení; |

b) je obsiahnutá v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie. Rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-43/12, Európska komisia proti Európskemu parlamentu a Rade [2014].

**4. Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii:**

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

* transpozičná lehota smernice 2006/126/ES bola 19. januára 2011;
* transpozičná lehota smernice 2015/413/EÚ je 6. máj 2015;

b) 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

* k smernici 2006/126/ES bola lehota určená na 19. októbra 2010 (uznesenie vlády SR č. 294 z 28. marca 2007);
* k smernici 2015/413/EÚ lehota nebola určená, nakoľko ešte nedošlo k oficiálnemu určeniu gestorských ústredných orgánov štátnej správy zodpovedných za transpozíciu smernice zo strany Úradu vlády Slovenskej republiky;

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

- proti Slovenskej republike v súčasnosti neprebieha žiadne konanie

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

* smernica 2006/126/ES je úplne 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:**

Stupeň zlučiteľnosti - úplný

**6. Gestor a spolupracujúce rezorty:**

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky

**B. Osobitná časť**

**K čl. I**

**K bodu 1 [§ 2 ods. 2 písm. f)]**

V súčasnom zákone o cestnej premávke nie je kolobežka nikde výslovne spomenutá. Z toho plynú rozdielnosti pri výklade a nejasnosti pri aplikácii zaradenia osoby pohybujúcej sa na kolobežke medzi jednotlivé druhy účastníkov cestnej premávky. Kolobežku možno považovať za nemotorové vozidlo [príloha č. 1 bodu časť B. bod 12. písm. d) k zákonu č. 725/2004 Z. z., § 24 vyhlášky č. 464/2009 Z. z.] pohybujúce sa pomocou ľudskej sily nožným odrážaním alebo pomocou gravitačnej sily, ktoré je ovládané kolobežkárom pomocou riadidiel tak, že sedí na sedadle kolobežky alebo stojí a drží sa riadidiel. Kolobežku možno však považovať aj za obdobné športové vybavenie ako skejtbord, čo je podľa Slovníka slovenského jazyka doska na kolieskach slúžiaca na pohyb po zemi odrážaním sa jednou nohou.

Vodič nemotorového vozidla nemôže na jazdu použiť chodník, krajnicu ani cestičku pre chodcov a cyklistov, aplikácia pravidiel cestnej premávky na kolobežkára ako vodiča nemotorového vozidla by teda spôsobila, že na kolobežke by sa mohlo pohybovať len výhradne na vozovke spolu s motorovými vozidlami. Keďže kolobežky sú prevažne používané predovšetkým deťmi, takáto úprava by bola v rozpore s bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky. Možno uvažovať aj nad zaradením kolobežkára medzi cyklistov (ako je tomu napr. v Českej republike), spôsob pohybu a dosiahnuteľná rýchlosť však evokujú väčšiu príbuznosť kolobežky ku skejtbordu a kolieskovým korčuliam ako k bicyklu. Priradením kolobežky k bicyklu by ani nebolo možné dopravným značením oddeliť kolobežkára od cyklistu, čo je však na niektorých miestach žiaduce (napr. povoliť vjazd cyklistom a vstup chodcom, ale zároveň nepovoliť vjazd kolobežkárom).

Vzhľadom na vyššie uvedené sa teda navrhuje jednoznačne ustanoviť, že osoba, ktorá sa pohybuje na kolobežke, sa na účely pravidiel cestnej premávky považuje za chodca (obdobne ako je to napr. v § 24 nemeckého StVO). To umožní tiež v prípade potreby jednoznačne určiť dopravné značenie, ktoré sa má použiť na úpravu cestnej premávky vo vzťahu ku kolobežkárom.

**K bodom 2 a 3 [§ 2 ods. 2 písm. m) a s)]**

Na účely pravidiel cestnej premávky sa navrhuje jednoznačne zaradiť medzi nemotorové vozidlá aj samovyvažovacie vozidlá. Ide o napr. o vozidlá značky Segway alebo Airwheel.

Takéto vozidlo možno len ťažko zaradiť pod niektorý druh účastníkov cestnej premávky, a teda nie je jasné, akými pravidlami sa majú riadiť osoby používajúce takéto vozidlá. Popularita týchto vozidiel pritom neustále narastá, pričom ich využitie je zamerané viac na komerčnú oblasť (požičiavanie na turistické účely, výkon strážnej služby) ako na súkromné účely. Z pohľadu analógie sa ako najvhodnejšie riešenie javí zaradiť ich medzi nemotorové vozidlá (ako sú zaradené napr. aj bicykle s pomocným motorčekom), pričom na úpravu pre\ ne platných pravidiel cestnej premávky sa navrhuje nový samostatný paragraf § 55a.

Definícia samovyvažovacieho vozidla vychádza z definície samovyrovnávacieho vozidla podľa čl. 3 bodu 71. nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 (koncepcia vozidla založená na vnútornej nestabilnej rovnováhe, ktorá na zachovanie svojej rovnováhy potrebuje pomocný riadiaci systém a zahŕňa motorové jednokolesové vozidlá alebo motorové dvojkolesové, dvojstopové vozidlá). Pojem „samovyvažovacie vozidlo“ je však výstižnejším a vhodnejším pojmom ako „samovyrovnávacie vozidlo“, ktoré používa slovenský preklad nariadenia č. 168/2013, preto sa pristúpilo k vlastnému definovaniu tohto vozidla, namiesto odkazu na nariadenie č. 168/2013 [ostatné jazykové verzie tohto nariadenia taktiež používajú ekvivalent k vyváženiu, udržaniu rovnováhy (balansu) a nie k vyrovnaniu vozidla (napr. česká, anglická, nemecká, poľská, španielska, talianska)].

**K bodom 4, 8, 23, 24, 74, 75, 77, 87, 104, 105, 106 (poznámky pod čiarou k odkazom 7, 17, 22, 24, 46, 49, 53a, 59c, 66, 66a, 66b)**

Ide o legislatívno-technické úpravy poznámok pod čiarou z dôvodu aktualizácie právnych predpisov, najmä po prijatí nového zákona o cestnej doprave (zákon č. 56/2012 Z. z.),  zákona o dráhach (zákon č. 513/2009 Z. z.), zákona o odpadoch (zákon č. 79/2015 Z. z.) a nových súdnych procesných kódexov.

**K bodu 5 [§ 4 ods. 2 písm. a)]**

Zákaz viesť motorové vozidlo bez príslušného vodičského oprávnenia, v čase jeho odobratia alebo počas zadržania vodičského preukazu, sa precizuje tak, aby tento zákaz neplatil počas vedenia vozidla autoškoly v kurzoch podľa zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách v znení neskorších predpisov, nielen počas toho, ako sa učí viesť vozidlo. Okrem iného to znamená možnosť absolvovať doškoľovací kurz v autoškole počas odobratia vodičského oprávnenia alebo zadržania vodičského preukazu, ktorý je predpokladom na vrátenie vodičského oprávnenia alebo vodičského preukazu jeho držiteľovi.

**K bodu 6 [§ 4 ods. 2 písm. b)]**

Vzhľadom na nejednotnú súdnu prax pri posudzovaní trestnosti marenia výkonu úradného rozhodnutia v kontexte vedenia motorového vozidla v autoškole vo vodičskom kurze na rozšírenie vodičského oprávnenia počas uloženého zákazu činnosti, sa navrhuje jednoznačne ustanoviť zákaz vodiča viesť motorové vozidlo počas trvania zákazu činnosti vedenia motorových vozidiel.

**K bodu 7 [§ 4 ods. 2 písm. h)]**

Z dôvodu chýbajúcej právnej úpravy vzťahu chodca a vodiča na chodníku a z dôvodu ochrany najzraniteľnejšieho účastníka cestnej premávke sa definuje zákaz vodiča motorového alebo nemotorového vozidla ohroziť chodca pohybujúceho sa na chodníku.

**K bodu 9 [§ 6a písm. a)]**

Do rámca tzv. objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla sa navrhuje zahrnúť aj povinnosť zabezpečiť dodržanie zákazu predchádzania iného motorového vozidla pri jazde po diaľnici, ktorý platí pre vodiča motorového vozidla kategórie N, ktorého najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 7 500 kg a pre vodiča jazdnej súpravy, ktorej najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 7 500 kg.

**K bodu 10 [§ 6a písm. b)]**

Do rámca tzv. objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla sa navrhuje zahrnúť aj povinnosť zabezpečiť dodržanie najvyššej dovolenej rýchlosti pred železničným priecestím (50 m pred železničným priecestím najviac 30 km/h, resp. 50 m pred železničným priecestím najviac 50 km/h, ak na priecestnom zabezpečovacom zariadení svieti prerušované biele svetlo).

**K bodom 11 a 12 [§ 6a písm. e) a i)]**

Ide o legislatívno-technické úpravy v ustanoveniach o tzv. objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla, ktoré spresňujú ich význam.

**K bodu 13 (§ 7)**

Ide o legislatívno-technická úpravu z dôvodu zjednotenia používaných pojmov s poukazom na zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**K bodu 14 (§ 10 ods. 2)**

Zjednoznačnenie pravidla používania jazdných pruhov vodičmi nákladných vozidiel s celkovou hmotnosťou nad 3.5 t, vodičmi jazdných súprav s dĺžkou viac ako 7 m, vodičmi zvláštnych motorových vozidiel a vodičmi motocykla s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou do 45 km/h na cestách s troma a viac jazdnými pruhmi mimo obce a na cestách s dvoma a viac jazdnými pruhmi v obci. Na takýchto cestách môžu títo vodiči použiť na jazdu len pravý jazdný pruh, jazdný pruh druhý zľava môžu použiť len na predchádzanie a ostatné jazdné pruhy môžu použiť len vtedy, ak je to potrebné na obchádzanie, otáčanie alebo odbočovanie.

**K bodu 15 (§ 15 ods. 3)**

V kontexte so sprísnením postihu za ohrozenie cyklistu pri predchádzaní alebo obchádzaní [viď zmena v § 137 ods. 2 písm. u)] sa navrhuje všeobecné pravidlo o povinnosti zachovať pri predchádzaní dostatočný bočný odstup od predchádzaného vozidla upraviť tak, aby sa táto povinnosť zdôraznila vo vzťahu k najzraniteľnejším účastníkom cestnej premávky – cyklistom a chodcom. Obdobné zdôraznenie dodržiavania bočného odstupu vo vzťahu k cyklistom a chodcom pri ich predchádzaní obsahuje aj právna úprava v Nemecku (§ 5 ods. 4 StVO).

**K bodu 16 (§ 19 ods. 4)**

Vodič odbočujúci vľavo je povinný dať prednosť v jazde protiidúcim vozidlám, električkám idúcim v oboch smeroch a chodcom prechádzajúcim cez vozovku. Keďže vyhradené jazdné pruhy pre vozidlá pravidelnej verejnej dopravy (BUS pruhy) sa môžu budovať napr. aj na električkovom koľajovom páse, je potrebné pravidlo o dávaní prednosti v jazde pri odbočovaní vľavo upraviť tak, aby bolo jasné a jednoznačné aj vtedy, ak je jazdný pruh vyhradený na ľavej strane jazdných pruhov idúcim rovnakým smerom.

Obdobne to platí, aj pri odbočovaní vpravo, kedy je vodič povinný dať prednosť v jazde električke, ak je povolená jazda pozdĺž električky vľavo. Z dôvodu jednoznačného a jasného vymedzenia pravidiel cestnej premávky sa navrhuje vodičovi odbočujúcemu vpravo povinnosť dať prednosť v jazde aj vozidlu idúcemu vo vyhradenom jazdnom pruhu po jeho pravej strane.

**K bodu 17 (§ 19 ods. 6)**

Z dôvodu prednosti koľajovej dopravy sa spresňuje pravidlo, podľa ktorého vodič odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno tak, aby táto povinnosť neplatila pre vodiča električky. Pre cyklistu bude teda platiť § 19 ods. 5, podľa ktorého má prednosť v jazde električka, ktorá križuje jeho smer jazdy a dáva znamenie o smere jazdy.

**K bodu 18 [§ 25 ods. 1 písm. f)]**

V súčasnosti vodič nesmie zastaviť a stáť len na nástupišti takej zastávky vozidla pravidelnej verejnej dopravy osôb, ktorá je vyznačená príslušnou vodorovnou dopravnou značkou. Navrhuje sa tento zákaz zastaviť a stáť rozšíriť na všetky nástupištia, teda aj na tie, ktoré nie sú vyznačené vodorovnou dopravnou značkou, pričom zákaz zastaviť a stáť bude platiť v úseku, ktorý začína dopravnou značkou pre zastávku a končí 5 m za označníkom zastávky a tam, kde takáto dopravná značka nie je, v úseku, ktorý začína 30 m pred označníkom zastávky a končí 5 m za ním.

**K bodu 19 [§ 25 ods. 1 písm. h)]**

Značka Koridor pre cyklistov (č. V 8c) vyznačuje priestor a smer jazdy cyklistov a vodičov motorových vozidiel upozorňuje, že sa nachádzajú na vozovke so zvýšeným pohybom cyklistov. Tento koridor vyznačuje bezpečnú trajektóriu cyklistov prevažne na miestach, kde šírkové parametre neumožňujú vyznačenie vyhradeného jazdného pruhu pre cyklistov. Z toho dôvodu preto nie je žiaduce, aby v miestach zvýšeného pohybu cyklistov stáli motorové vozidlá priamo na vodorovných dopravných značkách vyznačujúcich priestor a smer jazdy cyklistov (už ani v súčasnosti nemožno zastaviť stáť na mieste, kde by vozidlo zakrývalo vodorovnú dopravnú značku vyznačujúcu spôsob radenia do jazdných pruhov a určený smer jazdy cez križovatku alebo vyjadrujúcu doplňujúci údaj nápisom).

**K bodu 20 (§ 25 ods. 3)**

Navrhuje sa zvýšiť plynulosť na najdôležitejších cestách väčších obcí, ktoré sú označené dopravnou značkou č. IP 1 „Okruh“ alebo č. IP 2 „Zmena smeru okruhu“ tým, že sa opätovne zavedie zákaz státia na takto označenom okruhu. Takáto úprava platila u nás do roku 2009 a je aj v súlade s Dohovorom o dopravných značkách a signáloch. Vo vzťahu k možnosti vyznačovať parkovacie miesta na okruhu, resp. vo vzťahu k už v súčasnosti vyznačeným parkovacím miestam na okruhu, platí všeobecná zásada, že úprava cestnej premávky vykonaná dopravnými značkami a dopravnými zariadeniami je nadradená všeobecnej úprave cestnej premávky (§ 60 ods. 2).

**K bodu 21 (§ 34 ods. 5)**

Výslovne sa dopĺňa, že aj trolejbus (nielen autobus) sa môže vliecť len bez prepravovaných osôb.

**K bodu 22 (§ 38 ods. 1)**

Vzhľadom na nové spôsoby označovania tzv. zimných pneumatík sa navrhuje zosúladiť označenie pneumatík, ktoré sa vyžadujú pri súvislej snehovej vrstve, ľade alebo námraze s jednotlivými druhmi pneumatík, ktoré pozná vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 464/2009 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov po poslednej novele (vyhláška č. 9/2015 Z. z. s účinnosťou od 1. februára 2015). Vozidlo teda bude musieť byť vybavené pneumatikami na jazdu na snehu označenými horským symbolom (horský štít so snehovou vločkou alebo snehová vločka v horskom štíte s tromi vrcholmi) alebo pneumatikami s vylepšenými trakčnými vlastnosťami v blate alebo čerstvom alebo roztopenom snehu s označením „M+S“, „M.S“ alebo „M&S“.

**K bodu 25 (§ 39 ods. 5)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu, ktorou sa precizuje ustanovenie pre jeho lepšiu vykonateľnosť v praxi.

**K bodom 26 a 38 (§ 40 ods. 1, § 74 ods. 2)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu v nadväznosti na navrhovanú zmenu v § 4 ods. 2.

**K bodu 27 [§ 43 ods. 4 písm. b)]**

Z dôvodu uplatňovania tzv. rezidentských parkovacích miest (kde na jednom mieste môžu stáť viaceré vozidlá, ktoré spĺňajú podmienky uvedené na príslušnej dopravnej značke) sa navrhuje zúžiť okruh vozidiel, ktoré môžu byť správcom cesty odstránené, práve o tie, ktoré sú vyhradené pre spravidla neurčitý počet vozidiel, spĺňajúce konkrétne podmienky uvedené na dopravnej značke.

**K bodu 28 (§ 46 ods. 2)**

Z dôvodu ochrany spolujazdcov sa navrhuje, aby sa vekové obmedzenie 12 rokov vzťahovalo nielen na spolujazdca na motorke, ale tiež na spolujazdca na všetkých ostatných vozidlách kategórie L, teda aj na trojkolkách a štvorkolkách.

**K bodom 29 a 31 (§ 52 ods. 3, 5 a 6, § 55 ods. 7)**

Ide o legislatívno-technické úpravy nadväzujúce na výslovné uvedenie osoby pohybujúcej sa na kolobežke medzi chodcov.

**K bodu 30 (§ 53 ods. 2)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu nadväzujúcu na umožnenie používať priechod pre chodcov aj vodičom samovyvažovacieho vozidla.

**K bodu 31 (§ 55 ods. 1)**

Pri striktnom dodržiavaní súčasných pravidiel cestnej premávky môžu deti jazdiť na bicykli len po ceste, a to pod dohľadom osoby staršej ako 15 rokov (okrem cestičky pre cyklistov, poľnej a lesnej cesty a obytnej zóny, kde môžu jazdiť aj bez dohľadu). Takéto situovanie cyklistov do 10 rokov vo vzťahu k iným účastníkom cestnej premávky však nenapĺňa požiadavku bezpečnosti pre najzraniteľnejšiu skupinu účastníkov cestnej premávky. Navrhuje sa preto výslovne umožniť deťom do 10 rokov jazdiť na bicykli po chodníku, a to len pod dohľadom osoby staršej ako 15 rokov.

**K bodu 33 (§ 55 ods. 9)**

Rovnako ako je tomu u cyklistov mladších ako 15 rokov, navrhuje sa, aby aj deti prepravované na pomocnom sedadle na prepravu dieťaťa s pevnými opierkami nôh (cyklosedačke) a v detskom bicykli pevne spojenom tyčou s vodiacim bicyklom, si vždy chránili hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou z dôvodu ich bezpečnosti a ochrany pred úrazmi.

**K bodu 34 (§ 55a)**

Navrhuje sa zaviesť podmienky pre jazdu na samovyvažovacom vozidle (napr. Segway alebo Airwheel)v cestnej premávke, najmä z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky, keďže takéto vozidlá sa už v cestnej premávke používajú a podmienky ich používania sú nejasné. Viaceré pravidlá sa na vodičov samovyvažovacieho vozidla budú vzťahovať analogicky ako na cyklistov – povinnosť chrániť si hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou, mať na sebe za zníženej viditeľnosti reflexné prvky, zákaz viesť počas jazdy zviera alebo voziť nebezpečné predmety. Jazdiť na samovyvažovacom vozidle bude môcť len osoba staršia ako 15 rokov. Na rozdiel od cyklistov však budú môcť použiť na jazdu aj chodník, avšak iba za predpokladu neohrozenia a neobmedzenia chodcov a neprekročenia rýchlosti chôdze (cca do 6 km/h). Keďže pôjde o vodiča nemotorového vozidla, budú sa naňho vzťahovať aj všetky povinnosti podľa § 4, najmä čo sa týka zákazu viesť samovyvažovacie vozidlo pod vplyvom alkoholu alebo počas vedenia takého vozidla používať telefónny prístroj (okrem hands free).

**K bodu 35 (§ 59 ods. 3)**

Špecifikuje sa, že zákaz státia v obytnej a pešej zóne mimo vyznačených parkovacích miest sa vzťahuje len na motorové vozidlá, aby státie nemotorových vozidiel (prevažne bicyklov) nebolo viazané len na vyznačené parkovacie miesta.

**K bodu 36 (§ 60 ods. 7)**

Niektoré zvislé dopravné značky sa neumiestňujú pri pravom okraji cesty v smere jazdy vozidiel. Ide najmä o tzv. portálové dopravné značky na diaľniciach a rýchlostných cestách, ktoré sa umiestňujú do výjazdového klinu a o značky o prikázanom smere obchádzania, ktoré sa umiestňujú napr. na ochranné ostrovčeky v strede vozovky.

**K bodu 37 (§ 70 ods. 7)**

Úprava navrhovaná z dôvodu, že ak bude v lehote do 15 dní od zadržania vodičského preukazu vydané meritórne rozhodnutie oprávneného orgánu, súčasťou ktorého bude alebo je aj výrok rozhodnutia o treste alebo sankcii zákazu činnosti viesť motorové vozidlo, nie je už dôvod, aby bolo vydané aj rozhodnutie o zadržaní vodičského preukazu.

**K bodu 38 (§ 70 ods. 9)**

Ide o úpravu zasielania zadržaného cudzieho vodičského preukazu štátu, ktorý ho vydal tak, aby sa tento postup viazal nie na osobu jeho držiteľa a jeho štátne občianstvo, ale na vodičský preukaz a štát jeho vydania.

**K bodu 40 [§ 75 ods. 2 písm. a)]**

Legislatívno-technická úprava z dôvodu jednoznačného určenia dvojkolesových a trojkolesových motorových vozidiel, ktoré patria do skupiny AM s poukazom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES o vodičských preukazoch v platnom znení.

**K bodu 41 (§ 76 ods. 7)**

Navrhuje sa umožniť držiteľom vodičského oprávnenia skupiny B viesť aj motorové vozidlá skupiny T (poľnohospodárske a lesné traktory a iné zvláštne motorové vozidlá) a ich jazdné súpravy za podmienky, že najväčšia prípustná celková hmotnosť takéhoto vozidla alebo jazdnej súpravy nepresiahne 3 500 kg.

**K bodu 42 [§ 77 ods. 1 písm. j)]**

Navrhuje sa zaviesť nová podmienka na udelenie vodičského oprávnenia pre žiadateľa o udelenie vodičského oprávnenia, ktorý si vodičské oprávnenie rozširuje o novú skupinu, aby najskôr absolvoval povinnosti, ktoré mu vyplývajú z § 91 ods. 6 (preskúšanie odbornej spôsobilosti po uplynutí zákazu činnosti, resp. aj preskúmanie zdravotnej a psychickej spôsobilosti) vo vzťahu k tej skupine vodičského oprávnenia, ktorej už je držiteľom a až následne bude môcť získať novú skupinu vodičského oprávnenia.

**K bodu 43 [§ 77 ods. 1 písm. p)]**

Ide o legislatívno-technickú úpravu v nadväznosti na nové znenie písmena j).

**K bodu 44 [§ 77 ods. 1 písm. q) a r)]**

Navrhujú sa zaviesť dve nové podmienky na udelenie vodičského oprávnenia.

Prvou je preskúmanie zdravotnej spôsobilosti osobitne vo vzťahu k závislosti od alkoholu, inej návykovej látky a liečiva a následné podrobenie sa odbornému poradenstvu u žiadateľov, ktorí ako vodiči motorového vozidla, ale ešte bez vodičského oprávnenia, porušili v priebehu posledných piatich rokoch pravidlá cestnej premávky v súvislosti s požitím alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva alebo sa odmietli podrobiť vyšetreniu na ich zistenie. Tieto povinnosti sa viažu na držiteľov vodičského oprávnenia, preto doposiaľ nebola preskúmavaná zdravotná spôsobilosť osobitne vo vzťahu k závislosti od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva u vodičov, ktorí nie sú držiteľmi vodičského oprávnenia, a to ani vtedy, ak takíto vodiči neskôr požiadali o udelenie vodičského oprávnenia. Preukázaním tejto povinnosti žiadateľom o udelenie vodičského oprávnenia by sa zamedzilo získaniu vodičského oprávnenie osobe, ktorá je závislá od alkoholu, alebo inej návykovej látky.

Niektorí držitelia vodičského oprávnenia, ktorým boli na základe ich porušení pravidiel cestnej premávke uložené povinnosti ako napr. absolvovanie odborného poradenstva, preskúšanie odbornej spôsobilosti alebo preskúmanie zdravotnej spôsobilosti, sa snažia obísť absolvovanie týchto povinností vzdaním sa vodičského oprávnenia, čím sa na nich hľadí ako na osoby bez vodičského oprávnenia. Vodičské oprávnenie, ktorého sa jeho držiteľ vzdal, nemožno vrátiť (ako odobraté vodičské oprávnenie), tieto osoby preto musia absolvovať lekársku prehliadku, vodičský kurz v autoškole a skúšku z odbornej spôsobilosti na udelenie vodičského oprávnenia. Z dôvodu zabránenia takéhoto obchádzania povinností uložených držiteľovi vodičského oprávnenia sa preto navrhuje, aby podmienkou na udelenie vodičského oprávnenia v prípade, ak sa žiadateľ v minulosti vzdal vodičského oprávnenia, bolo absolvovanie všetkých povinností, ktoré mal pred vzdaním sa vodičského oprávnenia.

**K bodom 45 a 46 [§ 77 ods. 4 písm. g) a h)]**

Spresňujú sa náležitosti žiadosti o udelenie vodičského oprávnenia tak, aby sa v nej uvádzalo aj čestné vyhlásenie žiadateľa o splnení niektorých podmienok na udelenie vodičského oprávnenia (uvedené sa týka najmä preukázania splnenia podmienky zvyčajného bydliska) a u neplnoletých žiadateľov, aby žiadosť obsahovala aj osobné údaje zákonného zástupcu.

**K bodom 47 a 48 (§ 77 ods. 7 a 8)**

V nadväznosti na navrhované vydávanie osvedčenia o udelení vodičského oprávnenia (§ 141 ods. 2) úspešným žiadateľom sa ustanovujú obsahové náležitosti tohto osvedčenia, ktoré bude obsahovať základné identifikačné údaje o osobe, orgáne, ktorý ho vydáva a udelenom vodičskom oprávnení. Vzor tohto osvedčenia Ministerstvo vnútra SR vydá vo vykonávacej vyhláške.

**K bodu 49 (§ 79 ods. 5)**

Záznam o zisťovaní bude jedno tlačivo slúžiace na hodnotenie skúšky z odbornej spôsobilosti, osobitnej skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti, ktoré bude pozostávať z predtlačenej šablóny skúšobných testov (teoretická skúška z predpisov o cestnej premávke), priestoru na hodnotenie náuky o vozidlách a ich údržbe (ak skúška alebo preskúšanie bude obsahovať aj túto časť) a klasifikácie praktickej časti z vedenia motorového vozidla.

**K bodu 50 (§ 80 ods. 2)**

Pri prihlasovaní žiadateľa o udelenie vodičského oprávnenia na skúšku z odbornej spôsobilosti sa navrhujú rovnaké pravidlá pre prvú skúšku z odbornej spôsobilosti, ako aj pre opakovanú (v prípade nezloženia skúšky z odbornej spôsobilosti v prvom určenom termíne).

**K bodu 51 (§ 80 ods. 10)**

Jednoznačne sa ustanovuje povinnosť pre prevádzkovateľa autoškoly poskytnúť na vykonanie skúšky z odbornej spôsobilosti aj autocvičisko alebo inú vhodnú plochu s vylúčením cestnej premávky, ako aj ďalšie výcvikové vozidlá podľa požiadavky orgánu Policajného zboru.

**K bodu 52 [§ 81 ods. 1 písm. b)]**

Navrhuje sa precizovať ustanovenie, nakoľko súčasný § 81 ods. 1 písm. b) neobsahuje podmienku, že skúšobným komisárom nemôže byť osoba, ktorá má zákaz činnosti vedenia vozidiel uložený súdom v trestnom konaní. Súčasne sa navrhuje vyňať z podmienok na skúšobného komisára, že komisár nesmie mať obmedzené vodičské oprávnenie, a to z dôvodu, že zväčša sa jedná o obmedzenie súvisiace s nosením okuliarov, ktoré na jeho spôsobilosť riadne vykonávať funkciu skúšobného komisára nemá žiaden vplyv.

**K bodu 53 (§ 82 ods. 1)**

Navrhuje sa výslovne uviesť v zákone príslušnosť Ministerstva vnútra SR na vykonanie skúšky na vydanie preukazu skúšobného komisára, ako aj na následné vydanie preukazu skúšobného komisára a tiež sa navrhuje precizovať možnosť opakovania skúšky alebo jej časti najskôr po siedmich dňoch odo dňa neúspešného vykonania skúšky na vydanie preukazu skúšobného komisára.

**K bodu 54 (§ 82 ods. 5)**

Z dôvodu, že niektorí skúšobní komisári vykonávajú niekedy aj počas celých dvoch rokov len preskúšania odbornej spôsobilosti (týka sa to najmä skúšobných komisárov, ktorí pôsobia zároveň aj ako správne orgány na úseku rozhodovania o vodičských oprávneniach a o priestupkoch) a nevykonajú ani jednu skúšku z odbornej spôsobilosti, navrhuje sa, aby rovnako ako skúšobní komisári, ktorí vykonávajú skúšky z odbornej spôsobilosti, mohli ďalej až do piatich rokov od skúšky na vydanie preukazu skúšobného komisára riadne vykonávať činnosť skúšobného komisára.

**K bodu 55 [§ 83 ods. 1 písm. a), b)]**

Navrhuje sa zosúladiť povinnosť skúšobného komisára vykonať nielen skúšky z odbornej spôsobilosti, ale aj osobitné skúšky a preskúšanie odbornej spôsobilosti podľa podmienok ustanovených zákonom o cestnej premávke. Taktiež sa spresňujú všetky tlačivá, ktoré má skúšobný komisár povinnosť vypĺňať podľa skutočného priebehu skúšky alebo preskúšania.

**K bodu 56 (§ 85)**

Navrhuje sa nové znenie splnomocňovacieho ustanovenia z dôvodu jednoznačného vymedzenia podrobností, ktoré bude upravovať vykonávacia vyhláška vydaná Ministerstvom vnútra SR.

**K bodom 57 a 140 (§ 88 ods. 3, § 143a)**

Vzhľadom obdobné postavenie vodičov v pôsobnosti Zboru väzenskej a justičnej stráže a vodičov v pôsobnosti Policajného zboru sa navrhuje rovnaká úprava pri vymedzení posudzujúcich psychológov tak, aby aj vodičov Zboru väzenskej a justičnej stráže posudzovali ich služobní psychológovia s certifikátom na certifikovanú činnosť dopravná psychológia, pričom rovnako ako u služobných psychológov Policajného zboru, bude platiť prechodná výnimka na získanie tohto certifikátu.

**K bodu 58 (§ 91 ods. 4)**

Návrh zmeny ustanovenia v dôsledku množiacich sa problémov, keď psychiater pri preskúmaní zdravotnej spôsobilosti osobitne vo vzťahu k závislosti od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva oznámi orgánu Policajného zboru, že zistil závislosť od týchto látok, a následne orgán Policajného zboru rozhodne o preskúmaní zdravotnej spôsobilosti u posudzujúceho lekára (všeobecný lekár), pričom tento vyjadrí aj napriek pozitívnemu výsledku u psychiatra záver, že držiteľ vodičského oprávnenia je zdravotne spôsobilý na vedenie motorového vozidla. Závislosť od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva je pritom jedna z významných kontraindikácií zdravotnej spôsobilosti, a teda aj držby vodičského oprávnenia. Z tohto dôvodu sa navrhuje, aby sa držiteľ vodičského oprávnenia, ktorému psychiater zistil závislosť, ale posudzujúci lekár uvedie, že je zdravotne spôsobilý, podrobil odbornému poradenstvu.

**K bodu 59 (§ 91 ods. 7)**

Navrhuje sa z dôvodu, že v prípadoch, ak porušenie pravidiel cestnej premávky bolo spáchané na motorovom vozidle, na ktorého vedenie nie je priestupca oprávnený, preskúšanie odbornej spôsobilosti sa vykoná v rozsahu udelených skupín vodičského oprávnenia.

**K bodom 60 a 61 (§ 91 ods. 15)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu dokladu o preskúšaní odbornej spôsobilosti v nadväznosti na navrhované zavedenie jednotného záznamu o zisťovaní odbornej spôsobilosti.

**K bodu 62 (§ 92 ods. 7)**

Navrhuje sa zaviesť oprávnenie orgánu Policajného zboru rozhodnúť o skupinách vodičského oprávnenia, z ktorých bude pri požiadavke držiteľa vodičského oprávnenia o jeho vrátenie preskúšaný alebo z ktorých sa podrobí doškoľovaciemu kurzu. Ide o obdobu úpravy ako v § 91 ods. 7.

**K bodu 63 (§ 92 ods. 8)**

Navrhuje sa z legislatívno-technického hľadiska upraviť presné podmienky vrátenia vodičského oprávnenia, nie odkazmi, ktoré sú nezrozumiteľné a často mylne interpretované, ale priamo slovne.

**K bodu 64 (§ 92 ods. 10)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu nadväzujúcu na vloženie nového odseku 7 v § 92.

**K bodu 65 (§ 93 ods. 2)**

Zavádza sa povinnosť pre držiteľa vodičského oprávnenia uviesť v oznámení o vzdaní sa vodičského oprávnenia jednoznačne skupinu alebo skupiny vodičského oprávnenia, ktorých sa vzdáva.

**K bodu 66 (§ 95 ods. 3)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu, pretože súčasné znenie evokuje, že sa podmienka preukázania pominutia dôvodov pred vydaním nového vodičského preukazu vzťahuje len k vodičskému preukazu zadržanému podľa § 71, avšak nie na vydanie vodičského preukazu za vodičský preukaz zadržaný v cudzine, čo je v rozpore s podmienkami pre vydanie vodičského preukazu podľa § 77 ods. 1.

**K bodom 67 a 73 [§ 100 ods. 1 písm. c), § 106 ods. 1 písm. c)]**

Navrhuje sa zúžiť údaje nezodpovedajúce skutočnosti vo vodičskom preukaze, ktoré spôsobujú jeho neplatnosť, len na základné identifikačné údaje ako meno a priezvisko.

**K bodu 68 (§ 101 ods. 5)**

Keďže na vydanie medzinárodného vodičského preukazu nie je nevyhnutne potrebná osobná prítomnosť žiadateľa (žiadateľ sa nepodrobuje nasnímaniu podoby tváre, ale k žiadosti sa prikladá fotografia tváre), navrhuje sa možnosť splnomocniť inú osobu na podanie žiadosti o vydanie medzinárodného vodičského preukazu. Iná osoba bude musieť pri žiadosti predložiť úradne osvedčené plnomocenstvo okrem blízkej osoby, ktorá bude môcť podať žiadosť aj bez osvedčeného plnomocenstva.

**K bodu 69 [§ 102 ods. 1 písm. a)]**

Vzhľadom na námietku Európskej komisie, podľa ktorej názoru nemožno uznávanie vodičského preukazu vydaného iným členským štátom Európskej únie viazať len na vodičské preukazy zverejnené v rozhodnutí Komisie o rovnocennosti skupín vodičských preukazov (pôvodné rozhodnutie 2013/21/EÚ, súčasné rozhodnutie 20141/209/EÚ) sa navrhuje vypustiť pôvodný odkaz 42 na toto rozhodnutie.

**K bodom 70 a 71 (§ 105 ods. 3 až 6)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu nadväzujúce na vypustenie písmena c) v § 106 ods. 1.

**K bodu 72 [§ 106 ods. 1 písm. c)]**

Vzhľadom na námietku Európskej komisie, podľa ktorej názoru nemožno brániť uznaniu vodičského preukazu vydaného iným členským štátom Európskej únie len kvôli administratívnemu nesúladu niektorých údajov uvedených vo vodičskom preukaze so skutočnosťou sa navrhuje zúžiť údaje nezodpovedajúce skutočnosti vo vodičskom preukaze, ktoré spôsobujú jeho neplatnosť, len na základné identifikačné údaje ako meno a priezvisko.

**K bodu 76 (§ 113 ods. 1)**

Súčasťou projektu Národná evidencia vozidiel je okrem iného umožniť zapísanie a zrušenie záložného práva na vozidlo, ktorý je vedený notármi v informačnom systéme Notársky centrálny register záložných práv. Takto evidované záložné právo má priamy súvis s výkonom exekučnej činnosti, kde je už zavedené poskytovanie informácií z evidencie vozidiel súdnym exekútorom. Vzhľadom na uvedené sa navrhuje umožniť notárom poskytovať údaje z evidencie vozidiel za účelom evidovania záložných práv na vozidlá.

**K bodom 78, 79, 89, 98, 112 [§ 113 ods. 3 písm. a), § 113 ods. 5, § 116 ods. 8, § 117 ods. 1 a 4, § 119 ods. 2, § 127 ods. 2 a ods. 12 písm. b)]**

Ide o legislatívno-technické úpravy nadväzujúce na to, že podľa § 114 ods. 1 môže byť vozidlo prihlásené nielen podľa adresy pobytu alebo sídla, ale aj podľa adresy prevádzkarne.

**K bodu 80 (§ 113 ods. 9)**

Vzhľadom na potrebu transpozície smernice 2015/413 (čl. 4 ods. 4) sa konkretizuje, že automatizovaná výmena informácií o vymedzených deliktoch proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, sa uskutočňuje prostredníctvom informačného systému EUCARIS [Zmluva o európskom informačnom systéme vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS), oznámenie č. 17/2011 Z. z.].

**K bodom 81 a 83 [§ 113 ods. 9 písm. c), § 113 ods. 10 písm. f) kód 4.]**

Spresnenie transpozície smernice 2015/413 tak, aby bolo možné v evidencii vozidiel vyhľadať údaje aj pri priestupku nezastavenia na príkaz vyplývajúci z dopravnej značky „Stoj, daj prednosť v jazde!“.

**K bodu 82 (§ 113 ods. 10)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu nesprávneho odkazu.

**K bodom 84 a 95 (§ 114 ods. 7, § 116a ods. 7, § 117 ods. 8)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu v nadväznosti na zmeny v odsekoch § 116.

**K bodom 85 a 86 (§ 115 ods. 5 a 8)**

Navrhuje sa, aby výrobca zasielal osvedčenie o zhode COC, ak ho k vozidlu vystavil, orgánu Policajného zboru elektronicky ako súčasť Národnej evidencie vozidiel. Týmto sa umožní elektronická komunikácia medzi výrobcom a orgánom Policajného zboru a odbremení písomná administratíva pre vlastníka alebo držiteľa vozidla pri elektronických úkonoch spojená s dodatočným predkladaním osvedčenia o zhode COC.

**K bodu 88 (§ 116 ods. 4)**

Pri predaji vozidla je potrebné vozidlo najskôr odhlásiť v mieste pobytu pôvodného vlastníka, ktorý pri odhlásení uvedie údaje o novom vlastníkovi (držiteľovi), a následne je potrebné vozidlo prihlásiť v mieste pobytu nového vlastníka (držiteľa). Na ochranu predávajúcich (ako bývalých vlastníkov) zákon obsahuje právnu fikciu, podľa ktorej na nového vlastníka prechádzajú povinnosti držiteľa vozidla, hoci si vozidlo neprihlási (ide najmä o povinnosti vyplývajúce z osobitných predpisov, napr. platiť zákonné poistenie alebo absolvovať pravidelnú technickú kontrolu). Toto ustanovenie sa však začalo zneužívať na fiktívne odhlásenia vozidiel na osoby, ktoré vozidlo reálne neodkúpili, čím sa vlastník vozidla vyhýba plneniu svojich zákonných povinností.

Vzhľadom na to sa navrhuje, aby v prípade, že nový vlastník vozidla nie je osobne prítomný na orgáne Policajného zboru pri odhlásení vozidla, orgán Policajného zboru odhlásenie zapíše len po predložení písomného plnomocenstva s osvedčeným podpisom nového vlastníka alebo dokladu o nadobudnutí vlastníckeho práva (napr. kúpna alebo darovacia zmluva) s osvedčeným podpisom nového vlastníka. Niektorý z týchto dokladov s osvedčeným podpisom sa nebude vyžadovať pri predaji vozidla blízkej osobe alebo ak nový vlastník zaslal orgánu Policajného zboru plnomocenstvo prostredníctvom elektronickej služby zriadenej na tento účel.

**K bodom 90 až 93 (§ 116 ods. 9 až 12)**

Postup pri odhlásení vozidla sa zmení tak, že pôvodný vlastník vozidla, ktorý vozidlo odhlasuje, bude povinný predložiť aj osvedčenie o evidencii časť I, nielen osvedčenie o evidencii časť II. Pôvodné osvedčenie o evidencii časť I ostane na orgáne Policajného zboru, pričom do predloženého osvedčenia o evidencii časť II sa zapíšu údaje o novom vlastníkovi (na základe osobnej prítomnosti alebo osvedčeného podpisu). S týmto osvedčením o evidencii časť II príde následne nový vlastník vozidla prihlásiť vozidlo na „svojom“ miestne príslušnom orgáne Policajného zboru. Pokiaľ sa pri zmene vlastníka nemení okres evidovania, tabuľky s evidenčným číslom na vozidle ostávajú a vydajú sa len nové doklady (osvedčenie o evidencii časť I a časť II). Pokiaľ sa pri zmene vlastníka mení aj okres evidovania, vozidlu sa pridelí evidenčné číslo, vydajú sa tabuľky s evidenčným číslom a nové doklady (osvedčenie o evidencii časť I a časť II).

**K bodu 94 (§ 116a ods. 2)**

Rovnako ako pri osobnom prepise vozidla sa aj pri prepise vozidla prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel ustanovuje povinné vyžadovanie osvedčeného podpisu nového vlastníka (či už na písomnom plnomocenstve alebo na doklade o nadobudnutí vlastníckeho práva). Dokument s osvedčeným podpisom bude možné v rámci elektronickej služby priložiť ako naskenovaný dokument alebo nový vlastník bude môcť plnomocenstvo zaslať aj elektronicky so zaručeným elektronickým podpisom. Ani v tomto prípade sa osvedčený podpis nebude vyžadovať, ak pôjde o prepis vozidla medzi blízkymi osobami.

**K bodom 96 a 97 (§ 116a ods. 8)**

Rovnako ako pri prepise vozidla prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel sa aj pri prepise vozidla v rámci služieb zákazníkovi pri predaji jazdených vozidiel ustanovuje povinné vyžadovanie osvedčeného podpisu nového vlastníka (či už na písomnom plnomocenstve alebo na doklade o nadobudnutí vlastníckeho práva). Dokument s osvedčeným podpisom bude možné v rámci elektronickej služby priložiť ako naskenovaný dokument alebo nový vlastník bude môcť plnomocenstvo zaslať aj elektronicky so zaručeným elektronickým podpisom. Ani v tomto prípade sa osvedčený podpis nebude vyžadovať, ak pôjde o prepis vozidla medzi blízkymi osobami.

**K bodu 99 (§ 117 ods. 1)**

Keďže sa osvedčenie o evidencii časť I bude vyžadovať pri odhlásení vozidla, pričom sa nevydá späť, vypúšťa sa povinnosť pre nového vlastníka pri zápise predkladať osvedčenie o evidencii časť I. Bude povinný predložiť len osvedčenie o evidencii časť II s vykonaným zápisom o oznámení zmeny držby. Osvedčenie o evidencii časť II s vykonaným zápisom o oznámení zmeny držby platí na jazdu s vozidlo 30 dní (§ 23 ods. 6 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).

**K bodu 100 (§ 117 ods. 2)**

Vzhľadom na množiace sa prípady, kedy si nový vlastník nesplní povinnosť prihlásiť si vozidlo, navrhuje sa, aby po 60 dňoch od kedy prebehla zmena držby (zápis oznámenia do osvedčenia o evidencii časť II na orgáne Policajného zboru pôvodného vlastníka) považovali doklady od vozidla a tabuľky s evidenčným číslom za odcudzené (aby sa evidovali ako odcudzené), čo následne znamená možnosť zadržať tieto doklady a tabuľky. Takýmto spôsobom (znemožnením legálneho prevádzkovania vozidla v cestnej premávke) sa bude vytvárať tlak na nových vlastníkov vozidiel, aby si splnili svoje povinnosti včas a riadne.

**K bodu 101 (§ 118 ods. 2)**

Vzhľadom na to, že nový vlastník vozidla bude pri odhlásení vozidla istý (predložením jeho osvedčeného podpisu), navrhuje sa jednoznačne ustanoviť, že práva a povinnosti držiteľa vozidla prechádzajú na nového držiteľa vykonaním zápisu prevodu držby vozidla do osvedčenia o vozidle časť II.

**K bodu 102 (§ 119a ods. 6)**

Z dôvodu, že orgány Policajného zboru evidujú množstvo prípadov, kedy vlastník vozidla dočasne vyradeného z evidencie s vozidlom po skončení dočasného vyradenia neurobí žiaden evidenčný úkon, navrhuje sa týmto vlastníkom ustanoviť takúto povinnosť.

**K bodu 103 (§ 120 ods. 2)**

Zosúlaďujú sa povinnosti pri vyradení starého vozidla z evidencie po jeho odovzdaní na spracovanie podľa zákona o odpadoch, keďže na tento prípad sa vzťahuje postup podľa odseku 3, nie podľa odseku 2.

**K bodu 107 (§ 120 ods. 12)**

Občanom, ktorí odovzdali svoje staré vozidlo na spracovanie podľa zákona o odpadoch, sa navrhuje umožniť jeho následné vyradenie z evidencie vozidiel aj prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel.

**K bodom 108 až 111 (§ 123 ods. 7, 12 až 14 a 17)**

Súčasťou elektronických služieb Národnej evidencie vozidiel je okrem iného umožniť občanom požiadať o vydanie zadnej tabuľky s evidenčným číslom vyrobenej zo zmesi polykarbonátu a polyesteru vyžarujúcej svetlo pri zapnutom osvetlení vozidla. Podľa súčasného znenia by sa mala vždy vydať na novo aj predná tabuľka s evidenčným číslom, hoci tá ostáva de facto taká istá (vyrobená zo zliatin ľahkých kovov s rovnakým evidenčným číslom). Navrhuje sa preto upraviť jednotlivé ustanovenia tak, aby sa pri výmene zadnej tabuľky s evidenčným číslom vyrobenej zo zliatin ľahkých kovov za zadnú tabuľku vyžarujúcu svetlo nevydávala opätovne aj predná tabuľka s evidenčným číslom.

**K bodu 113 (§ 127 ods. 13)**

Legislatívno-technická úprava z dôvodu precizovania lehoty, na ktorú možno vydať tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúce písmeno C, M alebo S.

**K bodu 114 (§ 128 ods. 1)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu v nadväznosti na zavedenie legislatívnej skratky „predajca nového vozidla“ v § 115 ods. 5.

**K bodu 115 (§ 131 ods. 2)**

Navrhuje sa, aby vtedy, ak Medzinárodná organizácia historických vozidiel FIVA predĺži vozidlu platnosť preukazu historického vozidla alebo vydá mu nový preukaz, orgán Policajného zboru takému vozidlu ponechal tabuľky s evidenčným číslom a vydal iba nové doklady (osvedčenie o evidencii časť I a časť II).

**K bodu 116 [§ 137 ods. 2 písm. c)]**

Spôsobenie dopravnej nehody, pri ktorej sa spôsobí škoda na majetku alebo pri ktorej sa ublíži na zdraví iba samotnému vodičovi, nebude klasifikované ako porušenie pravidiel závažným spôsobom. Návrh zohľadňuje judikatúru Najvyššieho súdu SR (10 Sžd 22/2012, 10 Sžd 30/2012), teóriu práva a prispôsobuje priestupkový postih následkom v prípade trestného stíhania, vo vzťahu k chápaniu priestupku – spôsobeniu dopravnej nehody, pri ktorej sa zraní alebo dôjde k škode na majetku len u páchateľa. Prijatím takéhoto návrhu zákona sa nezmení definícia dopravnej nehody, len jej postih v priestupkovom konaní.

V čl. II sa súčasne navrhuje spôsobenie dopravnej nehody, pri ktorej dôjde ku škode na majetku alebo k ublíženiu na zdraví iba voči blízke osobe vodičovi, prejednávať v priestupkovom konaní iba na návrh poškodenej osoby (teda nie ex offo ako v súčasnosti).

**K bodu 117 [§ 137 ods. 2 písm. d)]**

Prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti vozidiel v obci o 20 km/h a viac a mimo obce o 30 km/h a viac sa vypúšťa z porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom vzhľadom na navrhovanú novú koncepciu jej sankcionovania v čl. II.

**K bodu 118 [§ 137 ods. 2 písm. f)]**

Vzhľadom na nejasnosť súčasného znenia sa navrhuje jednoznačne uviesť, že porušením pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom je nezastavenie vozidla na pokyn Stoj! dávaný policajtom alebo inou oprávnenou osobou alebo na červený signál semaforu. Súčasné znenie takto kvalifikuje len prejazd cez križovatku na signál Stoj!, t. j. nebolo možné takto kvalifikovať napr. nezastavenie na červený signál semaforu pred priechodom pre chodcov. Taktiež z nového znenia bude jasne vyplývať, že sa nevzťahuje na nezastavenie na príkaz dopravnej značky „Stoj, daj prednosť v jazde!“.

**K bodu 119 [§ 137 ods. 2 písm. g)]**

Vzhľadom na nejasnosť súčasného znenia sa navrhuje jednoznačne uviesť, že porušením pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom je aj vjazd na železničné priecestie v čase, keď je to zakázané, nielen prejazd cez železničné priecestie v čase, keď je to zakázané. Situácie, kedy je zakázané vchádzať na železničné priecestie, sú uvedené v § 28.

**K bodu 120 [§ 137 ods. 2 písm. o)]**

Ide o legislatívno-technickú úpravu nadväzujúcu na zmenu v § 4 ods. 2 písm. a), podľa ktorej zákaz viesť motorové vozidlo nebude platiť nielen počas toho, ako sa vodič učí viesť vozidlo v autoškole, ale nebude platiť vo všeobecnosti počas vedenia vozidla autoškoly v kurzoch podľa zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách v znení neskorších predpisov.

**K bodu 121 [§ 137 ods. 2 písm. s)]**

V nadväznosti na zavedenie povinnosti pre vodiča neohroziť chodca na chodníka sa porušenie tejto povinnosti navrhuje klasifikovať ako porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, obdobne ako je tomu pri ohrození chodca prechádzajúceho cez cestu, na ktorú vodič odbočuje, atď. Za ohrozenie chodca na chodníku bude teda možné uložiť v riadnom konaní pokutu od 60 eur do 300 eur a zákaz činnosti do dvoch rokov a v blokovom konaní pokutu do 150 eur.

**K bodu 122 [§ 137 ods. 2 písm. u)]**

Vodič, ktorý pri obchádzaní vozidla, ktoré zastavilo alebo stojí, prekážky cestnej premávky alebo chodca, vybočuje zo smeru svojej jazdy, nesmie ohroziť ani obmedziť vodiča protiidúceho vozidla; nesmie ohroziť ani vodiča idúceho za ním ani iného účastníka cestnej premávky. Vodič, ktorý pri predchádzaní vybočuje zo smeru svojej jazdy, nesmie ohroziť vodičov jazdiacich za ním a nesmie ohroziť ani obmedziť vodiča vozidla, pred ktoré sa po predídení zaraďuje; pri predchádzaní musí zachovať dostatočný bočný odstup od predchádzaného vozidla.

Ak nedodržaním týchto pravidiel dôjde pri obchádzaní alebo predchádzaní k ohrozeniu cyklistu, navrhuje sa to kvalifikovať ako porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, obdobne ako je tomu pri ohrození cyklistu pri prechádzaní cez priechod pre cyklistov. Za tento priestupok bude teda možné uložiť v riadnom konaní pokutu od 60 eur do 300 eur a zákaz činnosti do dvoch rokov a v blokovom konaní pokutu do 150 eur. Táto úprava nadväzuje na zvýraznenie povinnosti zachovávať od predchádzaného cyklistu (a chodca) dostatočný bočný odstup (§ 15 ods. 3). Ohrozenie cyklistu znamená, že mu vzniklo nejaké nebezpečenstvo [§ 2 ods. 2 písm. o)].

**K bodu 123 [§ 137 ods. 2 písm. x)]**

Podľa § 91 ods. 6 je držiteľ vodičského oprávnenia, ktorému bol uložený zákaz činnosti, je povinný po jeho uplynutí podrobiť sa preskúšaniu z predpisov o cestnej premávke; ak nesmel viesť motorové vozidlá dva roky a viac, musí sa podrobiť preskúšaniu odbornej spôsobilosti a preskúmaniu zdravotnej a psychickej spôsobilosti. Do splnenia týchto povinností sa jeho vodičský preukaz považuje za neplatný (§ 100 ods. 4). Jazda s neplatným vodičským preukazom je však vo všeobecnosti sankcionovateľná len pokutou do 50 eur v blokovom konaní a do 100 eur v riadnom konaní, čo však v prípade takýchto osôb nemá dostatočný preventívny a donucovací efekt. Navrhuje sa preto medzi porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom zaradiť aj vedenie motorového vozidla s neplatným vodičským preukazom z dôvodu nesplnenia si povinnosti podľa § 91 ods. 6. Za tento priestupok bude teda možné uložiť v riadnom konaní pokutu od 60 eur do 300 eur a zákaz činnosti do dvoch rokov a v blokovom konaní pokutu do 150 eur.

**K bodu 124 [§ 138 ods. 1 písm. n) a o)]**

Ustanovenie § 138 obsahuje skutkové podstaty správnych deliktov právnických osôb a fyzických osôb – podnikateľov podľa zákona o cestnej premávke. Absentujú v ňom však viaceré porušenia povinností, ktoré zákon o cestnej premávke ustanovuje pre tieto osoby. Ide o povinnosti lekárov a psychológov zasielať doklady o zdravotnej a psychickej spôsobilosti orgánu Policajného zboru a viesť evidenciu vydaných dokladov a o povinnosti na úseku evidencie vozidiel, ako povinnosť prihlásiť vozidlo do evidencie vozidiel, oznámiť zmeny údajov v evidencii vozidiel, požiadať o zápis do dokladov vozidla ako držiteľ, požiadať o opätovné zaradenie vozidla do evidencie alebo o vyradenie vozidla z evidencie po skončení dočasného vyradenia vozidla z evidencie a povinnosť vrátiť tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno M, S, C a H.

**K bodu 125 [§ 138 ods. 1 písm. p)]**

Ide o legislatívno-technickú opravu nesprávneho odkazu po vypustení pôvodného odseku 14 v § 143 a prečíslovaní nasledujúcich odsekov.

**K bodom 126 a 132 (§ 139 ods. 4, § 139b ods. 6)**

Terminologicky sa zjednocuje znenie zákona o cestnej premávky s § 7 ods. 1 písm. c) zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**K bodu 127 (§ 139a ods. 2)**

Navrhuje sa doplnenie nového odseku, v ktorom bude držiteľ vozidla sankcionovaný za prekročenie rýchlosti v mieste, kde sa vykonáva váženie vozidiel, pričom prekročením rýchlosti stanovenej za účelom objektívneho zistenia hmotnosti vozidla, je znemožnené zistenie hmotnosti vozidla.

**K bodu 128 (§ 139a ods. 3 a 4)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu v súvislosti s navrhovaným vložením nového odseku 2 v § 139a.

**K bodu 129 (§ 139b ods. 1)**

Navrhuje sa z dôvodu, že v praxi nie je na rozdiel od priestupkového konania možné aplikovať súbeh viacerých správnych deliktov držiteľa vozidla, preto ak bolo viacerými konaniami spáchané jedno alebo viacero porušení povinností podľa § 6a, každé konanie sa prejedná samostatne.

**K bodu 130 (§ 139b ods. 4)**

Jednoznačne sa ustanovuje, že na to, aby sa akceptovali 2/3 z uloženej pokuty je potrebné, aby boli na bankový účet uvedený v rozhodnutí už pripísané do 15 dní odo dňa doručenia rozkazu.

**K bodu 131 (§ 139b ods. 5)**

Spresňuje sa znenie, podľa ktorého sa musí uhradiť formou platby na bankový účet pokuta uložená nielen rozkazom, ale aj pokuta uložená rozhodnutím v správnom konaní o správnom delikte držiteľa vozidla.

**K bodu 133 (§ 139d ods. 3)**

Navrhuje sa, aby oneskorene podané odpory a odpory podané neoprávnenou osobou neboli procesne vybavené odmietnutím, keďže odmietnutím odporu rozkaz nadobúda účinky právoplatného rozhodnutia, čo sa pri odmietnutí z týchto dôvodov javí ako nelogické. Oneskorený odpor správny orgán preskúma len z dôvodu, či v rozkaze o uložení pokuty nechýbalo poučenie o odpore alebo či nebolo nesprávne (§ 54 ods. 3 správneho poriadku). Odpor podaný neoprávnenou osobou nemožno považovať za riadne uplatnený opravný prostriedok a nemôže mať vplyv na nadobudnutie právoplatnosti rozkazu.

**K bodu 134 (§ 139d ods. 7)**

Ak pri podaní odporu proti rozkazu o uložení pokuty, držiteľ vozidla uvedie údaje o vodičovi, ktorý viedol motorové vozidlo v čase porušenia pravidiel cestnej premávky, konanie o správnom delikte držiteľa vozidla sa preruší a vec sa postúpi na priestupkové konanie voči uvedenému vodičovi. Ak bolo priestupkové konanie proti nemu zastavené z dôvodu, že skutok nespáchal alebo spáchanie skutku, o ktorom sa koná mu nebolo preukázané, pokračuje sa v konaní o správnom konaní delikte držiteľa vozidla, inak sa toto konanie zastaví. Zastaviť priestupkové konanie z uvedených dvoch dôvodov však možno len po začatí konania, pričom v niektorých prípadoch nie je možné priestupkové konanie ani len začať. Ide najmä o uvedenie fiktívnych osôb alebo cudzincov ako vodičov, čím držitelia vozidiel účelovo obchádzajú uloženie pokuty v rámci objektívnej zodpovednosti. Navrhuje sa preto rozšíriť dôvody, kedy sa bude pokračovať v správnom konaní o delikte držiteľa vozidla aj na situácie, keď orgán objasňujúci priestupok zistí, že nie je možné zistiť skutočnosti svedčiace o tom, že skutok spáchala konkrétna osoba [t. j. uloží vec záznamom podľa § 60 ods. 3 písm. b) zákona o priestupkoch] a ak nemožno priestupok prejednať [t. j. odloží vec záznamom podľa § 60 ods. 3 písm. a) zákona o priestupkoch].

**K bodu 135 (§ 139d ods. 8)**

Navrhuje sa v prípadoch hodných osobitného zreteľa upustiť od trov konania, či už celkom alebo čiastočne tak, ako je táto možnosť upravená aj v iných konaniach štátnych orgánov.

**K bodu 136 (§ 139d ods. 9)**

Precizuje sa ustanovenie o nadobudnutí právoplatnosti rozkazu kvôli jeho lepšej aplikovateľnosti v praxi.

**K bodom 137 a 138 (§ 141 ods. 2 a 3)**

Navrhuje, aby sa úspešnému žiadateľovi o udelenie vodičského oprávnenia sa vydávalo osvedčenie o udelené vodičského oprávnenia, ktorého vzor ustanoví Ministerstvo vnútra SR vo vykonávacej vyhláške. Súčasné nastavenie, kedy sa namiesto rozhodnutia vydá žiadateľovi vodičský preukaz, nebolo najvhodnejšie, pretože k vydaniu vodičského preukazu mohlo dôjsť aj so značným časovým odstupom, pričom v rámci vydávania vodičského preukazu sa osobitne skúmajú ďalšie podmienky (§ 95 ods. 2). Posilní sa tým aj právna istota úspešných žiadateľov, ktorí budú mať doklad o úspešnom absolvovaní skúšky z odbornej spôsobilosti, a teda o udelení vodičského oprávnenia.

**K bodu 139 (§ 143a)**

Predlžuje sa lehota na absolvovanie certifikačnej prípravy v certifikovanej pracovnej činnosti dopravná psychológia, ktorá by umožnila služobným psychológom Ministerstva vnútra SR, psychológom Hasičského a záchranného zboru a Slovenskej informačnej služby získať tento certifikát, pretože takáto certifikačná príprava sa naposledy otvárala v roku 2010 a 2015, a z tohto dôvodu nebolo možné v rámci súčasného prechodného obdobia túto certifikáciu absolvovať u dostatočného množstva služobných psychológov a psychológov Slovenskej informačnej služby. Pre plynulé a bezproblémové zabezpečenie pravidelných psychologických vyšetrení u množstva vodičov v pôsobnosti Ministerstva vnútra SR, Hasičského a záchranného zboru a Slovenskej informačnej služby sa preto navrhuje predĺženie uvedeného prechodného obdobia, počas ktorého môžu posudzovať psychickú spôsobilosť u vyššie uvedených vodičov aj služobní psychológovia bez certifikátu z dopravnej psychológie.

**K bodu 141 (§ 143e)**

V nadväznosti na navrhované zmeny pri evidovaní vozidiel sa dopĺňajú aj prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 1. januára 2016.

Novým vlastníkom, ktorí si nesplnia svoju povinnosť prihlásiť vozidlo ani do šiestich mesiacov od účinnosti tohto zákona, sa doklady od vozidla a tabuľky s evidenčným číslom budú evidovať ako odcudzené. Zároveň sa dopĺňa povinnosť k zápisu vlastníka predložiť aj osvedčenie o evidencii časť I, ak bolo vydané k osvedčeniu o evidencii časť II, keďže pri odhláseniach vykonaných do 31. decembra 2016 sa toto osvedčenie o evidencii časť I nebude odoberať.

V nadväznosti na doplnenie povinnosti pre vlastníkov vozidiel dočasne vyradených z evidencie do 15 dní od skončenia dočasného vyradenia urobiť evidenčný úkon, navrhuje sa aj obdobná povinnosť pre vlastníkov dočasne vyradených vozidiel k 31. decembru 2016, a to tak, aby mali povinnosť uskutočniť s daným vozidlom evidenčný úkon do dvoch mesiacov od nadobudnutia účinnosti.

**K bodu 142**

Legislatívno-technická úprava, ktorou sa v celom texte zákona o cestnej premávke zosúlaďuje označovanie jednotiek rýchlosti s formálne správnym označením podľa vyhlášky Úradu pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo SR č. 206/2000 Z. z. o zákonných meracích jednotkách.

**K bodu 143 (Príloha bod 5.)**

Transpozičná príloha sa dopĺňa o smernicu 2015/413.

**K čl. II**

**K bodu 1 (§ 13 ods. 3 a 4)**

Navrhuje sa, aby výnosy pokút uložených za priestupky boli príjmom štátneho rozpočtu, ak osobitný zákon neustanovuje inak, s výnimkou pokút uložených obcou, ktoré sú príjmom obce. Osobitným zákonom je napr. zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, podľa ktorého výnosy z pokút za priestupky, ktoré ukladá vyšší územný celok sú príjmom rozpočtu vyššieho územného celku (§ 42 ods. 5) alebo zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, podľa ktorého je výnos pokút podľa vecnej príslušnosti dopravného správneho orgánu príjmom štátneho rozpočtu, rozpočtu vyššieho územného celku alebo rozpočtu obce a výnos blokovej pokuty uloženej revízormi je príjmom dopravcu (§ 49 ods. 7).

**K bodu 2 [§ 22 ods. 1 písm. c)]**

Legislatívno-technická úprava priestupku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky v nadväznosti na navrhované zmeny v § 4 ods. 2 písm. a) a § 137 ods. 2 písm. n) zákona o cestnej premávke, v ktorých sa precizujú ustanovenia o vedení motorového vozidla bez príslušného vodičského oprávnenia, v čase jeho odobratia alebo počas zadržania vodičského preukazu.

**K bodu 3 [§ 22 ods. 1 písm. g)]**

Legislatívno-technická úprava priestupku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky v nadväznosti na navrhované zmeny v § 137 ods. 2 písm. c) zákona o cestnej premávke, v ktorom sa navrhuje, aby sa za porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom považovalo len spôsobenie dopravnej nehody, pri ktorej dôjde k ublíženiu na zdraví inej osobe alebo spôsobením škody na majetku inému ako vodičovi vozidla.

**K bodom 4, 6 až 8 [§ 22 ods. 1 písm. h), ods. 2 písm. c), d) a ods. 3]**

Navrhuje sa nová úprava sankcií za priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktorého sa dopustí osoba, ktorá ako vodič motorového vozidla prekročí rýchlosť ustanovenú v zákone o cestnej premávke alebo prekročí rýchlosť ustanovenú dopravnou značkou alebo dopravným zariadením, pričom jednotlivé sankcie sú diferencované do troch úrovní. Hlavným účelom je priblíženie výšky sankcií za priestupok výške sankcií v tzv. objektívnej zodpovednosti, pričom sa zosúlaďujú aj hraničné hodnoty prekročenia rýchlosti (napr. v obci je hraničná hodnota pri priestupku prekročenie rýchlosti o viac ako 19 km/h, pri objektívnej zodpovednosti to je prekročenie rýchlosti o viac ako 20 km/h).

Pri prekročení rýchlosti v obci najviac o 20 km/h a mimo obce najviac o 30 km/h nedochádza vo výške sankcií k žiadnej zmene – v blokovom a rozkaznom konaní bude možné uložiť pokutu do 50 eur a v riadnom konaní do 100 eur.

Pri prekročení rýchlosti v obci o viac ako 20 km/h, ale o menej ako 50 km/h a mimo obce o viac ako o 30 km/h, ale menej ako o 60 km/h sa navrhuje upraviť možné rozpätie uloženej pokuty na 150 až 600 eur v riadnom konaní a od 30 do 400 eur v blokovom a rozkaznom konaní. Zároveň sa pri takomto prekročení rýchlosti vypúšťa možnosť uloženia zákazu činnosti. Takto nakoncipované nové rozpätie pokút umožní jasnejšie určiť konkrétnu výšku pokuty s prihliadnutím na postup podľa § 12 zákona o priestupkoch.

Za najzávažnejšie prekročenia rýchlosti, teda za prekročenie rýchlosti v obci o viac ako o 50 km/h a mimo obce o viac ako o 60 km/h sa zvyšuje horná hranica možnej pokuty, a to tak v riadnom, ako aj v blokovom konaní, pričom sa zároveň ustanovujú aj spodné hranice možnej pokuty. V riadnom konaní bude teda možné uložiť pokutu od 500 do 1 000 eur a v blokovom a rozkaznom konaní od 250 do 800 eur. Pri takomto prekročení rýchlosti sa vzhľadom na závažnosť takého konania ponecháva aj uloženie zákazu činnosti, a to v rozsahu od šiestich mesiacov do troch rokov.

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

Ide o legislatívno-technickú úpravu znenia poznámky pod čiarou vzhľadom na pomerne časté zmeny vo vymedzení porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom v § 137 ods. 2 zákona o cestnej premávke.

**K bodu 9 (§ 22 ods. 4)**

Vzhľadom na zmenu sankcií za prekročenie rýchlosti sa navrhuje, aby bol aj tento priestupok vybavený vždy v blokovom konaní, ak sú na to splnené zákonné podmienky (ak je priestupok spoľahlivo zistený a obvinený z priestupku je ochotný pokutu zaplatiť).

**K bodu 10 [§ 58 ods. 4 písm. a), § 86 písm. b)]**

Ide o legislatívno-technickú úpravu spočívajúcu v oprave nesprávnych vnútorných odkazov po prijatí zákona č. 94/2013 Z. z. o puncovníctve a skúšaní drahých kovov (puncový zákon) a o zmene niektorých zákonov.

**K bodu 11 (§ 61 ods. 1)**

Vzhľadom na potrebu transpozície smernice 2015/413 (čl. 4 ods. 4) sa konkretizuje, že automatizovaná výmena informácií o vymedzených deliktoch proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, sa uskutočňuje prostredníctvom informačného systému EUCARIS [Zmluva o európskom informačnom systéme vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS), oznámenie č. 17/2011 Z. z.].

**K bodom 12 a 13 [§ 61 ods. 1 písm. c), § 61 ods. 2 písm. f) kód 4.]**

Spresnenie transpozície smernice 2015/413 tak, aby bolo možné vyhľadať údaje aj pri priestupku nezastavenia na príkaz vyplývajúci z dopravnej značky „Stoj, daj prednosť v jazde!“.

**K bodu 14 (§ 68 ods. 1)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu v súvislosti so zmenou navrhovanou v § 22 ods. 1 písm. g) a so zmenou v § 137 ods. 2 písm. c) zákona o cestnej premávke, pričom sa vychádza z filozofie trestného konania, v ktorom sa trestné stíhanie za vymedzené trestné činy proti tomu, kto je vo vzťahu k poškodenému osobou, voči ktorej by mal poškodený ako svedok právo odoprieť výpoveď, môže začať a v už začatom trestnom stíhaní pokračovať iba so súhlasom poškodeného. Spôsobenie ťažkej ujmy na zdraví, ujmy na zdraví porušením dôležitej povinnosti vyplývajúcej zo zamestnania, povolania, postavenia alebo funkcie alebo uloženej podľa zákona, alebo spôsobenie malej škody na cudzom majetku, ktoré sa stane pri dopravnej nehode je tak v trestnom konaní podmienené súhlasom poškodeného, ak ide o poškodeného, ktorý je voči páchateľovi (vinníkovi, vodičovi vozidla) blízkou osobou.

Podľa súdnej judikatúry by sa takáto možnosť (prejednať priestupok len so súhlasom poškodeného) mala vzťahovať aj na menej závažné následky spôsobené dopravnou nehodou blízkej osobe, ktoré sa prejednávajú v priestupkovom konaní.

**K bodom 15 až 18 (§ 79)**

Navrhuje sa aby trovy konania za priestupky boli príjmom štátneho rozpočtu, ak osobitný zákon neustanovuje inak, s výnimkou úhrady trov za priestupky, ktoré prejednala obec. Trovy konania za priestupky, ktoré prejednala obec, budú príjmom obce.

**K bodu 19 (§ 84 ods. 2)**

Keďže za prekročenie rýchlosti v obci o viac ako 20 km/h, ale o menej ako 50 km/h a mimo obce o viac ako o 30 km/h, ale menej ako o 60 km/h, už nebude možné uložiť zákaz činnosti, je potrebné explicitne vyjadriť, že takýto priestupok nebude možné vybaviť napomenutím.

**K bodu 20 (§ 88)**

Podľa § 88 zákona o priestupkoch rozhodnutie o uložení pokuty za priestupok, ktorá je príjmom obce (13 ods. 3), vykonáva okresný úrad. Z uvedeného vyplýva, že vymáhajúcim správnym orgánom je vždy okresný úrad, a teda nie je rozhodujúce, či pokutu za taxatívne vymedzené skutkové podstaty priestupkov uvedené v § 13 ods. 3 zákona o priestupkoch uložila obec, okresný úrad alebo iný príslušný orgán, napríklad orgán Policajného zboru.

Zákon č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v § 7 ods. 1 prvej vete ustanovuje, že výkon rozhodnutia okresného úradu uskutočňuje ministerstvo vnútra, ak osobitný zákon neustanovuje inak. Za takýto osobitný zákon, ktorý upravuje inak výkon rozhodnutí okresných úradov vydaných v správnom konaní, možno považovať aj spomenuté ustanovenie zákona o priestupkoch. Okresné úrady však nie sú personálne ani inak vybavené na výkon predmetnej agendy, ktorá bola zverená ministerstvu vnútra v rámci programu reorganizácie štátnej správy (ESO), avšak so zámerom zabezpečovať výkon rozhodnutí okresných úradov predovšetkým na peňažné plnenie, z ktorého príjmy plynú do štátneho rozpočtu. Doterajší právny stav je nesystémovou odchýlkou v subjekte verejnej moci pri vymáhaní pokút, keďže ich výnos nie je príjmom štátneho rozpočtu, ale výlučne príjmom rozpočtu obce. Taktiež vzhľadom na značný rozsah právnych prostriedkov použiteľných pri výkone rozhodnutia je platná právna úprava vývojom už dlhodobo prekonaná, a teda v podstate nedôvodná.

Navrhovanou úpravou sa nemení rozpočtové určenie výnosu pokút za predmetné priestupky, ktorým aj naďalej zostáva miestny rozpočet obce podľa miesta spáchania priestupku. Odstránením asymetrického vzťahu pri výkone predmetných rozhodnutí sa zároveň zabezpečí jednoduchší a väčší prehľad o počte a výške uložených pokút, o dobrovoľne uhradených pokutách na základe zaslaných právoplatných rozhodnutí obciam a v neposlednom rade dôjde k flexibilnejšiemu a rýchlejšiemu výkonu rozhodnutia.

Vzhľadom na navrhované znenie § 13 ods. 3 a 4 je preto potrebné § 88 vypustiť.

**K bodu 21 (§ 95a)**

Ide o legislatívno-technická úpravu z dôvodu transpozície smernice 2015/413.

**K bodu 22 (§ 96c)**

Dopĺňa sa prechodné ustanovenie, podľa ktorého výkon rozhodnutia o uložení pokuty za priestupok, ktorý okresný úrad nezačal alebo neskončil do 31. decembra 2015, uskutoční Ministerstvo vnútra SR.

**K bodu 23 (Príloha)**

Dopĺňa sa transpozičná príloha, v ktorej sa uvádza smernica 2015/413.

**K čl. III**

Účinnosť zákona sa navrhuje od 1. januára 2016 okrem predĺženia prechodného obdobia v § 143a zákona o cestnej premávke, ktoré musí nadobudnúť účinnosť 31. decembra 2015.

Schválené na rokovaní vlády Slovenskej republiky 26. augusta 2015.

**Robert Fico v. r.**

**predseda vlády**

**Slovenskej republiky**

**Robert Kaliňák v. r.**

**podpredseda vlády a minister vnútra**

**Slovenskej republiky**