**Dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

Návrh zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o prevádzke vozidiel“) vypracovaný Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) sa predkladá podľa bodov B 20., B 21. a B 22. uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 484 z 24. septembra 2014 k Návrhu na určenie gestorských ústredných orgánov štátnej správy a niektorých orgánov verejnej moci, zodpovedných za prebratie a aplikáciu smerníc.

Zhodnotenie súčasného stavu:

Súčasný zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 725/2004 Z. z.“) platí od roku 2004 a bol už 19 krát novelizovaný. Ministerstvo sa rozhodlo vypracovať úplne nový zákon o prevádzke vozidiel najmä z troch dôvodov:

nové predpisy o schvaľovaní,

dohľad nad trhom,

balíček opatrení Európskej únie v súvislosti s kontrolami technického stavu vozidiel.

K bodu 1: Nové predpisy o schvaľovaní

 Zákon č. 725/2004 Z. z. vychádzal z troch rámcových smerníc, ktoré platili v roku 2004:

pre vozidlá kategórie M, N a O smernica Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o zblížení zákonov členských štátov týkajúca sa typového schvaľovania motorových a ich prípojných vozidiel,

pre vozidlá kategórie L smernica Európskeho Parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 týkajúca sa typového schválenia dvoj alebo trojkolesových motorových vozidiel a zrušenia smernice rady 92/61/EHS,

pre vozidlá kategórie T smernica Rady 74/150/EHS zo 4. marca 1974 o aproximácii zákonov členských štátov, týkajúca sa typového schvaľovania kolesových poľnohospodárskych alebo lesných traktorov.

Uvedené smernice v súčasnosti neplatia a sú nahradené tromi novými právnymi predpismi:

pre vozidlá kategórie M, N a O smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) v platnom znení [ďalej len „smernica (ES) č. 2007/46“],

pre vozidlá kategórie T, C, R a S nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) č. 167/2013“],

pre vozidlá kategórie L nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) č. 168/2013“].

V súčasnosti je v legislatívnom procese návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, a o dohľade nad trhom s nimi, ktorý Európska komisia predložila 27. januára 2016. Toto nariadenie nahradí súčasnú platnú smernicu (ES) č. 2007/46/ES, a tým sa zavŕši proces zmeny právnych predpisov zo smerníc na nariadenia.

Pod uvedené tri rámcové smernice spadali ďalšie čiastkové smernice, ktorými sa ustanovili technické požiadavky pre vozidlá, ich systémy, komponenty a samostatné technické jednotky. V roku 2004 bolo týchto čiastkových smerníc približne 100; v súčasnosti sú takmer všetky zrušené a nahradené priamo záväznými nariadeniami Európskej únie.

Pod zákon o prevádzke vozidiel spadá aj predpis, ktorým sa ustanovujú emisné limity plynných a pevných znečisťujúcich látok a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov. V roku 2004 išlo o smernicu Európskeho parlamentu a Rady 97/68/ES zo 16. decembra 1997 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú opatrení voči emisiám plynných a tuhých znečisťujúcich látok zo spaľovacích motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch, ktorá je od 1. januára 2017 nahradená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 zo 14. septembra 2016 o požiadavkách na emisné limity plynných a pevných znečisťujúcich látok a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 a (EÚ) č. 167/2013, a ktorým sa mení a zrušuje smernica 97/68/ES v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) č. 2016/1628“].

Záver: Od roku 2004 sa predpisy pre schvaľovanie vozidiel zásadným spôsobom zmenili. Aj keď boli vykonané čiastkové zmeny prostredníctvom noviel zákona č. 725/2004 Z. z., je potrebné celý systém schvaľovania komplexne zmeniť a nanovo upraviť v novom zákone o prevádzke vozidiel.

K bodu 2: Dohľad nad trhom

Dohľadom nad trhom sú činnosti a opatrenia orgánov dohľadu nad trhom, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby vozidlá, systémy, komponenty, samostatné technické jednotky alebo spaľovacie motory necestných pojazdných strojov, ktoré sú sprístupnené na trhu, boli v súlade s požiadavkami ustanovenými právnymi predpismi a aby neohrozovali zdravie, bezpečnosť ani inú oblasť ochrany verejného záujmu. V Slovenskej republike je orgánom dohľadu nad trhom Slovenská obchodná inšpekcia.

V súčasnosti je dohľad nad trhom upravený v troch právnych predpisoch Európskej únie:

nariadenie (EÚ) č. 167/2013,

nariadenie (EÚ) č. 168/2013,

nariadenie (EÚ) č. 2016/1628.

V legislatívnom procese je v súčasnosti ešte jeden právny predpis, kde dohľad nad trhom absentoval, a to je návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, a o dohľade nad trhom s nimi. Ide o vozidlá kategórie M, N a O, kde sa do tohto návrhu majú dostať aj príslušné opatrenia tak, aby jednotlivé príslušné orgány vedeli lepšie reagovať a vyhli sa problémom, ktoré boli pri kauze Volkswagenu.

Dohľad nad trhom predstavuje úplne nové požiadavky pre príslušné orgány. Do nášho právneho poriadku bol dohľad nad trhom zavedený prostredníctvom nevyhnutnej novelizácie zákona č. 725/2004 Z. z. Aj tento už zavedený systém je potrebné komplexne zmeniť a novým spôsobom upraviť v zákone o prevádzke vozidiel.

K bodu 3: Balíček opatrení Európskej únie v súvislosti s kontrolami technického stavu vozidiel

V roku 2014 bol Európskym parlamentom a Radou prijatý balíček opatrení o technickom stave vozidiel, ktoré v Európskej únii harmonizujú požiadavky v oblasti kontrol technického stavu vozidiel, v oblasti cestných technických kontrol a v oblasti evidencie registračných dokladov, a to

smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES [ďalej len „smernica (EÚ) č. 2014/45“],

smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ z 3. apríla 2014 o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá [ďalej len „smernica (EÚ) č. 2014/46“],

smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES [ďalej len „smernica (EÚ) č. 2014/47“].

Uvedené smernice síce nadobudli účinnosť 20. mája 2014, ale členské štáty sú povinné prijať vlastné vnútroštátne predpisy do 20. mája 2017, pričom uplatňovať ich musia najneskôr od 20. mája 2018.

Záver: uvedené smernice Európskej únie je potrebné transponovať do právneho poriadku Slovenskej republiky, čo si vyžaduje komplexnejšie zmeny a úpravy v novom zákone o prevádzke vozidiel.

Cieľom zákona o prevádzke vozidiel je komplexne riešiť problematiku podmienok prevádzky vozidiel v cestnej premávke v súlade s požiadavkami novej legislatívy Európskej únie a s prihliadnutím na poznatky a skúseností nadobudnuté v procese aplikácie v súčasnosti platného zákona č. 725/2004 Z. z.

Navrhovaným zákonom o prevádzke vozidiel sa upravuje

schvaľovanie na prevádzku v cestnej premávke vozidiel, systémov, komponentov, samostatných technických jednotiek, spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov, častí alebo vybavenia, ktoré môžu predstavovať vážne nebezpečenstvo pre správne fungovanie systémov, požiadavky na ich uvedenie na trh, sprístupnenie na trhu a uvedenie do prevádzky v cestnej premávke,

doklady vozidla,

prevádzka vozidiel v cestnej premávke,

cestné technické kontroly vrátane systému kontroly upevňovania nákladu,

technické služby na úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke,

kontroly vozidiel (technické kontroly, emisné kontroly, kontroly originality a cestné technické kontroly) a montáž plynových zariadení vo vozidlách, kontroly v nakladajúcej organizácii,

pôsobnosť orgánov verejnej správy,

zodpovednosť za porušenie povinností na úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke,

sprievodné novely súvisiacich zákonov v čl. II až XII, a to zákona č. [135/1961 Zb.](https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1961/135/) o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „cestný zákon“), zákona č. 455/1991 Z. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „živnostenský zákon“), zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o správnych poplatkoch“), zákona č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o kontrole vnútorného trhu“), zákona č. 725/2004 Z. z., zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej premávke“), zákona č. 136/2010 Z. z. o službách na vnútornom trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o službách na vnútornom trhu“), zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o výbere mýta“), zákona č. 488/2013 Z. z. o diaľničnej známke a o zmene niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o diaľničnej známke“), zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o odpadoch“) a zákona č. 387/2015 Z. z. o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 91/2016 Z. z. (ďalej len „zákon o cestnom informačnom systéme“).

Zákon o prevádzke vozidiel precizuje 11 vykonávacích vyhlášok, ktorými sa ustanovujú

podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel,

podrobnosti o technických požiadavkách na niektoré vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky na účely schvaľovania,

podrobnosti o dokladoch vozidla,

podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke,

podrobnosti o cestnej technickej kontrole,

podrobnosti o technickej službe overovania,

podrobnosti v oblasti technickej kontroly,

podrobnosti v oblasti emisnej kontroly,

podrobnosti v oblasti kontroly originality,

podrobnosti v oblasti montáže plynových zariadení,

podrobnosti o štátnom odbornom dozore a odbornom dozore technických služieb na úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke.

Zákon o prevádzke vozidiel a jeho vykonávanie v praxi bude mať dopad na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, ochrany životného prostredia a rovnosti hospodárskej súťaže, aby sa vozidlá používali, len ak sú udržiavané na požadovanom stupni technickej spôsobilosti pre cestnú premávku.

Účinnosť čl. VI, X a XI (novela zákona č. 725/2004 Z. z., zákona č. 474/2013 Z. z. a zákona č. 488/2013 Z. z.) sa navrhuje dňom 1. marca 2018; účinnosť čl. I až V, čl. VII bodov 1. až 5., 7. až 40., čl. VIII, čl. XI a čl. XII bodov 2. až 4. sa navrhuje dňom 20. mája 2018 vzhľadom na povinnú transpozíciu smerníc Európskej únie a účinnosť čl. VII bodu 6. a čl. XII bodu 1. sa navrhuje dňom 1. januára 2020 vzhľadom na zmenu informačných systémov.

Predložený návrh zákona bude mať pozitívny a negatívny vplyv na verejné financie, pozitívny a negatívny vplyv na podnikateľské prostredie. Návrh zákona nemá vplyv na životné prostredie, sociálne vplyvy a ani vplyv na služby verejnej správy pre občana. Návrh zákona bude mať pozitívny vplyv na informatizáciu spoločnosti. Vyhodnotenie vybraných vplyvov je uvedené v doložke vybraných vplyvov.

Návrh zákona o prevádzke vozidiel sa nepredkladá do vnútrokomunitárneho pripomienkového konania.

Návrh zákona o prevádzke vozidiel je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, s ústavnými zákonmi a nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, so zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi platnými v Slovenskej republike, s medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná, ako aj s právom Európskej únie.

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |
| --- |
| **Základné údaje** |
| **Názov materiálu** |
| Návrh zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „návrh zákona o prevádzke vozidiel“) |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky |
| **Charakter predkladaného materiálu** | ☐ |  |
| ☒ | Materiál legislatívnej povahy |
| ☒ | Transpozícia práva EÚ |
| Návrhom zákona o prevádzke vozidiel sa transponujú právne akty Európskej únie: smernica Rady 89/459/EHS z 18. júla 1989 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú hĺbky dezénu jazdnej plochy pneumatík určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 226, 3.8.1989),smernica Rady [96/53/ES](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1996:235:0059:013:SK:HTML) z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 2) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/7/ES z 18. februára 2002 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 6), smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 z 29. apríla 2015 (Ú. v. EÚ L 115, 6. 5. 2015).Smernica Rady [1999/37/ES](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1999:138:0057:003:SK:HTML) z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 4) v znení smernice Komisie 2003/127/ES z 23. decembra 2003 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 7), smernice Rady 2006/103/ES z 20. novembra 2006 (Ú. v. EÚ L 363, 20. 12. 2006), smernice Rady 2013/22/EÚ z 13. mája 2013 (Ú. v. EÚ L 158, 10.6.2013), smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ z 3. apríla 2014 (Ú. v. EÚ L 127, 29. 4. 2014).Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9. 10. 2007) v znení nariadenia Komisie (ES) č. 1060/2008/ES zo 7. októbra 2008 (Ú. v. EÚ L 292, 31. 10. 2008), nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009 (Ú. v. EÚ L 35, 4. 2. 2009), nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 zo 14. januára 2009 (Ú. v. EÚ L 35, 4. 2. 2009), nariadenia Komisie (ES) č. 385/2009 zo 7. mája 2009 (Ú. v. EÚ L 118, 13. 5. 2009), nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 (Ú. v. EÚ L 188, 18. 7. 2009), nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 (Ú. v. EÚ L 200, 31. 7. 2009), smernice Komisie 2010/19/EÚ z 9. marca 2010 (Ú. v. EÚ L 72, 20. 3. 2010), rozhodnutia Komisie 2011/415/EÚ zo 14. júla 2011 (Ú. v. EÚ L 185, 15. 7. 2011), nariadenia Komisie č. 371/2010/EÚ zo 16. apríla 2010 (Ú. v. EÚ L 110, 1. 5. 2010), nariadenia Komisie (EÚ) č. 183/2011 z 22. februára 2011 (Ú. v. EÚ L 53, 26. 2. 2011), nariadenia Komisie (EÚ) č. 582/2011 z 25. mája 2011 (Ú. v. EÚ L 167, 25. 6. 2011), nariadenia Komisie (EÚ) č. 678/2011 zo 14. júla 2011 (Ú. v. EÚ L 185, 15. 7. 2011), nariadenia Komisie (EÚ) č. 65/2012 z 24. januára 2012 (Ú. v. EÚ L 28, 31. 1. 2012), nariadenia Komisie (EÚ) č. 1229/2012 z 10. decembra 2012 (Ú. v. EÚ L 353, 21. 12. 2012), nariadenia Komisie (EÚ) č. 1230/2012 z 12. decembra 2012 (Ú. v. EÚ L 353, 21. 12. 2012), nariadenia Komisie (EÚ) č. 143/2013 z 19. februára 2013 (Ú. v. EÚ L 47, 20. 2. 2013), nariadenia Komisie (EÚ) č. 195/2013 zo 7. marca 2013 (Ú. v. EÚ L 65, 8. 3. 2013), smernice Rady 2013/15/EÚ z 13. mája 2013 (Ú. v. EÚ L 158, 10. 6. 2013), nariadenia Komisie (EÚ) č. 133/2014 z 31. januára 2014 (Ú. v. EÚ L 47, 18. 2. 2014), nariadenia Komisie (EÚ) č. 136/2014 z 11. februára 2014 (Ú. v. EÚ L 43, 13. 2. 2014), nariadenia Komisie (EÚ) č. 214/2014 z 25. februára 2014 (Ú. v. EÚ L 69, 8. 3. 2014), nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 540/2014 zo 16. apríla 2014 (Ú. v. EÚ L 158, 27. 5. 2014), nariadenia Komisie (EÚ) č. 1171/2014 z 31. októbra 2014 (Ú. v. EÚ L 315, 1. 11. 2014), nariadenia Komisie (EÚ) 2015/45 zo 14. januára 2015 (Ú. v. EÚ L 9, 15. 1. 2015), nariadenia Komisie (EÚ) 2015/166 z 3. februára 2015 (Ú. v. EÚ L 28, 4. 2. 2015), nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017 (Ú. v. EÚ L 175, 7. 7. 2017), nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1154 zo 7. júna 2017 (Ú. v. EÚ L 175, 7. 7. 2017), nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1347 z 13. júla 2017 (Ú. v. EÚ L 192, 24. 7. 2017).Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. ES L 127, 29.4.2014).Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014). |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | *27. júla 2017 - 10. augusta 2017* |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** | *23. augusta 2017 – 14. septembra 2017* |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR\*** | *november 2017* |
|  |
| **Definovanie problému** |
|  Návrh zákona o prevádzke vozidiel vypracovaný Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) sa predkladá podľa bodov B.20., B.21. a B.22. uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 484 z 24. septembra 2014 k Návrhu na určenie gestorských ústredných orgánov štátnej správy a niektorých orgánov verejnej moci, zodpovedných za prebratie a aplikáciu smerníc. Súčasný stav:  Súčasný zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 725/2004 Z. z.“) platí od roku 2004 a bol už 19 krát novelizovaný. Ministerstvo sa rozhodlo vypracovať úplne nový zákon o prevádzke vozidiel najmä z troch dôvodov:nové predpisy o schvaľovaní,dohľad nad trhom,balíček opatrení EÚ v súvislosti s kontrolami technického stavu vozidiel.K bodu 1: Nové predpisy o schvaľovaní  Zákon č. 725/2004 Z. z. vychádzal z troch rámcových smerníc, ktoré platili v roku 2004: pre vozidlá kategórie M, N a O smernica Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o zblížení zákonov členských štátov týkajúca sa typového schvaľovania motorových a ich prípojných vozidiel,pre vozidlá kategórie L smernica Európskeho Parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 týkajúca sa typového schválenia dvoj alebo trojkolesových motorových vozidiel a zrušenia smernice rady 92/61/EHS,pre vozidlá kategórie T smernica Rady 74/150/EHS zo 4. marca 1974 o aproximácii zákonov členských štátov, týkajúca sa typového schvaľovania kolesových poľnohospodárskych alebo lesných traktorov. Uvedené smernice v súčasnosti neplatia a sú nahradené tromi novými právnymi predpismi:pre vozidlá kategórie M, N a O smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) v platnom znení [ďalej len „smernica (ES) č. 2007/46“],pre vozidlá kategórie T, C, R a S nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) č. 167/2013“],pre vozidlá kategórie L nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) č. 168/2013“]. V súčasnosti je v legislatívnom procese návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, a o dohľade nad trhom s nimi, ktorý Európska komisia predložila 27. januára 2016. Toto nariadenie nahradí súčasnú platnú smernicu (ES) č. 2007/46/ES, a tým sa zavŕši proces zmeny právnych predpisov zo smerníc na nariadenia. Pod uvedené tri rámcové smernice spadali ďalšie čiastkové smernice, ktorými sa ustanovili technické požiadavky pre vozidlá ich systémy, komponenty a samostatné technické jednotky. V roku 2004 bolo týchto čiastkových smerníc približne 100; v súčasnosti sú takmer všetky zrušené a nahradené priamo záväznými nariadeniami. Od roku 2004 sa predpisy pre schvaľovanie vozidiel zásadným spôsobom zmenili. Aj keď boli vykonané čiastkové zmeny prostredníctvom noviel zákona č. 725/2004 Z. z., je potrebné celý systém schvaľovania komplexne zmeniť a nanovo upraviť v novom zákone o prevádzke vozidiel.K bodu 2: Dohľad nad trhom Dohľadom nad trhom sú činnosti a opatrenia orgánov dohľadu nad trhom, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby vozidlá, systémy, komponenty, samostatné technické jednotky alebo spaľovacie motory necestných pojazdných strojov, ktoré sú sprístupnené na trhu, boli v súlade s požiadavkami ustanovenými právnymi predpismi a aby neohrozovali zdravie, bezpečnosť ani inú oblasť ochrany verejného záujmu. V Slovenskej republike je orgánom dohľadu nad trhom Slovenská obchodná inšpekcia. V súčasnosti je dohľad nad trhom upravený v troch právnych predpisoch Európskej únie:nariadenie (EÚ) č. 167/2013,nariadenie (EÚ) č. 168/2013,nariadenie (EÚ) č. 2016/1628. V legislatívnom procese je v súčasnosti ešte jeden právny predpis, kde dohľad nad trhom absentoval a to je návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, a o dohľade nad trhom s nimi. Ide o vozidlá kategórie M, N a O, kde sa do tohto návrhu majú dostať aj príslušné opatrenia tak, aby jednotlivé príslušné orgány vedeli lepšie reagovať a vyhli sa problémom, ktoré boli pri kauze Volkswagenu. Dohľad nad trhom predstavuje úplne nové požiadavky pre príslušné orgány. Do nášho právneho poriadku bol dohľad nad trhom zavedený prostredníctvom nevyhnutnej novelizácie zákona č. 725/2004 Z. z. Aj tento už zavedený systém je potrebné komplexne zmeniť a novým spôsobom upraviť v zákone o prevádzke vozidiel.K bodu 3: Balíček opatrení Európskej únie v súvislosti s kontrolami technického stavu vozidiel V roku 2014 bol Európskym parlamentom a Radou prijatý balíček opatrení o technickom stave vozidiel, ktoré v Európskej únii harmonizujú požiadavky v oblasti kontrol technického stavu vozidiel, v oblasti cestných technických kontrol a v oblasti evidencie registračných dokladov, a tosmernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES [ďalej len „smernica (EÚ) č. 2014/45“],smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ z 3. apríla 2014 o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá [ďalej len „smernica (EÚ) č. 2014/46“],smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES [ďalej len „smernica (EÚ) č. 2014/47“]. Uvedené smernice síce nadobudli účinnosť 20. mája 2014, ale členské štáty sú povinné prijať vlastné vnútroštátne predpisy do 20. mája 2017, pričom uplatňovať ich musia najneskôr od 20. mája 2018. Vyššie uvedené smernice EÚ je potrebné transponovať do právneho poriadku Slovenskej republiky, čo si vyžaduje komplexnejšie zmeny a úpravy v novom zákone o prevádzke vozidiel. Cieľom zákona o prevádzke vozidiel je komplexne riešiť problematiku podmienok prevádzky vozidiel v cestnej premávke v súlade s požiadavkami novej legislatívy Európskej únie a s prihliadnutím na poznatky a skúseností nadobudnuté v procese aplikácie v súčasnosti platného zákona č. 725/2004 Z. z. Navrhovaným zákonom o prevádzke vozidiel sa upravujeschvaľovanie na prevádzku v cestnej premávke vozidiel, systémov, komponentov, samostatných technických jednotiek, spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov, častí alebo vybavenia, ktoré môžu predstavovať vážne nebezpečenstvo pre správne fungovanie systémov, požiadavky na ich uvedenie na trh, sprístupnenie na trhu a uvedenie do prevádzky v cestnej premávke,doklady vozidla,prevádzka vozidiel v cestnej premávke,cestné technické kontroly vrátane systému kontroly upevňovania nákladu a kontroly v nakladajúcej organizácii,technické služby na úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke,kontroly vozidiel (technické kontroly, emisné kontroly, kontroly originality vozidiel) a montáž plynových zariadení vo vozidlách, pôsobnosť orgánov verejnej správy,zodpovednosť za porušenie povinností na úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke,sprievodné novely súvisiacich zákonov v čl. II až XII, a to zákona č. [135/1961 Zb.](https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1961/135/) o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov, zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov, zákona č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 725/2004 Z. z., zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 136/2010 Z. z. o službách na vnútornom trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 387/2015 Z. z. o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 91/2016 Z. z. a zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. |
| **Ciele a výsledný stav** |
| *Uveďte hlavné ciele navrhovaného predpisu (aký výsledný stav chcete reguláciou dosiahnuť).*Cieľom návrhu zákona o prevádzke vozidiel je komplexne riešiť problematiku podmienok prevádzky vozidiel v cestnej premávke v súlade s požiadavkami novej legislatívy Európskej únie a s prihliadnutím na poznatky a skúseností nadobudnuté v procese aplikácie v súčasnosti platného zákona č. 725/2004 Z. z.Predmet úpravy návrhu zákona o prevádzke vozidiel je uvedený v bode 2. |
| **Dotknuté subjekty** |
| *Uveďte subjekty, ktorých sa zmeny návrhu dotknú priamo aj nepriamo:*Návrh zákona sa bude týkať:výrobcov a zástupcov výrobcu, ktorí vyrábajú typ vozidla alebo vykonávajú hromadné prestavby typu vozidla, vyrábajú typ systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky,prevádzkovateľov vozidla,technických služieb overovania, technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality, technickej služby montáže plynových zariadení,nakladajúcich organizácií, osôb zodpovedných za nakládku vozidiel v nakladacej organizácii,oprávnených osôb technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality, montáže plynových zariadení a ich pracovníkov,fyzických osôb – podnikateľov a právnických osôb vykonávajúcich diagnostiku, opravy alebo údržbu cestných motorových vozidiel alebo vykonávajúcich opravy karosérií,fyzických osôb – podnikateľov a právnických osôb vykonávajúcich predaj ojazdených cestných motorových vozidiel priamo alebo sprostredkovane informácie,poisťovní.leasingových spoločností,znalcov,orgánov štátnej správy: Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Ministerstvo vnútra SR, okresné úrady, okresné úrady v sídle kraja, Slovenská obchodná inšpekcia, orgány Policajného zboru, inšpektoráty práce. |
| **Alternatívne riešenia** |
| *Aké alternatívne riešenia boli posudzované?**Uveďte, aké alternatívne spôsoby na odstránenie definovaného problému boli identifikované a posudzované.*Alternatívne riešenia neboli zvažované, pretože smernica (EÚ) č. 2014/45 jasne určuje kritéria pre subjekty vykonávajúce kontrolu technického stavu, na technologické zariadenia, požiadavky na kontrolných technikov, spôsob vyhodnocovania vozidiel, odbornú spôsobilosť kontrolórov, taktiež smernica (EÚ) č. 2014/47 jasne určuje kritéria na technologické zariadenia, požiadavky na kontrolných technikov, spôsob vyhodnocovania vozidiel, čím súčasný stav tzv. nulový variant nemohol byť použitý. Uvedené smernice nedávajú možnosť členským štátom, netransponovať smernice v plnom rozsahu. |
| **Vykonávacie predpisy** |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | ☒ Áno | ☐ Nie |
| Predpokladá sa prijatie nasledovných vykonávacích predpisov:návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel,návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na niektoré vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky na účely schvaľovania,návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o dokladoch vozidla,návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke,návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole,návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technickej službe overovania, návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly,návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti emisnej kontroly, návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti kontroly originality, návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti montáže plynových zariadení,návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o štátnom odbornom dozore a odbornom dozore technických služieb na úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke. |
| **Transpozícia práva EÚ**  |
| *Uveďte, v ktorých ustanoveniach ide národná právna úprava nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ spolu s odôvodnením.*Podrobnosti o transpozícii smerníc sú uvedené v tabuľkách zhody. Uvedené smernice stanovujú minimálne harmonizované požiadavky. |
| **Preskúmanie účelnosti\*\*** |
| *Uveďte termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti navrhovaného predpisu.**Uveďte kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané.*Podľa smernice (EÚ) č. 2014/45 Európska komisia do 30. apríla 2020 predloží správu o vykonávaní tejto smernice a podľa smernice (EÚ) č. 2014/47 Európska komisia do 20. mája 2022 predloží správu o vykonávaní tejto smernice. Na základe toho následne Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky interne preskúma účinnosť a účelnosť prijatých právnych predpisov. |
|  |
| **Vplyvy navrhovaného materiálu** |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **☒** | **Pozitívne** | ☐ | **Žiadne** | **☒** | **Negatívne** |
|  z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy | ☐ | Áno | ☐ | Nie | **☒** | Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** | **☒** | **Pozitívne** | ☐ | **Žiadne** | **☒** | **Negatívne** |
|  z toho vplyvy na MSP | **☒** | Pozitívne | ☐ | Žiadne | **☒** | Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu** | **☒** | **Pozitívne** | **☐** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho** |  |  |  |  |  |  |
|  **vplyvy služieb verejnej správy na občana** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
|  **vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |

|  |
| --- |
| **Poznámky** |
| *V prípade potreby uveďte doplňujúce informácie k návrhu.*Vplyv na podnikateľské prostredie je negatívny, pretože stanice technickej kontroly a pracoviská emisnej kontroly budú musieť investovať určité finančné prostriedky do technologického vybavenia.Vytvorenie registra prevádzkových záznamov a registra osvedčení o zhode COC bude mať negatívny vplyv na podnikateľské subjekty, ktoré sú povinné zasielať údaje do týchto registrov. Zároveň vytvorením týchto registrov bude mať pozitívny vplyv pre podnikateľské prostredie a pre občanov, pretože tieto registre prispejú k zníženiu podvodov s pozmeňovaním hodnoty ukazovateľa počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti vozidla.Podrobnosti sú uvedené v doložke vplyvov na podnikateľské prostredie. Tento vplyv sa týka aj MSP, pretože niektoré opravné osoby technickej kontroly a oprávnené osoby emisnej kontroly patria do tejto skupiny.Návrh zákona predpokladá vydanie 11 vykonávacích právnych predpisov, ktoré budú predložené samostatne do pripomienkového konania, kde bude vyčíslený ich dopad, pričom nepredpokladá sa žiadny iný dopad na rozpočet verejnej správy, ktorý je vyčíslený už s predložením tohto návrhu zákona do pripomienkového konania. |
| **Kontakt na spracovateľa** |
| *Uveďte údaje na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov*Ministerstvo dopravy a výstavby SRSekcia cestnej dopravy a pozemných komunikáciíŠtátny dopravný úradJUDr. Bohuš Chochlík – bohus.chochlik@mindop.sk Ing. Ľubomír Moravčík, PhD. – lubomir.moravcik@mindop.sk  |
| **Zdroje** |
| *Uveďte zdroje (štatistiky, prieskumy, spoluprácu s odborníkmi a iné), z ktorých ste pri vypracovávaní doložky, príp. analýz vplyvov vychádzali.*Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky pri vypracovaní doložky vybraných vplyvov ako aj analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy a analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie vychádzalo z vlastných odhadov, odhadov technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality, informácií od dodávateľov technologických zariadení a tiež zo štatistík Ministerstva vnútra Slovenskej republiky.  |
| **Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK** |
| *Uveďte stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov, ktoré Vám bolo zaslané v rámci predbežného pripomienkového konania*Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadrila k materiálu nesúhlasné stanovisko s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa nasledovných pripomienok:**K doložke vybraných vplyvov**Komisia žiada predkladateľa vyznačiť „pozitívny“ a „negatívny vplyv“ na MSP a odstrániť vplyv „žiadny“ z dôvodu, že opravné osoby technickej kontroly a oprávnené osoby emisnej kontroly sú malé a stredné podniky. *– doložka vybraných vplyvov v bode 9 upravená podľa pripomienky.*Komisia zároveň odporúča dopracovať bod 5. Alternatívne riešenia doložky vybraných vplyvov a to najmä z dôvodu, že ide o nový zákon, ktorý rozširuje pôsobnosť doteraz platného zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a transponuje smernice, t. j. legislatívu, ktorá nemusí byť v právnom poriadku SR transponovaná v plnom rozsahu. Komisia odporúča doplniť do vyhodnotenia nulový variant, t. j. keby ostal zachovaný súčasný stav. Navrhované alternatívne riešenia Komisia odporúča vyčísliť, alebo uviesť pozitíva/negatíva daného variantu. *– doložka vybraných vplyvov v bode 5 upravená z dôvodu objasnenia pripomienky.*Komisia odporúča zvážiť možnosť preskúmania účelovosti tejto právnej normy (bod 8. doložky), najmä z dôvodu, že v súčasnosti platná právna norma bola novelizovaná v priebehu 13 rokov novelizovaná 19-krát. *– doložka vybraných vplyvov v bode 8 upravená podľa pripomienky.*Komisia odporúča vyplniť bod 12. Zdroje o napr. kalkulačku nákladov, prípade aj iné/ďalšie štatistické dáta využívané pri určovaní, napr. počtu subjektov, ktorých sa regulácia týka, či vlastné odborné odhady a štatistiky. *– doložka vybraných vplyvov v bode 12 upravená podľa pripomienky.***K analýze vplyvov na podnikateľské prostredie**Komisia žiada predkladateľa o dopracovanie časti 3.2 Vyhodnotenie konzultácií analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie o relevantné údaje o formulovaných otázkach a témach diskusie, ako aj odpovede, prípadne stanoviská zúčastnených strán a spôsob ich zapracovania/využitia v materiáli, prípadne vyhodnotenia. Zároveň Komisia požaduje uviesť informáciu, či ciele, ktoré si predkladateľ stanovil pri príprave konzultácií, boli spolu s odôvodnením splnené. *– analýza vplyvov na podnikateľské prostredie bola v bode 3.2 doplnená v zmysle pripomienky.*Odôvodnenie: Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie nie je vypracovaná v súlade s metodikou vypracovania analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov.Komisia žiada predkladateľa o doplnenie počtu subjektov, ktorých sa bude regulácia týkať, vrátane malých a stredných podnikov. *– analýza vplyvov na podnikateľské prostredie bola v bode 3.1 doplnená v zmysle pripomienky.*Odôvodnenie: Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie nie je vypracovaná v súlade s metodikou vypracovania analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov. Komisia má za to, že predkladateľ takouto informáciou disponuje, pretože je subjekty a ich počet je čiastočne/približne uvedený v časti 3.3.2 Nepriame finančné náklady. V súvislosti s vyššie uvedenou pripomienkou sa Komisia domnieva, že predložený návrh zákona sa vzťahuje aj na podnikateľské subjekty, ktoré na svoje podnikanie využívajú osobné, prípade aj nákladné vozidlá a teda aj túto skupinu podnikateľských subjektov je potrebné uviesť a vyčísliť. *– návrh zákona sa týka každého prevádzkovateľa vozidla, teda aj podnikateľských subjektov, ktorí vlastnia vozidla. Oproti súčasnej právnej úprave nedochádza k žiadnym zmenám, ktorá by mala vplyv na podnikateľské subjekty.*Komisia žiada predkladateľa do časti 3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie doplniť aj finančné vyjadrenie nepriamych nákladov a tabuľku podľa toho upraviť.Odôvodnenie:V časti 3.3.2 Nepriame finančné náklady sú náklady popísané a vyšpecifikované, nie sú však uvedené v časti 3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie a tak nie je možné súhlasiť, že materiál má len cca 63 eurový vplyv na jedného podnikateľa. *– analýza vplyvov na podnikateľské prostredie bola v bode 3.3.4 upravená v zmysle pripomienky.***K vplyvom na rozpočet verejnej správy a doložke vybraných vplyvov**V doložke vybraných vplyvov sú uvedené pozitívne aj negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, pričom rozpočtová zabezpečenosť nie je označená. Podľa analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy (bod 2.1.1.) negatívne dôsledky nie sú rozpočtovo zabezpečené. V analýze vplyvov nie je uvedená kvantifikácia dôsledkov na rozpočet verejnej správy, len v bode 2.1.1. sú uvedené predpokladané pozitívne a negatívne vplyvy na rozpočet kapitol MDV SR a MV SR. V prípade kapitoly MDV SR sa predpokladá vplyv v súvislosti s úpravou jednotného informačného systému v cestnej doprave a nadväzných systémov a rozhraní v sume cca 1,5 mil. eur. V kapitole MV SR sa predpokladá vplyv v súvislosti so zakúpením kontrolných zariadení pre vykonávanie cestných technických kontrol vlastnými prostriedkami a úpravou informačného systému evidencie vozidiel a dopravných nehôd, pričom je uvedené, že tieto vplyvy nie je možné odhadnúť. Zároveň predkladateľ uvádza, že výdavky by mali byť zabezpečené v rámci limitov kapitol MDV SR a MV SR, ktoré si budú prostriedky na financovanie uplatňovať v rámci prípravy návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2018 až 2020. V analýze vplyvov nie je kvantifikovaný ani vplyv z titulu úpravy správnych poplatkov. *– analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy bola v bode 2.1.1 doplnená v zmysle pripomienky.*V nadväznosti na uvedené Komisia žiada dopracovať analýzu vplyvov na rozpočet verejnej správy vrátane všetkých relevantných tabuliek tak, ako to vyplýva z platnej Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov a zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy a to na bežný rok a tri nasledujúce rozpočtové roky, podľa jednotlivých subjektov verejnej správy, programov a zdrojov krytia. *– analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy bola v bode 2.1 doplnená v zmysle pripomienky.*Okrem vplyvov uvedených v časti 2.1.1. analýzy Komisia poukazuje tiež na § 61 navrhovaného zákona, podľa ktorého by orgány policajného zboru mali vyberať príspevok na podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu ako náklady spojené s použitím technického zariadenia. Vzhľadom na to, že uvedený nový príspevok budú vyberať orgány policajného zboru, možno predpokladať, že ide o príjem štátneho rozpočtu, kapitoly MV SR. V nadväznosti na uvedené Komisia žiada v analýze vyčísliť aspoň kvalifikovaným odhadom tento príjem. Súčasne je potrebné v tomto ustanovení uviesť, že ide o príjem štátneho rozpočtu. *– analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy bola v bode 2.1.1 doplnená v zmysle pripomienky.*V Čl. V (novela zákona č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa) sa v nadväznosti na § 139 Čl. I predloženého návrhu zákona rozširujú kompetencie Slovenskej obchodnej inšpekcie, pričom v doložke nie je uvedený vplyv na uvedenú organizáciu. V prípade, že rozšírenie kompetencií SOI bude mať vplyv na rozpočet verejnej správy, Komisia ho žiada zahrnúť do analýzy vplyvov, resp. v prípade že uvedené nemá vplyv na rozpočet, Komisia žiada v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy jednoznačne uviesť, že návrh nemá vplyv na SOI. *– analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy bola v bode 2.1.1 doplnená v zmysle pripomienky.*V analýze vplyvov nie je uvedený ani pozitívny vplyv v súvislosti s ukladaním sankcií. *– analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy bola v bode 2.1.1 doplnená v zmysle pripomienky.*V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy by mali byť jednoznačne uvedené všetky nové vplyvy navrhovaného zákona na príjmovú a výdavkovú časť rozpočtu verejnej správy v porovnaní so súčasne platným zákonom, vrátane návrhu na úhradu zvýšených výdavkov, resp. úbytku príjmov. *– v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy boli uvedené všetky predpokladané nové vplyvy na príjmovú a výdavkovú časť rozpočtu verejnej správy v porovnaní so súčasne platným zákonom.*Výdavky súvisiace s realizáciou navrhovaného zákona Komisia žiada zabezpečiť v rámci stanovených limitov výdavkov a počtu zamestnancov dotknutých kapitol na príslušný rozpočtový rok, t. j. bez požiadaviek na ich zvýšenie. *– návrhom zákona sa nepredpokladá navýšenie počtu zamestnancov a tým navýšenie výdavkových limitov rozpočtu verejnej správy.*Vzhľadom na to, že MDV SR predkladá súčasne s návrhom zákona aj vykonávacie vyhlášky, v prípade, že z nich vyplývajú dôsledky na rozpočet verejnej správy, uvedené Komisia žiada doplniť do doložky vybraných vplyvov s tým, že tieto dôsledky budú zabezpečené v rámci limitov rozpočtu príslušných kapitol. Ak vyhlášky nemajú vplyv na rozpočet verejnej správy, Komisia navrhuje túto skutočnosť uviesť v bode 10. Poznámky doložky vplyvov k návrhu zákona. *– doložka vybraných vplyvov v bode 10 doplnená v zmysle pripomienky.*Doložku Komisia žiada prepracovať a opätovne predložiť MF SR na posúdenie. *– doložka bola prepracovaná v zmysle pripomienok.***K sociálnym vplyvom**V prípade, že materiál prinesie zmenu vo výdavkoch domácností (zvýšenie alebo zníženie), je potrebné prehodnotiť sociálne vplyvy materiálu v doložke vybraných vplyvov (pozitívne či negatívne, resp. pozitívne aj negatívne sociálne vplyvy) a vypracovať analýzu sociálnych vplyvov. Ak návrh povedie k vplyvom na hospodárenie domácností, tieto vplyvy je potrebné zhodnotiť v bode 4.1 analýzy sociálnych vplyvov. Uvedené vplyvy môžu napríklad súvisieť so zavedením nových poplatkov pre obyvateľov (prevádzkovateľov vozidla), zmenami v existujúcich správnych poplatkoch alebo s možným prenesením zvýšených nákladov, ktoré vzniknú podnikateľským subjektom v súvislosti s návrhom do vyšších cien tovarov a služieb pre obyvateľov – prevádzkovateľov vozidla. *– z hľadiska súčasnej právnej úpravy a navrhnutým zmenám v návrhu zákona nepredpokladáme zmeny vo výdavkoch domácností, preto nie je potrebné vypracovať analýzu sociálnych vplyvov.***K analýze vplyvov na služby verejnej správy pre občana a doložke vybraných vplyvov**Navrhovaným zákonom sa stanovujú aj služby a povinnosti pre prevádzkovateľa a držiteľa vozidla, čiže pre občana – nepodnikateľa. Komisia navrhuje posúdiť, či sa budú poskytovať nové služby alebo či dochádza k zmene pôvodných služieb a či budú mať vplyv (finančný, časový) na občana. Pokiaľ áno, Komisia navrhuje vypracovať analýzu vplyvov na služby verejnej správy pre občana a zároveň posúdiť a vyznačiť v doložke vybraných vplyvov, či pôjde o pozitívny alebo negatívny vplyv, prípadne aj pozitívny aj negatívny vplyv. *– z hľadiska súčasnej právnej úpravy a navrhnutým zmenám v návrhu zákona nepredpokladáme zmeny pôvodných služieb ani vytvoreniu nových služieb, preto nie je potrebné vypracovať analýzu vplyvov na služby verejnej správy pre občana.* |

**Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy,**

**na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu**

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

Tabuľka č. 1

|  |  |
| --- | --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** |
| **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **100 000** | **100 000** | **100 000** |
| v tom: MV SR | 0 | **100 000** | **100 000** | **100 000** |
| ***z toho:***  |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **100 000** | **100 000** | **100 000** |
| *Rozpočtové prostriedky* | **0** | *100 000* | *100 000* | *100 000* |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **1 800 000** | **2 240 500** | **2 240 500** | **1 540 500** |
| **v tom: MDV SR/0EK0L04** | **1 800 000** |  | **0** | **0** |
| ***z toho:***  |  |  | **0** |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **1 800 000** |  | **0** | **0** |
| *Rozpočtové prostriedky* | *1 800 000* |  | *0* | *0* |
| *EÚ zdroje* | *0* |  | *0* | *0* |
| *spolufinancovanie* | *0* |  | *0* | *0* |
| **v tom: MV SR** | 0 | **2 240 500** | **2 240 500** | **1 540 500** |
| ***z toho:***  |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | 2 240 500 | 2 240 500 | 1 540 500 |
| *Rozpočtové prostriedky* | *0* | 2 240 500 | 2 240 500 | 1 540 500 |
| *EÚ zdroje* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *spolufinancovanie* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| **Vplyv na počet zamestnancov**  | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na mzdové výdavky** | **0** | **40 500** | **40 500** | **40 500** |
| **v tom: MV SR** |  | **40 500** | **40 500** | **40 500** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | **1 800 000** | **0** | **0** | **0** |
| v tom: MDV SR / 0EK0L04 |  0 | 0 | 0 | 0 |
|  MDV SR / 01706,01707 |  1 800 000 | 0 | 0 | 0 |
|  MV SR | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Iné ako rozpočtové zdroje** | **0** |  | **0** | **0** |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv / úspora** | **0** | **-2 140 500** | **-2 140 500** | **- 1 430 500** |

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

Návrh zákona o prevádzke vozidiel predpokladá negatívny ale aj pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy.

Negatívny vplyv vo výške 1 800 000,- eur v roku 2017 sa predpokladá v rámci rozpočtovej kapitoly MDV SR, kde na základe dopadovej analýzy bude, v súvislosti s predloženým návrhom zákona, potrebné upraviť „Jednotný informačný systém v cestnej doprave“. Výdavky súvisiace s návrhom zákona má MDV SR zabezpečené v rámci limitov výdavkov rozpočtu na rok 2017, a to na základe rozpočtového opatrenia – presun medzi programami.

Pozitívny a negatívny vplyv sa predpokladá v rozpočtovej kapitole MV SR, kde sa predpokladajú výdavky spojené s úpravou informačného systému evidencie vozidiel, informačného systému evidencie dopravných nehôd a centrálnej evidencie správnych deliktov a priestupkov. Výdavky spojené so zabezpečením údržby existujúcich kontrolných zariadení na vykonávanie cestných technických kontrol a obstaranie novej techniky (obstarávanie rozložené do troch rokov) ako aj nárast mzdových prostriedkov, a to vo výške približne 6 000 000,- eur. Výdavky spojené s plnením vyššie uvedených úloh nemá MV SR zabezpečené vo vládou SR schválenom rozpočte na roky 2018-2020. V roku 2018 bude MV SR rokovať s MF SR ohľadom úpravy/navýšenia limitov výdavkov rezortu vnútra a výdavky rokov 2019 a 2020 si MV SR uplatní v rámci procesu prípravy rozpočtu verejnej správy na roky 2019 – 2021.

Návrhom zákona sa zavádza príspevok na podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu, ktorý je predstavuje pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Slovenská republika bude povinná vykonať minimálne 5 % cestných technických kontrol z celkového počtu evidovaných vozidiel kategórie M2, M3, N2, N3, O3 a O4. Pri vykonávaní cielených cestných technických kontrol sa odhaduje, že ročne v rámci podrobnejšej cestnej technickej kontroly bude s chybami vyhodnotených približne 500 vozidiel, čo by malo predstavovať ročný príjem vo výške 100 000,- eur.

Návrhom zákona dochádza aj k úprave správnych poplatkov. Pri niektorých správnych poplatkoch sú navrhnuté nižšie sadzby a pri niektorých správnych poplatkoch sú navrhnuté naopak vyššie sadzby. Správne poplatky sú nastavené tak, aby celkový príjem bol zachovaný na súčasnej úrovni. Výška očakávaných príjmov sa však nedá v súčasnej dobe vyčísliť.

Ďalším dotknutými subjektami sú inšpektoráty práce, ktorým sa rozširujú kompetencie v súvislosti s kontrolou naloženia a upevnenia nákladu. Inšpektoráty práce disponujú inšpektormi v oblasti cestnej dopravy, ktorí už v súčasnosti vykonávajú dozor z hľadiska sociálnej legislatívy. Pri tejto činnosti budú zároveň podľa potreby vykonávať aj kontrolu naloženia a upevnenia nákladu. V súčasnej dobe sa predpokladá, že výkon tejto povinnosti nebude predstavovať vplyv na rozpočet inšpektorátov práce. V prípade, ak vznikne potreba personálne a materiálne posilniť/dobudovať inšpektoráty práce súvisiace výdavky s týmto spojené sa budú uplatňovať v rámci prípravy rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové obdobie.

Pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy sa predpokladá v súvislosti s výkonom kontrolnej činnosti, kedy budú inšpektoráty práce pri zistení porušenia zákona ukladať pokuty. Vzhľadom na to, že ide o novú oblasť, nie je možné v súčasnosti odhadnúť príjem z uložených pokút.

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

 Cieľom návrhu zákona o prevádzke vozidiel je komplexne riešiť problematiku podmienok prevádzky vozidiel v cestnej premávke v súlade s požiadavkami novej legislatívy Európskej únie a s prihliadnutím na poznatky a skúseností nadobudnuté v procese aplikácie v súčasnosti platného zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

 Navrhovaným zákonom sa upravuje

schvaľovanie na prevádzku v cestnej premávke vozidiel, systémov, komponentov, samostatných technických jednotiek, spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov, častí alebo vybavenia, ktoré môžu predstavovať vážne nebezpečenstvo pre správne fungovanie systémov, požiadavky na ich uvedenie na trh, sprístupnenie na trhu a uvedenie do prevádzky v cestnej premávke,

doklady vozidla,

prevádzka vozidiel v cestnej premávke,

cestné technické kontroly vrátane systému kontroly upevňovania nákladu a kontroly v nakladajúcej organizácii,

technické služby na úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke,

kontroly vozidiel (technické kontroly, emisné kontroly, kontroly originality vozidiel) a montáž plynových zariadení vo vozidlách,

pôsobnosť orgánov verejnej správy,

zodpovednosť za porušenie povinností na úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke,

sprievodné novely súvisiacich zákonov v čl. II až XIII, a to zákona č. [135/1961 Zb.](https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1961/135/) o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, zákona č. 455/1991 Z. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov, zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov, zákona č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 725/2004 Z. z., zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 136/2010 Z. z. o službách na vnútornom trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 488/2013 Z. z. o diaľničnej známke a o zmene niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 387/2015 Z. z. o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 91/2016 Z. z. a zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

 zmena v nároku

 nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

 kombinovaný návrh

 x iné

**2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie**

Návrh zákona o prevádzke vozidiel predpokladá negatívny ale aj pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy.

Negatívny vplyv vo výške 1 800 000,- eur v roku 2017 sa predpokladá v rámci rozpočtovej kapitoly MDV SR, kde na základe dopadovej analýzy bude, v súvislosti s predloženým návrhom zákona, potrebné upraviť „Jednotný informačný systém v cestnej doprave“.

Pozitívny a negatívny vplyv sa predpokladá v rozpočtovej kapitole MV SR, kde sa predpokladajú výdavky spojené s úpravou informačného systému evidencie vozidiel, informačného systému evidencie dopravných nehôd a centrálnej evidencie správnych deliktov a priestupkov. Výdavky spojené so zabezpečením údržby existujúcich kontrolných zariadení na vykonávanie cestných technických kontrol a obstaranie novej techniky (obstarávanie rozložené do troch rokov) ako aj nárast mzdových prostriedkov a to vo výške približne 6 000 000,- eur.

Návrhom zákona sa zavádza príspevok na podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu, ktorý je predstavuje pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Pri vykonávaní cielených cestných technických kontrol sa odhaduje, že ročne v rámci podrobnejšej cestnej technickej kontroly bude s chybami vyhodnotených približne 500 vozidiel, čo by malo predstavovať ročný príjem vo výške 100 000,- eur.

Návrhom zákona dochádza aj k úprave správnych poplatkov. Výška príjmov sa v súčasnosti nedá v súčasnej dobe vyčísliť, ale predpokladá sa že výška príjmu zo správnych poplatkov bude podobná ako v predchádzajúcich rokoch.

Ďalším dotknutými subjektami sú inšpektoráty práce, ktorým sa rozširujú kompetencie v súvislosti s kontrolou naloženia a upevnenia nákladu. Inšpektoráty práce disponujú inšpektormi v oblasti cestnej dopravy, ktorí už v súčasnosti vykonávajú dozor z hľadiska sociálnej legislatívy. Pri tejto činnosti budú zároveň podľa potreby vykonávať aj kontrolu naloženia a upevnenia nákladu. V súčasnej dobe sa predpokladá, že výkon tejto povinnosti nebude predstavovať vplyv na rozpočet inšpektorátov práce. V prípade, ak vznikne potreba personálne a materiálne posilniť/dobudovať inšpektoráty práce súvisiace výdavky s týmto spojené sa budú uplatňovať v rámci prípravy rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové obdobie.

Pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy sa dá predpokladať v súvislosti s výkonom kontrolnej činnosti, kedy budú inšpektoráty práce pri zistení porušenia zákona ukladať pokuty. Vzhľadom na to, že ide o novú oblasť, nie je možné v súčasnosti odhadnúť príjem z uložených pokút.

**Ministerstvo financií SR** Tabuľka č. 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **Daňové príjmy (100)1** |  |  |  |  |   |
| **Nedaňové príjmy (200)1** |  | **100 000** | **100 000** | **100 000** |   |
| **Granty a transfery (300)1** |  |  |  |  |   |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** |  |  |  |  |   |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** |  |  |  |  |   |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **100 000** | **100 000** | **100 000** |   |

1 – príjmy rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

**Ministerstvo dopravy a výstavby SR**  Tabuľka č. 4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **Bežné výdavky (600)** |  |  |  |  |   |
|  Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  |  |  |   |
|  Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  |  |  |  |   |
|  Tovary a služby (630)2 |  |  |  |  |   |
|  Bežné transfery (640)2 |  |  |  |  |   |
|  Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s  úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájmom (650)2 |  |  |  |  |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** | **1 800 000** |  |  |  |   |
|  Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 | 1 800 000 |  |  |  |   |
|  Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |   |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |   |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **1 800 000** |  |  |  |   |

2 – výdavky rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

**Ministerstvo vnútra SR**  Tabuľka č. 5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **Bežné výdavky (600)** |  | **2 240 500** | **2 240 500** | **1 540 500** |   |
|  Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  | 30 000 | 30 000 | 30 000 |   |
|  Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  | 10 500 | 10 500 | 10 500 |   |
|  Tovary a služby (630)2 |  | 2 200 000 | 2 200 000 | 1 500 000 |   |
|  Bežné transfery (640)2 |  |  |  |  |   |
|  Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s  úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájmom (650)2 |  |  |  |  |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** |  |  |  |  |   |
|  Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 |  |  |  |  |   |
|  Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |   |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |   |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** |  | **2 240 500** | **2 240 500** | **1 540 500** |   |

2 – výdavky rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na informatizáciu spoločnosti****Budovanie základných pilierov informatizácie** |
| **Obsah** | **A – nová služba****B – zmena služby** | **Kód služby** | **Názov služby** | **Úroveň elektronizácie služby****(0 až 5)** |
| **6.1.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúcich elektronických služieb verejnej správy alebo vytvorenie nových služieb?*(Ak áno, uveďte zmenu služby alebo vytvorenie novej služby, ďalej jej kód, názov a úroveň elektronizácie podľa katalógu eGovernment služieb, ktorý je vedený v centrálnom metainformačnom systéme verejnej správy.)*  | **B** | *isvs\_4867* | *Jednotný informačný systém v cestnej doprave* |  |
| **Infraštruktúra** | **A – nový systém****B – zmena systému** | **Kód systému** | **Názov systému** |
| **6.2.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúceho alebo vytvorenie nového informačného systému verejnej správy?*(Ak áno, uveďte zmenu systému alebo vytvorenie nového systému, ďalej jeho kód a názov z centrálneho metainformačného systému verejnej správy.)* | **B** | *isvs\_4867* | *Jednotný informačný systém v cestnej doprave* |
| **Financovanie procesu informatizácie** | **Rezortná úroveň** | **Nadrezortná úroveň** | **A - z prostriedkov EÚ B - z ďalších zdrojov financovania** |
| **6.3.** Vyžaduje si proces informatizácie finančné investície?*(Uveďte príslušnú úroveň financovania a kvantifikáciu finančných výdavkov uveďte v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy.)* | ***X******(nedá sa vyčísliť)*** | *-* | *-* |

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie****(vrátane testu MSP)** |
| **Materiál bude mať vplyv s ohľadom na veľkostnú kategóriu podnikov:** |
|

|  |  |
| --- | --- |
| ☐ | **iba na MSP (0 - 249 zamestnancov)**  |
| ☐ | **iba na veľké podniky (250 a viac zamestnancov)** |
| ☒ | **na všetky kategórie podnikov** |

 |
| **3.1 Dotknuté podnikateľské subjekty** - **z toho MSP** |
| *Uveďte, aké podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené.**Aký je ich počet?* |
| Cieľom návrhu zákona o prevádzke vozidiel môžu byť ovplyvnené podnikateľské subjekty, ktoré vykonávajú činnosti resp. budú vykonávať činnosti , ktoré patria do rozsahu návrhu zákona. Návrh zákona sa bude týkať:výrobcov a zástupcov výrobcu, ktorí vyrábajú typ vozidla alebo vykonávajú hromadné prestavby typu vozidla, vyrábajú typ systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky (počet výrobcov nie je možné odhadnúť, pretože o udelenie schválenia môže požiadať ktorýkoľvek výrobca na svete, počet zástupcov výrobcov v Slovenskej republike je momentálne registrovaných 825), prevádzkovateľov vozidla (počet evidovaných vozidiel v Slovenskej republike je takmer 3 milióny),technických služieb overovania, technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality, technickej služby montáže plynových zariadení (18 technických služieb),nakladajúcich organizácií, osôb zodpovedných za nakládku vozidiel v nakladacej organizácii (počet nakladajúcich organizácií nie je možné odhadnúť, keďže náklad môže nakladať ktorákoľvek osoba),oprávnených osôb technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality, montáže plynových zariadení a ich pracovníkov (približne 260 osôb),fyzických osôb – podnikateľov a právnických osôb vykonávajúcich diagnostiku, opravy alebo údržbu cestných motorových vozidiel alebo vykonávajúcich opravy karosérií (do 10 000),fyzických osôb – podnikateľov a právnických osôb vykonávajúcich predaj ojazdených cestných motorových vozidiel priamo alebo sprostredkovane informácie (do 500),poisťovní (približne 20 spoločností),leasingových spoločností (približne 40 spoločností),znalcov (v oblasti cestnej dopravy približne 250),orgánov štátnej správy: Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Ministerstvo vnútra SR, okresné úrady, okresné úrady v sídle kraja, Slovenská obchodná inšpekcia, orgány Policajného zboru, inšpektoráty práce. |
| **3.2 Vyhodnotenie konzultácií** - **z toho MSP** |
| *Uveďte, akou formou (verejné alebo cielené konzultácie a prečo) a s kým bol návrh konzultovaný.**Ako dlho trvali konzultácie?**Uveďte hlavné body konzultácií a výsledky konzultácií.* |
| Verejnosť do prípravy návrhu zákona o prevádzke vozidiel bola zapojená formou možnosti zasielania podnetov. Predbežná informácia (PI/2017/20) bola vypracovaná podľa § 9 zákona č. 400/2015 Z. z. o tvorbe právnych predpisov a o Zbierke zákonov Slovenskej republiky a o zmene a doplnení niektorých zákonov a bola zverejnená na portáli Slov-Lex. Možnosti zasielania podnetov boli v období od 18.1.2017 – 7.2.2017. Ďalšou formou zapojenia verejnosti bude medzirezortné pripomienkové konanie. Čiastkovo sa konali priebežne podľa potreby konzultácie s technickou službou technickej kontroly (zriaďovanie staníc technickej kontroly, získavanie odbornej spôsobilosti technikov technickej kontroly, požiadavky na technologické zariadenia používané pri technickej kontrole),technickou službou emisnej kontroly (zriaďovanie pracovísk emisnej kontroly, získavanie odbornej spôsobilosti technikov emisnej kontroly, požiadavky na technologické zariadenia používané pri emisnej kontrole),technickou službou kontroly originality (zriaďovanie pracovísk kontroly originality, získavanie odbornej spôsobilosti technikov kontroly originality, požiadavky na technologické zariadenia používané pri kontrole originality),technickou službou montáže plynových zariadení (zriaďovanie pracovísk montáže plynových zariadení, získavanie odbornej spôsobilosti technikov montáže plynových zariadení, požiadavky na technologické zariadenia používané pri montáži plynových zariadení),výrobcami vozidiel a ich zástupcami (typové schvaľovanie vozidiel, jednotlivé schvaľovanie vozidiel, prestavby vozidiel),Zväzom automobilového priemyslu Slovenskej republiky (typové schvaľovanie vozidiel, jednotlivé schvaľovanie vozidiel, prestavby vozidiel),Národnou asociáciou STK (zriaďovanie staníc technickej kontroly/pracovísk emisnej kontroly, získavanie odbornej spôsobilosti technikov technickej/emisnej kontroly, požiadavky na technologické zariadenia používané pri technickej/emisnej kontrole, vykonávanie technickej/emisnej kontroly),Cechom predajcov a autoservisov SR (certifikované miesta opravy).Čiastkové konzultácie splnili svoj účel a cieľ pre vypracovanie právnych predpisov. |
| **3.3 Náklady regulácie** - **z toho MSP** |
| ***3.3.1 Priame finančné náklady****Dochádza k zvýšeniu/zníženiu priamych finančných nákladov (poplatky, odvody, dane clá...)? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu* |
| Nie, nedochádza k zvýšeniu resp. zníženiu priamych finančných nákladov. |
| ***3.3.2 Nepriame finančné náklady****Vyžaduje si predkladaný návrh dodatočné náklady na nákup tovarov alebo služieb? Zvyšuje predkladaný návrh náklady súvisiace so zamestnávaním? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Predpokladáme, že v súvislosti s predĺžením doby ukladania videa na staniciach technickej kontroly (cca 130), s pridaním ďalšej prehľadovej kamery a ukladaním videa z viacerých kamier bude potrebná určitá finančná investícia zo strany oprávnených osôb podľa aktuálneho vybavenia stanice technickej kontroly.Odhadujeme dopad finančných prostriedkov na jednu kontrolnú linku nasledovne:navýšenie kapacity diskových polí cca 2000 - 4000 eur nová prehľadová kamera cca 300 - 600 eurmobilné zariadenie cca 250 eurúprava softvéru cca 300 eur

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* |
| *Nepriame finančné náklady – ukladanie záznamov TK – odhad podľa vybavenia* | *2850 EUR -5150 EUR* | *370 500 EUR – 669 500 EUR* |

(2000+300+250+300) =2850 x130=370 500 EUR(4000+600+250+300) =5150x130=669 500 EURV súvislosti s dovybavením kontrolných liniek novým technologickým vybavením na staniciach technickej kontroly bude potrebná investícia zo strany oprávnených osôb.Odhadujeme finančné prostriedky na jednu kontrolnú linku v súvislosti s novými požiadavkami podľa novej smernice v nasledovných hodnotách:Osobná linka: Skúšačka zavesenia a uloženia kolies cca 13490 eurOtočné plošiny cca 2580 eurČítačka OBD cca 680 eur

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* |
| *Nepriame finančné náklady – technologické vybavenie TK – osobná linka*  | *16 750 EUR* | *2 177 500 EUR* |

(13490+2580+680)=16750 x 130=2 177 500 EURNákladná linka :Otočné plošiny cca 2580 eurNápravové váhy cca 7916 eurČítačka OBD cca 680 eur

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* |
| *Nepriame finančné náklady – technologické vybavenie TK – nákladná linka*  | *11 176 EUR* | *1 452 880 EUR* |

(2580+7916+680)=11 176 x130=1452 880 EURVo vzťahu k emisným kontrolám bude potrebné, aby pracoviská  emisnej kontroly (počet 230) investovali finančné prostriedky v súvislosti s monitorovacími záznamovými zariadeniami a so zvýšením kapacity diskových polí, ak už v súčasnosti nespĺňajú tieto podmienky.Odhad finančných prostriedkov v súvislosti s investíciou:Pracoviská vybavené záznamovými zariadeniami v počte 2 a viac:- navýšenie kapacít diskových polí cca 250 - 600 eur / na jedno pracovisko- softvérová úprava cca 200 - 500 eur / na jedno pracoviskoPracoviská v súčasnosti vybavené jedným záznamovým zariadením :- doplnenie záznamového zariadenia : cca 300 eur- softvérová úprava cca 200 - 500 eur- navýšenie kapacít diskových polí cca 250 - 600 eur /na jedno pracoviskoV priemere odhadujeme jednorazovú investíciu cca vo výške 400 až 1400 eur na pracovisko emisnej kontroly (podľa stavu pôvodného vybavenia).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* |
| *Nepriame finančné náklady – ukladanie záznamov pri EK* | *400 – 1 400 EUR* | *92 000- 322 000 EUR* |

V súvislosti so zavedením mobilného záznamového zariadenia sa uvažuje so zavedením poplatku vo výške cca 1 eura/mesiac  pre pracovisko emisnej kontroly a ak pracovisko nemá mobilné zariadenie, bude potrebný jednorazový nákup mobilného zariadenia vo výške cca 200 eur. Vyššie uvedené finančné dopady sú orientačného charakteru. Ceny sú uvedené bez DPH. Výsledné ceny budú závisieť od jednotlivých dodávateľov a aj od aktuálneho vybavenia príslušného pracoviska resp. stanice.Požiadavky smernice (EÚ) č. 2014/45 sú jemne odlišné od súčasných podmienok. Odhadujeme, že ak oprávnená osoba technickej kontroly bude zabezpečovať nové technické vybavenie kontrolnej linky, náklady na vybavenie kontrolnej linky podľa novej legislatívy by mali byť nižšie o nasledovné položky: Osobná kontrolná linka:Meradlo parametrov geometrie riadenej nápravy náklady nižšie o  cca 3457 eurNákladná kontrolná linka:Meradlo parametrov geometrie riadenej nápravy  náklady nižšie o cca 6667 eurPrístroj na kontrolu funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti náklady nižšie o cca - 1433 eur Návrhom zákona o prevádzke vozidiel sa vytvára register prevádzkových záznamov vozidiel. Ide o vnútroštátny register cestných motorových vozidiel, ktoré sú prihlásené v evidencii vozidiel v Slovenskej republike, do ktorého sa zaznamenáva zobrazovaná hodnota počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti cestného motorového vozidla v rôznych životných situáciách počas prevádzky vozidla až do jeho vyradenia z evidencie, tak aby sa eliminovala neoprávnená manipulácia so zobrazovanou hodnotou počítadla.V súvislosti so zasielaním údajov do registra prevádzkových záznamov si budú musieť výrobcovia, zástupcovia výrobcov, fyzické osoby – podnikatelia a právnické osoby vykonávajúce diagnostiku, opravy alebo údržbu cestných motorových vozidiel alebo vykonávajúcich opravy karosérií, fyzické osoby – podnikatelia a právnické osoby vykonávajúce ich predaj ojazdených cestných motorových vozidiel priamo alebo sprostredkovane informácie, poisťovne, leasingové spoločnosti upraviť vlastné používané informačné systémy .Odhad finančných prostriedkov bude závisieť od zložitosti používaného informačného systému a štruktúry zdieľaných a poskytovaných dát, z tohto dôvodu v súčasnosti nevieme povedať aký finančný dopad bude na jednotlivé subjekty. Taktiež predpokladáme, že niektorí dodávatelia informačných systémov pre menšie autoservisy, za túto zmenu poskytovaných dát nebudú požadovať navýšenie, pretože budú považovať túto službu za štandard už v rámci poskytovaných služieb. Návrh zákona nepredpokladá zvýšenie nákladov v súvislosti so zamestnaním. |
| ***3.3.3 Administratívne náklady****Dochádza k zavedeniu nových informačných povinností alebo odstráneniu, príp. úprave existujúcich informačných povinností? (napr. zmena požadovaných dát, zmena frekvencie reportovania, zmena formy predkladania a pod.) Ak áno, popíšte a vyčíslite administratívne náklady. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Návrhom zákona o prevádzke vozidiel sa vytvára register prevádzkových záznamov vozidiel. Ide o vnútroštátny register cestných motorových vozidiel, ktoré sú prihlásené v evidencii vozidiel v Slovenskej republike, do ktorého sa zaznamenáva zobrazovaná hodnota počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti cestného motorového vozidla v rôznych životných situáciách počas prevádzky vozidla až do jeho vyradenia z evidencie, tak aby sa eliminovala neoprávnená manipulácia so zobrazovanou hodnotou počítadla.Do registra budú povinné bezodplatne zasielať informácie o cestných motorových vozidlách v rozsahu ustanovenom vo vykonávacom predpise:technická služba technickej kontroly informácie o všetkých vykonaných technických kontrolách, a to nepretržite a priamo,technická služba technickej kontroly informácie o všetkých vykonaných cestných technických kontrolách, a to nepretržite a priamo,technická služba emisnej kontroly informácie o všetkých vykonaných emisných kontrolách, a to nepretržite a priamo,technická služba kontroly originality informácie o všetkých vykonaných kontrolách originality, a to nepretržite a priamo,orgán Policajného zboru informácie o evidenčných zmenách vozidiel a o evidovaných dopravných nehodách, a to nepretržite a priamo,ministerstvo z vyplnených záznamov o medzinárodnej preprave nákladov v rámci využívania trvalých prepravných licencii medzinárodnej organizácie,výrobcovia a zástupcovia výrobcu informácie o evidovaných opravách a údržbe cestných motorových vozidiel, a to nepretržite a priamo alebo nepretržite a automatizovane,certifikované miesta opravy informácie o vykonaných opravách cestných motorových vozidiel, a to nepretržite a priamo alebo nepretržite a automatizovane,fyzické osoby – podnikatelia a právnické osoby vykonávajúce diagnostiku, opravy alebo údržbu cestných motorových vozidiel alebo vykonávajúce opravy karosérií informácie o všetkých vykonaných opravách, údržbe alebo diagnostikovaní vozidiel, a to nepretržite a priamo alebo nepretržite a automatizovane,fyzické osoby – podnikatelia a právnické osoby vykonávajúce predaj ojazdených cestných motorových vozidiel priamo alebo sprostredkovane informácie o všetkých vykonaných predajoch vozidiel, a to nepretržite a priamo alebo nepretržite a automatizovane,poisťovne informácie o všetkých cestných motorových vozidlách, na ktorých v rámci poistných udalostí boli vykonané ohliadky vozidiel, a to nepretržite a priamo,leasingové spoločnosti údaje z počítadiel prejdenej vzdialenosti ojazdených cestných motorových vozidiel v čase uzavretia zmluvy o financovaní, a to nepretržite a priamo,znalci údaje z počítadiel prejdenej vzdialenosti cestných motorových vozidiel, na ktorých vykonali ohliadky a tieto údaje zaznamenali, a to priamo.*Administratívne náklady  -ohlásenie, oznámenie poskytnutie informácie (60 min), mesačne (koeficient frekvencie 12), priemerná hrubá mesačná mzda v národnom hospodárstve SR (835 EUR), dotknuté subjekty (1000)(835/160\*12) výsledok 62,63 EUR/podnikateľ* |
| ***3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* |
| *Priame finančné náklady* | *0* | *0* |
| *Nepriame finančné náklady – ukladanie záznamov TK – odhad podľa vybavenia* | *2850 EUR -5150 EUR* | *370 500 EUR – 669 500 EUR* |
| *Nepriame finančné náklady – technologické vybavenie TK – osobná linka*  | *16 750 EUR* | *2 177 500 EUR* |
| *Nepriame finančné náklady – technologické vybavenie TK – nákladná linka*  | *11 176 EUR* | *1 452 880 EUR* |
| *Nepriame finančné náklady – ukladanie záznamov pri EK* | *400 – 1 400 EUR* | *92 000- 322 000 EUR* |
| *Administratívne náklady* | *62,63 EUR* | *62 630 EUR* |
| ***Celkové náklady regulácie*** | ***31 238,63 – 34 538,63 EUR*** | ***4 155 510 -4 684 510 EUR*** |

Vyššie uvedené finančné dopady sú orientačného charakteru. Ceny sú uvedené bez DPH. Výsledné ceny budú závisieť od jednotlivých dodávateľov a aj od aktuálneho vybavenia príslušného pracoviska resp. stanice.  |
| **3.4 Konkurencieschopnosť a správanie sa podnikov na trhu**- **z toho MSP** |
| *Dochádza k vytvoreniu bariér pre vstup na trh pre nových dodávateľov alebo poskytovateľov služieb? Bude mať navrhovaná zmena za následok prísnejšiu reguláciu správania sa niektorých podnikov? Bude sa s niektorými podnikmi alebo produktmi zaobchádzať v porovnateľnej situácii rôzne (špeciálne režimy pre mikro, malé a stredné podniky tzv. MSP)? Ak áno, popíšte.**Aký vplyv bude mať navrhovaná zmena na obchodné bariéry? Bude mať vplyv na vyvolanie cezhraničných investícií (príliv /odliv zahraničných investícií resp. uplatnenie slovenských podnikov na zahraničných trhoch)? Ak áno, popíšte.**Ako ovplyvní cenu alebo dostupnosť základných zdrojov (suroviny, mechanizmy, pracovná sila, energie atď.)?**Ovplyvňuje prístup k financiám? Ak áno, ako?* |
| Nedochádza k vytváraniu bariér pre vstup na trh, a nejde o prísnejšiu reguláciu. Zároveň návrh zákona nebude mať vplyv na obchodné bariéry ani vplyv na vyvolanie cezhraničných investícií ani na cenu a dostupnosť služieb. Návrh zákona nevytvára nové možnosti financovania aktivít.  |
| **3.5 Inovácie**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, ako podporuje navrhovaná zmena inovácie.**Zjednodušuje uvedenie alebo rozšírenie nových výrobných metód, technológií a výrobkov na trh?**Uveďte, ako vplýva navrhovaná zmena na jednotlivé práva duševného vlastníctva (napr. patenty, ochranné známky, autorské práva, vlastníctvo know-how).**Podporuje vyššiu efektivitu výroby/využívania zdrojov? Ak áno, ako?**Vytvorí zmena nové pracovné miesta pre zamestnancov výskumu a vývoja v SR?* |
| Návrh zákona nemá vplyv na inovácie podnikateľov. |

**Doložka zlučiteľnosti**

**právneho predpisu s právom Európskej únie**

**Predkladateľ právneho predpisu:**

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

**Názov návrhu právneho predpisu:**

Návrh zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

P**roblematika návrhu právneho predpisu:**

je upravená v práve Európskej únie,

* + - *primárnom*

Čl. 28-37 Hlava II (Voľný pohyb tovaru), čl. 90-100 Hlava VI (Doprava), čl. 114-118 (Aproximácia práva) a čl. 191-193 Hlava XX (Životné prostredie) Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

* + - *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 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. ES L 127, 29.4.2014),
		- smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ z 3. apríla 2014 o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014),
		- smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. ES L 127, 29.4.2014),
		- smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 z 29. apríla 2015, ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. EÚ L 115, 6.5.2015),

2. nelegislatívne akty:

* + - smernica Rady 2013/22/EÚ z 13. mája 2013, ktorou sa z dôvodu pristúpenia Chorvátskej republiky upravujú určité smernice v oblasti dopravnej politiky o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. EÚ L 158, 10.6.2013),
		- *sekundárnom (prijatom pred nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskom spoločenstve a Zmluva o Európskej únii – do 30. novembra 2009),*
		- smernica Rady 89/459/EHS z 18. júla 1989 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú hĺbky dezénu jazdnej plochy pneumatík určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ kap. 13, zv. 10; Ú. v. ES L 226, 3. 8. 1989),
		- smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 2; Ú. v. EÚ L 235, 17.9.1996),
		- smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Mimoriadne vydanie Ú . v. EÚ, 7/zv. 4; Ú. v. ES L 138, 1. 6. 1999),
		- smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/7/ES z 18. februára 2002, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/53/ES, ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 6; Ú. v. ES L 67, 9. 3. 2002),
		- smernica Komisie 2003/127/ES z 23. decembra 2003, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, 7/zv. 7; Ú. v. EÚ L 10, 16. 1. 2004),
		- smernica Rady 2006/103/ES z 20. novembra 2006, ktorou sa z dôvodu pristúpenia Bulharska a Rumunska upravujú určité smernice v oblasti dopravnej politiky (Ú. v. EÚ L 363, 20.12. 2006),

je obsiahnutá v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie:

zákaz registrácie určitých vozidiel:

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci 8/74, Procureur du Roi/Dassonville,

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci 50/83, Komisia/Taliansko,

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-302/86, Komisia/Dánsko,

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci 113/80, Komisia/Írsko,

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-314/98, Snellers,

v rozhodnutí Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-55/93, van Schaik,

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-50/85, Schloh,

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-420/1, Komisia/Taliansko,

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci 104-75, De Peijper,

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-293/94, Brandsma,

rozsudok Súdneho dvora (druhá komora) zo 6. septembra 2012 vo veci C-150/11 Európska komisia proti Belgickému kráľovstvu,

dodatočné technické kontroly:

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-50/85, Schloh,

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci 272/80, Frans-Nederlandse Maatschappoj voor Biologiche Producten,

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-293/94, Brandsma,

rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-400/96, Harpegnies,

preregistrácia vozidiel s pravostranným riadením

rozsudok Súdneho dvora (piata komora) z 20. marca 2014 vo veci C639/11 Európska komisia proti Poľskej republike,

rozsudok Súdneho dvora (piata komora) z 20. marca 2014 vo veci C-61/12 Európska komisia proti Litovskej republike,

zriaďovanie staníc technickej kontroly

rozsudok Súdneho dvora (druhá komora) z 15. októbra 2015 vo veci C-168/14 Grupo Itevelesa SL a i. proti Oca Inspección Técnica de Vehículos SA a Generalidad de Cataluña,

uvedenie ojazdených alebo použitých vozidiel dovezených z tretej krajiny na trh a ich registrácia v Európskej únii

rozsudok Súdneho dvora (piata komora) z 15. júna 2017 vo veci C‑513/15, „Agrodetalė“ UAB,

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

lehota na prebratie smernice alebo lehota na implementáciu nariadenia alebo rozhodnutia:

*Smernica Rady 89/459/EHS*

do 1 mája 2004 pre smernicu Rady 89/459/EHS. Smernica bola prebratá v úplnom rozsahu v nariadení vlády Slovenskej republiky č. 406/2005 Z. z. o technických požiadavkách na hĺbku dezénu jazdnej plochy pneumatík určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel.

Poznámka: nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 406/2006 Z. z. bude zrušené s účinnosťou od 20. mája 2018 v návrhu zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov,

*Smernica Rady 96/53/ES v platnom znení*

do 1 mája 2004 pre smernicu Rady 96/53/ES v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/7/ES. Smernica bola prebratá v úplnom rozsahu v nariadení vlády Slovenskej republiky č. 403/2005 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch a najväčšej prípustnej hmotnosti niektorých vozidiel v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 363/2006 Z. z., ktoré bolo nahradené nariadením vlády Slovenskej republiky č. 349/2009 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav,

do 7. mája 2017 pre smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719. Smernica bola prebratá v úplnom rozsahu v nariadení vlády Slovenskej republiky č. 288/2016 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 349/2009 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 439/2013 Z. z.,

Poznámka: nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 349/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov bude zrušené s účinnosťou od 20. mája 2018 v návrhu zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov,

*Smernica Rady 2014/45/EÚ*

lehota na prebratie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES je do 20. máj 2017,

*Smernica Rady 2014/46/EÚ*

lehota na prebratie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ z 3. apríla 2014 o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá je 20. máj 2017,

*Smernica Rady 2014/47/EÚ*

lehota na prebratie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. ES L 127, 29.4.2014) je 20. máj 2017,

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:

* + - lehota na predloženie návrhu právneho predpisu k transpozícii smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES je podľa uznesenia vlády SR č. 484 z 24. septembra 2014 určená lehota do 31. januára 2017,
		- lehota na predloženie návrhu právneho predpisu k transpozícii smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá je podľa uznesenia vlády SR č. 484 z 24. septembra 2014 do 31.1.2017,
		- lehota na predloženie návrhu právneho predpisu k transpozícii smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. ES L 127, 29.4.2014) je podľa uznesenia vlády SR č. 484 z 24. septembra 2014 do 31.1.2017,

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

* + - dňa 16. februára 2017 bolo Slovenskej republike doručené formálne oznámenie C(2017) 939 final podľa článku 258 Zmluvy o fungovaní Európskej únie ohľadne prihlasovania osobných motorových vozidiel s riadením na pravej strane do evidencie na Slovensku a uznávaniu výnimiek povolených iným členským štátom,
		- dňa 19. júla 2017 bolo Slovenskej republike doručené formálne oznámenie C(2017) 4800/26 final zo dňa 18. júla 2017 (porušenie č. 2017/0432), ktorým Európska komisia začala proti Slovenskej republike nové konanie o porušení zmlúv podľa článku 258 Zmluvy o fungovaní EÚ z dôvodu nesplnenia povinnosti vykonať potrebné opatrenia za účelom transpozície smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES,
		- dňa 19. júla 2017 bolo Slovenskej republike doručené formálne oznámenie C(2017) 4800/26 final zo dňa 18. júla 2017 (porušenie č. 2017/0433), ktorým Európska komisia začala proti Slovenskej republike nové konanie o porušení zmlúv podľa článku 258 Zmluvy o fungovaní EÚ z dôvodu nesplnenia povinnosti vykonať potrebné opatrenia za účelom transpozície smernice Európskeho parlamentu a Rady smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ z 3. apríla 2014 o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá,
		- dňa 19. júla 2017 bolo Slovenskej republike doručené formálne oznámenie C(2017) 4800/26 final zo dňa 18. júla 2017 (porušenie č. 2017/0434), ktorým Európska komisia začala proti Slovenskej republike nové konanie o porušení zmlúv podľa článku 258 Zmluvy o fungovaní EÚ z dôvodu nesplnenia povinnosti vykonať potrebné opatrenia za účelom transpozície smernice Európskeho parlamentu a Rady smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES,

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

* 1. Smernica Rady 89/459/EHS je prebratá
		+ v nariadení vlády Slovenskej republiky č. 406/2005 Z. z. o technických požiadavkách na hĺbku dezénu jazdnej plochy pneumatík určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel.

Poznámka: nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 406/2006 Z. z. bude zrušené s účinnosťou od 20. mája 2018 v návrhu zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

* 1. Smernica Rady 96/53/ES v platnom znení je prebratá
		+ v nariadení vlády Slovenskej republiky č. 349/2009 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav v znení neskorších predpisov.

Poznámka: nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 349/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov bude zrušené s účinnosťou od 20. mája 2018 v návrhu zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

* 1. Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá v platnom znení je prebraná
		+ vo vyhláške 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 v znení neskorších predpisov.

Poznámka: vyhláška č. 169/2010 Z. z. v znení neskorších predpisov bude zrušená s účinnosťou od 20. mája 2018 v návrhu zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

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

úplný.

**6. Gestor a spolupracujúce rezorty:**

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky.

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky.

**B. Osobitná časť**

**K čl. I**

Tento článok obsahuje návrh zákona o prevádzke vozidiel.

**K prvej časti**

Prvá časť obsahuje Základné ustanovenia.

K § 1 (Predmet zákona)

Vymedzuje sa predmet zákona a rozsah pôsobnosti pozitívnym a negatívnym vymedzením. Účelom zákona je predovšetkým vytvoriť podmienky na to, aby vozidlá v cestnej premávke spĺňali ustanovené podmienky a dosiahnuť, aby prevádzkou vozidla nebola ohrozená bezpečnosť, životné prostredie alebo verejné zdravie a neboli poškodzované cesty.

Tento zákon sa nevzťahuje na dráhové vozidlá podľa § 20 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 259/2015 Z. z., ako sú električka a trolejbus, ktoré sú používané v cestnej premávke.

Vzhľadom na špecifické úlohy, ktoré plnia subjekty uvedené v odseku 5 (Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Vojenské spravodajstvo a podobne), sa na ich vozidlá navrhovaný zákon nevzťahuje; tieto vozidlá podliehajú osobitnému schváleniu na prevádzku v cestnej premávke a sú prihlásené do osobitnej evidencie vozidiel podľa osobitných predpisov. Tieto vozidlá môžu byť podrobené technickej kontrole podľa § 108 ods. 3 a emisnej kontrole podľa § 117 ods. 4, pričom pre tieto prípady sa schváli osobitná metodika pre vykonávanie týchto kontrol; ide o prípady, keď subjekty uvedené v odseku 5 nemajú vytvorený vlastný systém kontrol technického stavu vozidiel.

Podľa odseku 8 vzhľadom na osobitné postavenie a úlohy cudzích zastupiteľských úradov na území Slovenskej republiky, diplomatov (vyhláška ministra zahraničných vecí č. 157/1964 Zb. o Viedenskom dohovore o diplomatických stykoch), konzulov z povolania (vyhláška ministra zahraničných vecí č. 32/1969 Zb. o Viedenskom dohovore o konzulárnych stykoch) a ďalších osôb (vyhláška ministra zahraničných vecí č. 40/1987 Zb. o Dohovore o osobitných misiách), ktoré podľa medzinárodného práva požívajú výsady a imunitu počas ich pôsobenia v Slovenskej republike, vynímajú sa ich vozidlá zo schvaľovania za predpokladu, že je zaručená vzájomnosť. Tieto vozidlá sa prihlasujú do osobitnej evidencie vozidiel a povinnosť podrobiť tieto vozidlá kontrole technického stavu vozidiel sa na nich nevzťahuje. Avšak tieto vozidlá môžu byť dobrovoľne podrobené technickej kontrole podľa § 108 ods. 3 a emisnej kontrole podľa § 117 ods. 4, pričom pre tieto prípady sa schváli osobitná metodika pre vykonávanie týchto kontrol.

Na historické vozidlá a športové vozidlá sa navrhovaný zákon vzťahuje, iba ak je to výslovne ustanovené.

K § 2 (Vymedzenie základných pojmov)

Vymedzuje sa okruh základných pojmov, ktoré sa opakovane používajú v ďalších ustanoveniach zákona a vo vykonávacích vyhláškach. Pri definovaní pojmov sa vychádzalo predovšetkým zo súčasnej právnej úpravy a z osobitných predpisov o typovom schvaľovaní prijatých v rámci Európskej únie. Ich zaradenie do zákona je nevyhnutné hlavne pre pochopenie ich obsahu, ako aj zabezpečenie jednotnosti výkladu zákona. Niektoré ďalšie používané pojmy v zákone rešpektujú ich vymedzenie v iných zákonoch napríklad v zákone o cestnej premávke.

K § 3 (Základné druhy vozidiel)

V súlade s príslušnými predpismi Európskej únie je uvedené rozdelenie cestných vozidiel a zvláštnych vozidiel podľa základných druhov. Podrobnejšie rozdelenie vozidiel na účely vystavovania dokladov vozidla ustanoví ministerstvo vo vyhláške, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o dokladoch vozidla [§ 136 ods. 3 písm. c)].

Ostatné cestné vozidlá a ostatné zvláštne vozidlá nepodliehajú schvaľovaniu podľa návrhu zákona o prevádzke vozidiel, na prevádzku v cestnej premávke musia však spĺňať technické požiadavky ustanovené vo vykonávacej vyhláške [§ 136 ods. 3 písm. b)].

K § 4 (Kategórie vozidiel)

Obsahuje rozdelenie vozidiel na základné kategórie. Podrobnejšie definície a členenie vozidiel

kategórie L na subkategórie ustanovuje nariadenie (EÚ) č. 168/2013,

kategórií M, N a O na subkategórie ustanovuje nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 140/2009 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá v znení neskorších predpisov (ďalej len „nariadenie vlády č. 140/2009 Z. z.“); preberá smernicu (ES) č. 2007/46/ES,

kategórií T, C, R a S na subkategórie ustanovuje nariadenie (EÚ) č. 167/2013.

Odseky 6 až 8 obsahujú definície a rozdelenie vozidiel kategórií P, LS a V.

**K druhej časti**

Druhá časť obsahuje schvaľovanie vozidla, systému, komponentu, samostatnej technickej jednotky a spaľovacieho motora necestných pojazdných strojov.

*K prvej hlave (§ 5 až 7) (Úvodné ustanovenia)*

*Prvá hlava obsahuje základné ustanovenia o schvaľovaní, typovom schvaľovacom orgáne a schvaľovacom orgáne.*

K § 5 (Základné ustanovenia o schvaľovaní) a § 6 (Povinnosti typového schvaľovacieho orgánu a schvaľovacieho orgánu)

Vozidlá, ich systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, nedokončené vozidlá ako aj spaľovacie motory necestných pojazdných strojov možno uviesť na trh a sprístupniť na trhu, len ak sú schválené na prevádzku v cestnej premávke.

Typový schvaľovací orgán, ktorým je ministerstvo - štátny dopravný úrad a schvaľovací orgán, ktorým je okresný úrad - odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií schváli len také vozidlo, systém, komponent, samostatnú technickú jednotku alebo spaľovací motor necestných pojazdných strojov, ktoré spĺňajú predpísané požiadavky, nepredstavujú vážne riziko pre bezpečnosť, životné prostredie, verejné zdravie alebo bezpečnosť osádky alebo vážne riziko poškodenia ciest (ďalej len „verejný záujem“).

Schválené na prevádzku v cestnej premávke môže byť aj vozidlo, ktoré svojimi rozmermi prekračuje najväčšie povolené rozmery alebo svojimi hmotnosťami prekračuje najväčšie povolené hmotnosti; v takomto prípade vozidlo podlieha povoleniu na zvláštne užívanie ciest podľa cestného zákona.

K § 7 (Osobitné ustanovenia pre výrobcu a zástupcu výrobcu)

 Vyrábať alebo dovážať typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky alebo vykonávať hromadné prestavby typu vozidla na účely ich uvedenia na trh a do prevádzky v cestnej premávke v Slovenskej republike je oprávnená len osoba, ktorá je držiteľom osvedčenia výrobcu alebo osvedčenia zástupcu výrobcu; tento paragraf upravuje návrh na udelenie osvedčenia a postup štátneho dopravného úradu pri jeho udelení. Údaje a doklady predkladané pri podaní návrhu upravuje vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)].

Ustanovenia § 7 sa nevzťahujú na dovozcov typu systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktoré sú typovo schválené EÚ alebo majú udelenú správu o homologizácii iným členským štátom Európskej únie (ďalej len „členský štát“), s výnimkou zástupcu výrobcu homologizovaného typu plynového zariadenia.

V odsekoch 6 až 11 je obsiahnutá zmena v udelenom osvedčení, zrušenie osvedčenia a jeho zánik.

*K druhej hlave (§ 8 až 21) (Typové schválenie)*

*V druhej hlave sa upravuje postup pri typovom schválení vozidla, systému, komponentu, samostatnej technickej jednotky, nebezpečných častí alebo vybavenia a spaľovacieho motora necestných pojazdných strojov. Schvaľovacím úradom je typový schvaľovací orgán, ktorým je štátny dopravný úrad.*

K § 8 (Spoločné ustanovenia o typovom schválení celého vozidla)

Celé vozidlo pred uvedením na trh a do prevádzky v cestnej premávke musí disponovať typovým schválením, ktoré môže byť udelené ako typové schválenie EÚ celého vozidla alebo ako vnútroštátne typové schválenie celého vozidla. Platnosť vnútroštátneho typového schválenia celého vozidla platí iba na území toho štátu, v ktorom bolo vnútroštátne typové schválenie celého vozidla udelené.

Paragraf 8 obsahuje spoločné ustanovenia, ktoré platia pri typovom schválení celého vozidla (teda aj v rámci typového schválenia EÚ celého vozidla a aj v rámci vnútroštátneho typového schválenia celého vozidla).

K § 9 (Typové schválenie celého vozidla vozidiel kategórie L, M, N, O, T, C, R a S)

Upravuje sa spôsob udeľovania typového schválenia celého vozidla podľa harmonizovaných predpisov pre udeľovanie typového schvaľovania [nariadenie vlády č. 140/2009 Z. z. (transpozícia smernice (ES) č. 2007/46), nariadenie (EÚ) č. 167/2013 a nariadenie (EÚ) č. 168/2013]. Podľa tohto paragrafu sa udeľuje akékoľvek schválenie v súvislosti s typovým schválením celého vozidla podľa uvedených harmonizovaných predpisov. Ide najmä o

udelenie typového schválenia EÚ alebo vnútroštátneho typového schválenia,

udelenie predbežného typového schválenia EÚ alebo vnútroštátneho typového schválenia, ktoré zahŕňa nové technológie alebo nové koncepcie, ktoré sú nezlučiteľné s jedným alebo viacerými regulačnými aktmi,

udelenie typového schválenia EÚ alebo vnútroštátneho typového schválenia vozidiel vyrábaných v malej sérii.

K § 10 (Vnútroštátne typové schválenie celého vozidla vozidiel iných ako v § 9)

Tento paragraf upravuje spôsob udeľovania typového schválenia celého vozidla vozidiel iných, ako sú uvedené v § 9 pre prípady, na ktoré sa nevzťahujú harmonizované predpisy pre udeľovanie typového schvaľovania [nariadenie vlády č. 140/2009 Z. z. (transpozícia smernice (ES) č. 2007/46), nariadenie (EÚ) č. 167/2013 a nariadenie (EÚ) č. 168/2013]. Ministerstvo upravuje technické požiadavky pre tieto vozidlá vo vyhláške, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na niektoré vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky na účely schvaľovania [§ 136 ods. 3 písm. b)].

K § 11 (Uznanie typového schválenia EÚ celého vozidla)

Pokiaľ niektorý členský štát udelil typové schválenie EÚ celého vozidla podľa harmonizovaných predpisov pre udeľovanie typového schvaľovania [nariadenie vlády č. 140/2009 Z. z. (transpozícia smernice (ES) č. 2007/46), nariadenie (EÚ) č. 167/2013 a nariadenie (EÚ) č. 168/2013] a takéto vozidlo má byť výrobcom alebo zástupcom výrobcu uvedené na trh a do prevádzky v cestnej premávke, je potrebné uznanie typového schválenia EÚ celého vozidla. V tomto paragrafe je upravený postup uznania typového schválenia EÚ celého vozidla.

Zároveň sa ustanovuje postup v prípade uznania vnútroštátneho typového schválenia celého vozidla, ktoré bolo udelené podľa harmonizovaných predpisov pre udeľovanie typového schvaľovania [nariadenie vlády č. 140/2009 Z. z. (transpozícia smernice (ES) č. 2007/46), nariadenie (EÚ) č. 167/2013 a nariadenie (EÚ) č. 168/2013].

K § 12 (Vystavovanie dokladov)

V tomto paragrafe sa uvádza, aké doklady je povinný vystaviť výrobca alebo zástupca výrobcu v súvislosti uvedením vozidla na trh a do prevádzky v cestnej premávke. Ide o osvedčenie o zhode COC, o osvedčenie o evidencii časť II a o technické osvedčenie vozidla.

K § 13 (Register osvedčení o zhode COC)

Tento paragraf obsahuje ustanovenia, prostredníctvom ktorých sa zriaďuje register osvedčení o zhode COC, pričom do tohto registra je povinný zasielať údaje výrobca, ktorému typový schvaľovací orgán Slovenskej republiky udelil typové schválenie celého vozidla podľa harmonizovaných predpisov pre udeľovanie typového schvaľovania [nariadenie vlády č. 140/2009 Z. z. (transpozícia smernice (ES) č. 2007/46), nariadenie (EÚ) č. 167/2013 a nariadenie (EÚ) č. 168/2013].

Tieto údaje sa zároveň posielajú na vyžiadanie štátom, kde má byť vozidlo evidované, pričom na výmenu slúži medzinárodný informačný systém vozidiel EUCARIS.

K § 14 (Sprístupnenie na trhu, evidencia alebo uvedenie do prevádzky vozidiel ukončených sérií)

Vozidlom ukončenej série sa rozumie vozidlo tvoriace súčasť parku vozidiel, ktoré sa nemôžu uviesť na trh, ďalej sprístupňovať na trhu, evidovať, ani uviesť do prevádzky v cestnej premávke z dôvodu nadobudnutia platnosti nových technických požiadaviek, podľa ktorých nebolo schválené. V tomto paragrafe sa ustanovuje režim pre povoľovania tzv. dopredajov ukončených sérii vozidiel. Pri dopredaji vozidiel sa vychádza z harmonizovaných predpisov pre udeľovanie typového schvaľovania [nariadenie vlády č. 140/2009 Z. z. (transpozícia smernice (ES) č. 2007/46), nariadenie (EÚ) č. 167/2013 a nariadenie (EÚ) č. 168/2013], pri ostatných kategóriách ako je kategória PS sa postupuje ako pri vozidlách kategórie T a pri vozidlách kategórie LS sa postupuje ako pri vozidlách kategórie L.

K § 15 (Spoločné ustanovenia o typovom schválení EÚ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky podľa regulačných aktov)

V tomto paragrafe sú ustanovené všeobecné podmienky pre udelenie typového schválenia EÚ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky podľa regulačných aktov ustanovených predpismi Európskej únie alebo predpismi Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (ďalej len „predpis EHK OSN“). Základnou črtou typového schválenia EÚ je, že výrobca alebo zástupca výrobcu môže podať návrh na udelenie typového schválenia EÚ iba v jednom členskom štáte a pre jeden typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky môže byť v rámci Európskej únie udelené iba jedno typové schválenie EÚ. Následné zmeny v typovom schválení EÚ môže vykonať iba typový schvaľovací orgán toho členského štátu, ktorý udelil pôvodné typové schválenie EÚ.

K § 16 (Typové schválenie EÚ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky podľa regulačných aktov)

Udelenie typového schválenia EÚ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky podľa regulačných aktov, vrátane technických požiadaviek a vydávania dokladov o udelení typového schválenia EÚ, sa riadi ustanoveniami príslušných regulačných aktov.

V odseku 5 sa uvádza, že osvedčenie o typovom schválení EÚ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky podľa regulačných udelené iným členským štátom sa uznáva v Slovenskej republike bez potreby ďalších testov a overení typu.

K § 17 (Vnútroštátne typové schválenie systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky)

Typ systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky v rámci vnútroštátneho typového schválenia musí spĺňať technické požiadavky ustanovené príslušnými regulačnými aktmi, ktorými sú predpisy Európskej únie alebo predpisy EHK OSN. Ak neexistuje regulačný akt, ministerstvo vyhláškou, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na niektoré vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky na účely schvaľovania [§ 136 ods. 3 písm. b)] upravuje technické požiadavky pre niektoré vozidlá kategórie L, M, N, O, T, C, R, S, PS, PN a LS ako aj technické požiadavky pre niektoré systémy, komponenty a samostatné technické jednotky (dvojité zariadenie na ovládanie spojky a prevádzkovej brzdy výcvikového vozidla autoškoly, ručné ovládanie pre telesne postihnuté osoby, vlečné tyče a vlečné laná, protisklzové reťaze, laminátové doplnkové príslušenstvo a výbava, ochranné rámy, diskové kolesá, elektrická a elektronická doplnková výbava, mechanické a elektromechanické zabezpečovacie zariadenia, odnímateľné transparenty).

Ak typový schvaľovací orgán udelí vnútroštátne typové schválenie, vydá osvedčenie o vnútroštátnom typovom schválení systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorého platnosť sa obmedzí najviac na dva roky a v prípade, že sa na základe vnútroštátneho schválenia vystavuje technické osvedčenie vozidla aj základný technický opis s rovnako obmedzenou platnosťou. Platnosť osvedčenia o vnútroštátnom typovom schválení typový schvaľovací orgán predĺži na návrh jeho držiteľa.

K § 18 (Schválenie nebezpečných častí alebo vybavenia)

Nebezpečné časti alebo vybavenia sú komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré môžu ovplyvňovať správnu funkciu systémov vozidla dôležitých pre zachovanie bezpečnej prevádzky vozidla alebo jeho environmentálnych vlastností. Takéto časti alebo vybavenie je možné uviesť na trh alebo do prevádzky, iba ak im bolo udelené schválenie podľa harmonizovaných predpisov pre udeľovanie typového schvaľovania [nariadenie vlády č. 140/2009 Z. z. (transpozícia smernice (ES) č. 2007/46), nariadenie (EÚ) č. 167/2013 a nariadenie (EÚ) č. 168/2013].

K § 19 (Typové schválenie EÚ spaľovacieho motora necestných pojazdných strojov)

Udelenie typového schválenia EÚ spaľovacieho motora necestných pojazdných strojov vrátane technických požiadaviek a vydávania dokladov o udelení typového schválenia EÚ sa riadi ustanoveniami príslušných regulačných aktov [nariadenie (EÚ) 2016/1628 a delegované a vykonávacie nariadenia (EÚ) k tomuto nariadeniu].

K § 20 (Zmena, zrušenie a zánik typového schválenia)

Výrobca alebo zástupca výrobcu, ako držiteľ osvedčenia o typovom schválení, je v prípade zmien týkajúcich sa typového schválenia povinný požiadať typový schvaľovací orgán o zmenu typového schválenia najneskôr v lehote do 10 dní od vzniku zmien.

Ďalej sa ustanovujú prípady, v ktorých môže typový schvaľovací orgán zrušiť typové schválenie, prípady, v ktorých typový schvaľovací orgán zruší typové schválenie a prípady, podľa ktorých typové schválenie automaticky zaniká.

V odseku 8 sú uvedené prípady, kedy odvolanie voči rozhodnutiu o zrušení typového schválenia nemá odkladný účinok a v odseku 9 prípady, kedy sa proti rozhodnutiu o zrušení typového schválenia nemožno odvolať.

K § 21 (Zhoda výroby)

Výrobca musí všetky vozidlá, systémy komponenty, samostatné technické jednotky, nebezpečné časti alebo vybavenie a spaľovacie motory necestných pojazdných strojov vyrábať v zhode so schváleným typom a na tento účel musí mať zavedený systém riadenia kvality. Typový schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie, vykonáva pravidelné overovanie zhody výroby alebo mimoriadne overenie zhody výroby, ak je na to dôvod.

Pokiaľ ide o priebežné overovanie zhody výroby pri typových schváleniach EÚ, v odseku 4 je uvedené, že postupy týchto overovaní upravujú harmonizované predpisy pre udeľovanie typového schvaľovania [nariadenie vlády č. 140/2009 Z. z. (transpozícia smernice (ES) č. 2007/46), nariadenie (EÚ) č. 167/2013, nariadenie (EÚ) č. 168/2013 a nariadenie (EÚ) č. 2016/1628].

*K tretej hlave (§ 22 až 24) (Požiadavky na uvedenie na trh, sprístupnenie na trhu a uvedenie do prevádzky)*

*V tretej hlave sa upravujú požiadavky na uvedenie na trh, sprístupnenie na trhu a uvedenie do prevádzky vozidla, systému, komponentu, samostatnej technickej jednotky, časti alebo vybavenia predstavujúcich vážne nebezpečenstvo alebo spaľovacieho motora necestných pojazdných strojov.*

K § 22 (Uvedenie na trh a sprístupnenie na trhu)

 V odsekoch 1 až 3 sa definujú pojmy uvedenie na trh, sprístupnenie na trhu a uvedenie do prevádzky. Ďalej je uvedené, že uviesť na trh a sprístupniť na trhu možno len také vozidlá, systémy, komponenty, samostatné technické jednotky a spaľovacie motory necestných pojazdných strojov, ktoré majú udelené typové schválenie a len také nebezpečné časti a vybavenie, ktoré majú udelené schválenie, pričom pre uvedenie na trh a sprístupnenie na trhu platia podmienky podľa harmonizovaných predpisov pre udeľovanie typového schvaľovania [nariadenie vlády č. 140/2009 Z. z. (transpozícia smernice (ES) č. 2007/46), nariadenie (EÚ) č. 167/2013, nariadenie (EÚ) č. 168/2013 a nariadenie (EÚ) č. 2016/1628].

 V odseku 6 sú ustanovené povinnosti hospodárskeho subjektu, ktorý uvádza na trh alebo sprístupňuje na trhu vozidlá, systémy, komponenty, samostatné technické jednotky, nebezpečné časti alebo vybavenie a spaľovacie motory necestných pojazdných strojov.

K § 23 (Povinnosti hospodárskych subjektov v súvislosti s vozidlami, systémami, komponentmi, samostatnými technickými jednotkami, nebezpečnými časťami alebo vybavením) a § 24 (Povinnosti hospodárskych subjektov v súvislosti so spaľovacími motormi necestných pojazdných strojov)

 K § 23: týmto paragrafom sa ukladajú povinnosti osobám v súvislosti s vozidlami, systémami, komponentmi, samostatnými technickými jednotkami, nebezpečnými časťami alebo vybavením. Hospodárske subjekty (výrobca, zástupca výrobcu, dovozca a distribútor) sú povinné dodržiavať aj povinnosti ustanovené v európskych nariadeniach upravujúcich typové schvaľovanie, ktoré sú priamo aplikovateľné v členských štátoch; Európska únia ukladá členským štátom povinnosť prijať do svojho právneho poriadku ustanovenia o sankciách (pokutách) za konkrétne druhy porušení, ktorých skutkové podstaty už sú alebo v budúcnosti budú určené v európskych nariadeniach.

K § 24: výrobca, zástupca výrobcu, distribútor, dovozca a výrobca pôvodného zariadenia (osoba, ktorá vyrába necestné pojazdné stroje) v súvislosti so spaľovacími motormi necestných pojazdných strojov musia plniť povinnosti ustanovené nariadením (EÚ) č. 2016/1628.

*K štvrtej hlave (§ 25 až 32) Jednotlivé schválenie*

*Vo štvrtej hlave sa upravuje postup pri jednotlivom schválení jednotlivo vyrobeného alebo jednotlivo dovezeného vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.*

K § 25 (Jednotlivo vyrobené vozidlo)

Obsahom týchto ustanovení je úprava schvaľovania jednotlivo vyrobeného vozidla. Prevádzkovateľ jednotlivo vyrobeného vozidla, ktorý chce vozidlo prevádzkovať v cestnej premávke, je povinný vopred požiadať príslušný okresný úrad (schvaľovací orgán) o jednotlivé schválenie takého vozidla. Akýkoľvek návrh v súvislosti so schválením jednotlivého vozidla obsahuje okrem identifikačných údajov o navrhovateľovi aj údaje a doklady v rozsahu ustanovenom vo vyhláške ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)].

V uvedenej vyhláške sú vymenované druhy jednotlivého schválenia jednotlivo vyrobeného vozidla, ktoré môže byť udelené ako vnútroštátne jednotlivé schválenie alebo ako jednotlivé schválenie EÚ, ak to umožňujú osobitné predpisy o typovom schvaľovaní.

Ku schvaľovaciemu konaniu sa vyžaduje protokol o skúškach jednotlivo vyrobeného vozidla z technickej služby overovania. Technické požiadavky, ktoré musí jednotlivo vyrobené vozidlo spĺňať, ustanovuje citov. vyhláška. Ak osobitné predpisy pre typové schválenie EÚ alebo pre vnútroštátne typové schválenie celého vozidla ustanovujú technické požiadavky aj pre jednotlivo vyrobené vozidlá, uplatňujú sa tieto technické požiadavky. V opačnom prípade sa na jednotlivo vyrobené vozidlá uplatňujú technické požiadavky uvedené v citov. vyhláške.

V odsekoch 5 až 7 sú uvedené doklady, ktoré vydá okresný úrad pri schválení jednotlivo vyrobeného vozidla.

Ak okresný úrad požiada o prihlásenie dosiaľ neevidovaného jednotlivo vyrobeného dokončeného vozidla do evidencie vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel, je povinný bezodplatne v elektronickej forme zasielať orgánu Policajného zboru potrebné údaje pre prihlásenie vozidla do evidencie vozidiel. V uvedenej vyhláške sa upravuje rozsah zasielaných údajov.

K § 26 (Jednotlivo vyrobené vozidlo s obmedzenou prevádzkou)

 Jednotlivo vyrobené vozidlo, ktoré jeho prevádzkovateľ plánuje prevádzkovať na obmedzenom území v rámci obhospodarovaného územia, musí mať udelené tzv. vnútroštátne jednotlivé schválenie vozidla s obmedzenou prevádzkou. Takýmto vozidlom sa rozumie spravidla po domácky vyrobené vozidlo, ktoré nie je komerčne vyrábané.

 Podľa vyhlášky ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)], takéto schválenie možno udeliť pre jednotlivo vyrobené vozidlo určené na používanie v poľnohospodárstve alebo lesnom hospodárstve na obmedzenom území v rámci obhospodarovaného územia (poľnohospodárske a lesné traktory a ich prípojné vozidlá, poľnohospodárske a lesné pracovné stroje samohybné). V uvedenej vyhláške sú upravené technické požiadavky na účely schválenia jednotlivo vyrobeného vozidla s obmedzenou prevádzkou a tiež údaje a doklady, ktoré sa prikladajú k návrhu na vnútroštátne schválenie jednotlivo vyrobeného vozidla s obmedzenou prevádzkou.

K § 27 (Jednotlivo dokončované vozidlo)

Tento paragraf upravuje schvaľovanie a režim následného prihlásenia do evidencie jednotlivo dokončovaných vozidiel; ide o vozidlá, ktoré neboli dokončené tzv. podvozky na dostavbu.

Nedokončené vozidlo, ktoré si vyžaduje dokončenie ešte minimálne v jednom stupni, musí byť schválené systémom viacstupňového schvaľovania. Viacstupňové schválenie môže byť udelené ako viacstupňové typové schválenie vozidla alebo ako schválenie jednotlivo dokončovaného vozidla.

Navrhovateľ, ktorý žiada o vnútroštátne schválenie jednotlivo dokončovaného vozidla, je povinný vopred požiadať príslušný okresný úrad o jednotlivé schválenie takého vozidla. Akýkoľvek návrh obsahuje okrem identifikačných údajov o navrhovateľovi aj údaje a doklady v rozsahu ustanovenom vo vyhláške ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)].

Ku schvaľovaciemu konaniu sa vyžaduje protokol o skúškach jednotlivo dokončovaného vozidla z technickej služby overovania. Technické požiadavky, ktoré musí jednotlivo dokončované vozidlo spĺňať, ustanovuje citov. vyhláška.

Na vnútroštátne schválenie jednotlivo dokončovaného vozidla sa primerane vzťahujú postupy, ktoré je potrebné dodržať pri viacstupňovom typovom schválení vozidla. Okresný úrad vždy skúma, či všetci zúčastnení výrobcovia majú uzatvorené dohody o poskytovaní a výmene dokumentov a informácií nevyhnutné na to, aby dokončované vozidlo splnilo ustanovené technické požiadavky.

Ak navrhovateľ doložil všetky predpísané doklady a dokumenty, ktoré okresný úrad posúdil a preskúmal, a vozidlo plní ustanovené technické požiadavky a nepredstavuje vážne riziko ohrozenia verejného záujmu, okresný úrad schváli dokončované vozidlo. V odseku 5 sú uvedené doklady, ktoré vydá okresný úrad pri schválení jednotlivo dokončovaného vozidla.

K § 28 (Jednotlivo vyrobený alebo jednotlivo dovezený systém, komponent alebo samostatná technická jednotka)

Upravuje sa schvaľovanie jednotlivo vyrobeného alebo jednotlivo dovezeného systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky vozidla; návrh na povolenie výroby sa nevyžaduje. Jednotlivo dovezený systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré sú typovo schválené EÚ alebo majú udelenú homologizáciu typu vydané v inom členskom štáte a sú označené schvaľovacou značkou, sa neschvaľujú. Schvaľovacím orgánom je príslušný okresný úrad.Údaje a doklady, ktoré sa prikladajú k návrhu na schválenie sú uvedené vo vyhláške ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)].Ku schvaľovaciemu konaniu sa vyžaduje protokol o skúškach z technickej služby overovania z dôvodu, že aj jednotlivo vyrobený systém, komponent alebo samostatná technická jednotka musia rovnako plniť podmienky tohto zákona a vykonávacieho predpisu.

K § 29 (Jednotlivo dovezené vozidlo)

Tento paragraf upravuje postup pri schvaľovaní jednotlivo dovezeného vozidla z iného štátu ako Slovenská republika v správnom konaní pred okresným úradom.

Prevádzkovateľ jednotlivo dovezeného vozidla je povinný požiadať okresný úrad o jednotlivé uznanie alebo schválenie jednotlivo dovezeného vozidla.

Podľa vyhlášky ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)], jednotlivé uznanie alebo schválenie jednotlivo dovezeného vozidla môže byť

v prípade vozidla dovezeného z členského štátu alebo zmluvného štátu Dohody o Európskom hospodárskom priestore a Švajčiarskej konfederácie (ďalej len „zmluvný štát“) ako

uznanie typového schválenia EÚ jednotlivo dovezeného vozidla,

uznanie schválenia jednotlivo dovezeného vozidla,

jednotlivé schválenie EÚ jednotlivo dovezeného vozidla, ak to osobitné predpisy o typovom schvaľovaní umožňujú, alebo

vnútroštátne jednotlivé schválenie jednotlivo dovezeného vozidla,

v prípade vozidla dovezeného z iného ako členského štátu alebo zmluvného štátu (ďalej len „tretí štát“) ako

uznanie typového schválenia ES jednotlivo dovezeného vozidla, alebo

vnútroštátne jednotlivé schválenie jednotlivo dovezeného vozidla.

 Údaje a doklady povinne uvádzané v návrhu na jednotlivé uznanie alebo schválenie jednotlivo dovezeného vozidla v závislosti od druhu jednotlivého uznania alebo schválenia jednotlivo dovezeného vozidla sú uvedené vo vyhláške ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)]. Ku schvaľovaciemu konaniu sa vyžaduje protokol o skúškach a kontrolách z technickej služby overovania. V citov. vyhláške sú ustanovené technické požiadavky, alternatívne technické požiadavky na skúšky jednotlivo dovezeného vozidla v závislosti od toho, či je vozidlo dovezené z členského štátu alebo zmluvného štátu alebo či je dovezené z tretieho štátu. Uvádzajú sa tiež doklady, predložením ktorých sa môžu doplniť chýbajúce technické údaje v prípade jednotlivo dovezeného vozidla z členského štátu alebo zmluvného štátu.

 Ustanovenie odseku 6 obsahuje prípady, kedy okresný úrad nesmie uznať ani schváliť jednotlivo dovezené vozidlo. Na základe rozsudku Súdneho dvora (piata komora) z 20. marca 2014 vo veci C639/11 Európska komisia proti Poľskej republike, rozsudku Súdneho dvora (piata komora) z 20. marca 2014 vo veci C-61/12 Európska komisia proti Litovskej republike a na základe formálnej výzvy Európskej komisie č. 20164174 zo dňa 16. februára 2017 voči Slovenskej republike sa oproti súčasnej právnej úprave povoľuje preregistrácia osobných vozidiel kategórie M1 s pravostranným riadením.

 Ak navrhovateľ doložil všetky predpísané doklady a dokumenty, ktoré okresný úrad posúdil a preskúmal, a vozidlo plní ustanovené technické požiadavky a nepredstavuje vážne riziko ohrozenia verejného záujmu, okresný úrad schváli jednotlivo dovezené vozidlo.

 V odsekoch 8 a 9 sú uvedené doklady, ktoré vydá okresný úrad, ak vyhovie návrhu.

K § 30 (Opätovné schválenie jednotlivého vozidla)

Upravuje sa režim opätovného schválenia vozidla vyradeného z evidencie vozidiel.

Prevádzkovateľ vozidla je povinný požiadať príslušný okresný úrad o opätovné schválenie jednotlivého vozidla na prevádzku v cestnej premávke v Slovenskej republike.

Údaje a doklady, ktoré sa prikladajú k návrhu na opätovné schválenie jednotlivého vozidla, sú uvedené vo vyhláške ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)].

Odseky 6 až 8 upravujú postup okresného úradu pri opätovnom schválení vozidla.

K § 31 (Dodatočné schválenie jednotlivého vozidla)

Dodatočné schválenie jednotlivého vozidla, ktoré sa má prevádzkovať v cestnej premávke, sa týka vozidiel, ktoré neboli schválené na prevádzku v cestnej premávke alebo ktoré boli schválené na prevádzku v cestnej premávke, ale z dôvodov ich určenia a použitia sa s týmto schválením nezhodujú a boli evidované v osobitných evidenciách príslušných orgánov podľa § 1 ods. 5 (napr. vybrané vozidlá Ministerstva obrany Slovenskej republiky, ozbrojených síl, Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, Policajného zboru, Hasičského a záchranného zboru atď.). K dodatočnému schváleniu vozidla sa vyžaduje predloženie protokolu zo skúšok a kontrol jednotlivého vozidla z  technickej služby overovania, pričom vozidlo musí spĺňať rovnaké technické požiadavky, aké boli platné v čase jeho výroby.

Odseky 6 až 8 upravujú postup okresného úradu pri opätovnom schválení vozidla.

K § 32 (Zrušenie jednotlivého schválenia alebo uznania)

V tomto paragrafe sú ustanovené prípady, kedy schvaľovací orgán zruší schválenie alebo uznanie ohľadom jednotlivého vozidla.

V prípade vozidiel už prihlásených do evidencie vozidiel v Slovenskej republike schvaľovací orgán zasiela orgánu Policajného zboru údaje o vozidlách, ktorým bolo zrušené schválenie alebo uznanie, a prevádzkovateľ je povinný do 15 dní od nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia odovzdať na orgáne Policajného zboru osvedčenie o evidencii časť I a II a tabuľky s evidenčným číslom

V prípade vozidiel, ktoré nie sú prihlásené do evidencie vozidiel v Slovenskej republike, prevádzkovateľ je povinný do 15 dní od nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia odovzdať na schvaľovacom orgáne, ktorý vydal rozhodnutie, technické osvedčenie vozidla.

Zrušením schválenia alebo uznania vozidlo stráca schválenia na prevádzku v cestnej premávke a nie je možné ho opätovne schváliť podľa § 30.

*K piatej hlave (§ 33 až 37) (Prestavba vozidla a iné technické zmeny na vozidle)*

*V piatej hlave sa upravuje postup pri prestavbe vozidla a iných technických zmenách na vozidle.*

K § 33 (Spoločné ustanovenia k prestavbe)

V tomto paragrafe sú ustanovenia, ktoré sú spoločné pre hromadnú prestavbu typu vozidiel a prestavbu jednotlivého vozidla. Upravuje sa, čo je prestavbou vozidla a čo sa za prestavbu nepovažuje a prípady, kedy je prestavba zakázaná a kedy ju možno povoliť.

K § 34 (Hromadná prestavba)

Tento paragraf upravuje hromadnú prestavbu typu vozidla. Príslušným na povolenie a na schválenie je štátny dopravný úrad.Povolenie sa nevyžaduje v prípade, ak ide o hromadnú prestavbu montážou plynového zariadenia, ktoré má udelené typové schválenie pre retrofitné systémy.

Akýkoľvek návrh obsahuje okrem identifikačných údajov o navrhovateľovi aj údaje a doklady v rozsahu ustanovenom vo vyhláške ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)].

Ku schvaľovaciemu konaniu sa vyžaduje vykonanie testov a skúšok na vozidle, na ktorom bola prestavba vykonaná, v technickej služby overovania. Technické požiadavky, ktoré musí vozidlo po hromadnej prestavbe spĺňať, ustanovuje citov. vyhláška.

Ak navrhovateľ požiadal o schválenie hromadnej prestavby v čase platnosti povolenia, doložil všetky predpísané doklady a dokumenty, ktoré správny orgán posúdil, vozidlo plní ustanovené technické požiadavky a nepredstavuje vážne riziko ohrozenia verejného záujmu, štátny dopravný úrad schváli prestavbu typu vozidla. V odseku 8 sú uvedené doklady, ktoré vydá štátny dopravný úrad pri schválení prestavby.

K § 35 (Prestavba jednotlivého vozidla)

Ustanovenia tohto paragrafu upravujú podmienky povolenia prestavby jednotlivého vozidla a schvaľovanie jednotlivého vozidla po prestavbe v správnom konaní pred okresným úradom.

Údaje a doklady, ktoré navrhovateľ (prevádzkovateľ vozidla, ktorý chce prestavať alebo si chce nechať prestavať jednotlivé vozidlo) predkladá v návrhu na povolenie prestavby ako aj v návrhu na schválenie prestavby jednotlivého vozidla upravuje vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)].

Ku schvaľovaciemu konaniu sa vyžaduje vykonanie testov a skúšok na vozidle, na ktorom bola prestavba vykonaná, v technickej službe overovania. Technické požiadavky, ktoré musí vozidlo po jednotlivej prestavbe spĺňať, ustanovuje citov. vyhláška.

Ak navrhovateľ požiadal o schválenie jednotlivej prestavby v čase platnosti povolenia, doložil všetky predpísané doklady a dokumenty, ktoré správny orgán posúdil, vozidlo plní ustanovené technické požiadavky a nepredstavuje vážne riziko ohrozenia verejného záujmu, okresný úrad schváli prestavbu jednotlivého vozidla a vydá doklady uvedené v odseku 9.

K § 36 (Výmena karosérie, rámu alebo motora na jednotlivom vozidle)

V odseku 1 je definované, že v rámci jedného typového radu vozidla sa výmena karosérie rovnakého typu, rámu vozidla rovnakého typu alebo motora vozidla rovnakého typu nepovažuje za prestavbu jednotlivého vozidla a vozidlo sa opätovne neschvaľuje na prevádzku v cestnej premávke. Ďalej sú ustanovené prípady, kedy je výmena karosérie vozidla a rámu vozidla zakázaná.

V tomto paragrafe sú definované aj povinnosti prevádzkovateľa vozidla požiadať schvaľovací orgán o zápis zmeny údajov v osvedčení o evidencii časť II alebo technickom osvedčení vozidla z dôvodu výmeny karosérie vozidla alebo rámu vozidla a z dôvodu výmeny motora len v prípade, ak boli vozidlu vystavené a vydané doklady ešte pred 1. marcom 2005.

K § 37 (Iná technická zmena na jednotlivom vozidle)

Iná technická zmena je taká zmena alebo úprava na vozidle, ktorá nie je prestavbou jednotlivého vozidla, nie je ani výmenou karosérie, rámu alebo motora vozidla podľa § 36, ale vyžaduje si zmenu technických údajov v dokladoch vozidla. Druhy iných technických zmien ustanoví ministerstvo vo vyhláške, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)].

V tomto paragrafe je ustanovená povinnosť prevádzkovateľa vozidla v lehote do 15 dní odo dňa vykonania zmeny alebo úpravy na vozidle požiadať schvaľovací orgán o zápis zmeny údajov v osvedčení o evidencii časť II alebo technickom osvedčení vozidla.

*K šiestej hlave (§ 38) (Náhradné identifikačné číslo vozidla VIN)*

*Šiesta hlava obsahuje úpravu náhradného identifikačného čísla vozidla VIN.*

Náhradné identifikačné číslo vozidla VIN je pridelené administratívne identifikačné číslo vozidla VIN a na vozidlo je umiestnené náhradnou technológiou. Prípady, kedy štátny dopravný úrad pridelí vozidlu náhradné identifikačné číslo vozidla VIN ako aj postup prideľovania a jeho štruktúru ustanoví ministerstvo vo vyhláške, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel [§ 136 ods. 3 písm. a)], pričom náhradné identifikačné číslo vozidla VIN umiestni a upevní na vozidlo pracovisko kontroly originality.

V § 38 sú taktiež ustanovené prípady, kedy sa vozidlu nepridelí náhradné identifikačné číslo vozidla VIN.

Identifikačné číslo vozidla VIN na vozidlo umiestňuje (upevňuje) výrobca vozidla pri výrobe vozidla vlastnou originálnou technológiou. Pokiaľ nastane prípad, že je vozidlu potrebné prideliť náhradné identifikačné číslo vozidla VIN, tak toto náhradné identifikačné číslo vozidla VIN už nemôže na vozidlo umiestniť (upevniť) priamo výrobca vozidla, ale na vozidlo náhradné identifikačné číslo vozidla VIN umiestni (upevní) určené pracovisko kontroly originality, ktoré disponuje náhradnou technológiou pre umiestňovanie a upevňovanie náhradného identifikačného čísla vozidla VIN na vozidlá.

**K tretej časti**

Tretia časť sa venuje dokladom vozidla (§ 39 až 43).

K § 39 až 42

Návrhom zákona o prevádzke vozidiel a vyhláškou ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o dokladoch vozidla [§ 136 ods. 3 písm. c)] sa do právneho poriadku Slovenskej republiky preberá smernica Rady1999/37/ESzo dňa 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 4) v platnom znení, t. j. vrátane smernice (EÚ) č. 2014/46.

Paragraf 39 obsahuje spoločné ustanovenia o dokladoch vozidla. Dokladmi oprávňujúcimi prevádzkovať vozidlo v cestnej premávke v Slovenskej republike sú osvedčenie o evidencii časť I a osvedčenie o evidencii časť II, ktoré sa vydávajú vozidlám podliehajúcim prihláseniu do evidencie vozidiel, a technické osvedčenie vozidla, ktoré sa vydáva pre motorové – prípojné vozidlá, ktoré nepodliehajú evidencii. Osvedčenie o evidencii a pripevnená tabuľka s evidenčným číslom na vozidle sú nevyhnutnou podmienkou, aby sa vozidlo podliehajúce evidenčnej povinnosti, mohlo použiť v cestnej premávke. Táto povinnosť je aj v súlade s čl. 35 a 36 Dohovoru o cestnej premávke (Viedeň 1968), aby sa vozidlo mohlo použiť aj v medzinárodnej premávke.

Ustanovujú sa povinnosti vodičovi vozidla, prevádzkovateľovi vozidla a ostatným osobám v súvislosti s dokladmi vozidla.

V ustanoveniach § 40 a 41 sa upravuje vydávanie dokladov a ich duplikátov. Uvádzajú sa oprávnenia orgánov Policajného zboru, okresných úradov ako aj výrobcov a zástupcov výrobcu vydávať doklady vozidla a ich duplikáty a zapisovať do nich údaje.

Paragraf 42 sa vzťahuje na výrobu a distribúciu dokladov. Výrobu osvedčenia o evidencii časti I zabezpečuje Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky (§ 134 zákona o cestnej premávke). Ministerstvo dopravy zabezpečuje výrobu, distribúciu a evidenciu osvedčení o evidencii časť II a technických osvedčení vozidla a pred začatím výroby schvaľuje ich vzorové výtlačky; vyhlasuje za neplatné odcudzené alebo stratené tlačivá uvedených dokladov [§ 136 ods. 2 písm. a) bod 21].

K § 43 (Výmena technického osvedčenia vozidla)

Vozidlám kategórie L, M, N, O, T, C, R, PS a LS, ktoré boli schválené na prevádzku v cestnej premávke na území Slovenskej republiky a ktorým bolo vystavené a vydané technické osvedčenie vozidla, môže na základe žiadosti prevádzkovateľa vozidla okresný úrad vydať osvedčenie o evidencii časť II. Následne je prevádzkovateľ vozidla povinný prihlásiť vozidlo do evidencie vozidiel a podrobiť vozidlo technickej kontrole administratívnej a motorové vozidlo emisnej kontrole administratívnej.

Vozidlám kategórie S a PN a pre výmenné nadstavby, ktoré boli schválené na prevádzku v cestnej premávke na území Slovenskej republiky a ktorým bolo vystavené a vydané technické osvedčenie vozidla podľa predpisov účinných do 1. decembra 2006, môže na základe žiadosti prevádzkovateľa vozidla okresný úrad vydať technické osvedčenie vozidla.

**K štvrtej časti**

Štvrtá časť obsahuje úpravu prevádzky vozidla v cestnej premávke.

*K prvej hlave (§ 44 až 52) (Vozidlo v cestnej premávke)*

*Prvá hlava obsahuje základné podmienky prevádzky vozidla v cestnej premávke, povinnosti prevádzkovateľov vozidiel ako aj špecifické podmienky prevádzky jednotlivých špecifických druhov vozidiel.*

K § 44 (Základné podmienky prevádzky vozidla v cestnej premávke)

Základnými podmienkami, aby mohlo byť vozidlo prevádzkované v cestnej premávke je, aby bolo na takúto prevádzku schválené a aby bolo na prevádzku v cestnej premávke spôsobilé a technicky spôsobilé. Vozidlo musí svojím vyhotovením a výbavou zodpovedať stavu, v ktorom bolo schválené a musí byť vybavené povinnou výbavou.

V tomto paragrafe sú uvedené podmienky prevádzky vozidla, ktoré je v skúšobnej prevádzke, podmienky prevádzky neschváleného vozidla a vozidiel a jazdných súprav, ktorých rozmery alebo hmotnosti prekračujú najväčšie povolené rozmery alebo hmotnosti.

Problematika podmienok prevádzky vozidiel v cestnej premávke v Slovenskej republike bude komplexne riešená vyhláškou ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke [§ 136 ods. 3 písm. d)]. Touto vyhláškou sa upravuje technická nespôsobilosť vozidla, najväčšie povolené rozmery a hmotnosti vrátane prevádzky nadrozmernej a nadmernej dopravy, podmienky na prevádzku vozidla vzhľadom na technické požiadavky (napríklad zapojenie vozidiel do jazdných súprav, karosérie vozidla, kolesá, pneumatiky a pod.), povinná výbava vozidla, požiadavky na konštrukciu ostatných cestných a zvláštnych vozidiel, okruh vozidiel používajúcich zvláštne výstražné svietidlá oranžovej farby ako aj požiadavky na zvláštne výstražné svietidlá a zvláštne výstražné znamenia. Návrhom zákona o prevádzke vozidiel a vyhlášky sa tiež do právneho poriadku Slovenskej republiky preberá smernica Rady 89/459/EHS z 18. júla 1989 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú hĺbky dezénu jazdnej plochy pneumatík určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a preberá sa aj smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave v platnom znení [ďalej len „smernica (ES) č. 96/53“].

K § 45 (Povinnosti prevádzkovateľov vozidiel)

Odsek 1 vymenúva povinnosti, ktoré sa vzťahujú na prevádzkovateľov vozidiel v cestnej premávke.

V odseku 2 je taxatívnym spôsobom uvedené, kedy prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať vozidlo v cestnej premávke.

K § 46 (Povinnosti prevádzkovateľov historických vozidiel a športových vozidiel)

Ustanovenie odseku 1 upravuje aj prevádzkovanie historických vozidiel a ustanovenie odseku 2 prevádzkovanie športových vozidiel v cestnej premávke.

K § 47 (Pozastavenie prevádzky vozidla)

V tomto paragrafe sú uvedené dôvody, pre ktoré je prevádzka vozidla v cestnej premávke pozastavená na určité časové obdobie, pričom je ustanovené, že ak pominú dôvody pozastavenia prevádzky, vozidlo môže byť opätovne prevádzkované v cestnej premávke bez potreby nového schvaľovacieho procesu. Vozidlo, ktoré má pozastavenú prevádzku, sa môže použiť v cestnej premávke len na účely absolvovania technickej kontroly alebo emisnej kontroly, a to len medzi miestom opravy vozidla a stanicou technickej kontroly alebo pracoviskom emisnej kontroly v najbližšej obci.

Ďalej sa ustanovuje, že ak vozidlo nebolo do šiestich mesiacov podrobené technickej kontrole alebo emisnej kontrole, prevádzkovateľ je povinný požiadať o dočasné vyradenie vozidla z evidencie vozidiel alebo o vyradenie vozidla z evidencie vozidiel.

V odseku 7 sa presne ustanovuje, že chyby na vozidle vzniknuté pri dopravnej nehode alebo škodovej udalosti, ktoré majú vplyv na hlavné bezpečnostné prvky vozidla (zavesenie kolies, deformačné zóny, airbagy, riadenie a brzdy), môže odstraňovať iba certifikované miesto opravy.

K § 48 (Register prevádzkových záznamov vozidiel)

Európska komisia skonštatovala negatívne vplyvy manipulácie počítadiel celkovej prejdenej vzdialenosti vozidiel (tzv. odometrov) v Európskej únii, čo spôsobuje niekoľko miliardové škody ročne, deformuje podnikateľské prostredie, narušuje hospodársku súťaž a pripravuje občanov, poctivých podnikateľov a jednotlivé členské štáty o veľké finančné prostriedky. Zároveň manipulácia s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti má negatívny vplyv na pravidelnosť servisných prehliadok, technický stav vozidiel, bezpečnosť cestnej premávky a životné prostredie. Pri neoprávnenej zmene stavu počítadla prejazdenej vzdialenosti hrozí reálne riziko, že kritický komponent nie je vymenený včas.

Prostredníctvom tohto paragrafu sa vytvára vnútroštátny register prevádzkových záznamov cestných motorových vozidiel, ktoré sú prihlásené do evidencie vozidiel v Slovenskej republike, v ktorom sa zaznamenáva zobrazovaná hodnota počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti. Dôvodom zaznamenávania tohto údaja je eliminovanie neoprávnených zásahov a manipulácií so zobrazovanou hodnotou počítadla. Ďalej sa definuje, čo je oprávnenou manipuláciou so zobrazovanou hodnotou počítadla a kto takéto zásahy môže vykonávať.

Informácie o stave celkovej prejdenej vzdialenosti vozidiel (Mileage) sa stali súčasťou zmluvy o európskom informačnom systéme vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS), ktorej Slovenská republika je signatárom. Od 1. marca 2016 bol novelou zákona č. 725/2004 Z. z. (zákon č. 412/2015 Z. z.) ustanovený a zriadený register prevádzkových záznamov vozidiel (tzv. MileageSK) slúžiaci na zber a kontrolu údajov na národnej úrovni a na medzinárodnú výmenu informácií o histórii najazdených kilometrov prostredníctvom modulu Mileage systému EUCARIS. V súčasnosti register obsahuje takmer 23 miliónov záznamov. Tvoria ich najmä údaje z technických kontrol, emisných kontrol a kontrol originality a z niektorých autoopravovní. Z hľadiska čo najväčšej transparentnosti je potrebné zaznamenávať, čo možno najviac údajov o zobrazovanej hodnote počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti tak, aby sa vytvorila čo najväčšia história údajov. Z tohto dôvodu sa ustanovuje povinnosť pre jednotlivé technické služby, právnické osoby, fyzické osoby – podnikateľov a orgány zasielať informácie o cestných motorových vozidlách do registra a vymedzuje sa spôsob poskytovania informácií z registra pri zmene evidencie motorového vozidla zo Slovenskej republiky do iného štátu.

Údaje sú nielen zaznamenávané, ale vyvinutými špeciálnymi algoritmami aj spracovávané, vyhodnocované a filtrované podľa viacerých náležitých kritérií, ktoré sú kľúčové pre elimináciu chýb, odhalenie podvodu a splnenie požiadaviek medzinárodnej výmeny. Účinnosť systému stúpa úmerne s počtom vykonaných záznamov. Cieľom je skrátiť interval medzi dvoma záznamami natoľko, aby sa manipulácia neoplatila, resp. aby bola ľahko odhaliteľná. Tento fakt je hlavným nástrojom overeného systému. Základný princíp riešenia spočíva vo vytvorení transparentnej histórie s dostatočným počtom prevádzkových záznamov, ktoré odhalia manipuláciu. Čím viac záznamov, tým menší priestor na manipuláciu. Najväčší počet záznamov by mal zákonite pochádzať z autobrandže. Majú byť tvorené hlavne záznamami zo servisnej činnosti. Zápisy budú môcť vykonávať jedine oprávnené právnické osoby alebo fyzické osoby s platným živnostenským oprávnením. Prenos údajov prebieha automatizovane, priamo z produkčných systémov oprávnených osôb, aby sa eliminovala administratívna náročnosť a chybovosť. Ak bol servisný zásah na vozidle vykonaný subjektom bez platného živnostenského oprávnenia, záznam sa nevykoná.

Údaje z registra budú dostupné prostredníctvom oprávnených subjektov formou výpisu. Aby sa odometer pred zápisom neupravoval k poslednej známej hodnote, bude možné výpis vyhotoviť až po zaznamenaní aktuálnej hodnoty odometra do registra. Údaje vo výpise bude možné overiť prostredníctvom webového sídla registra.

Dňa 14. júla 2015 boli holandským dopravným úradom RDW – správcom EUCARISu, úspešne ukončené akceptačné „Mileage testy“ so Slovenskom. Slovenská republika je už zapojená do výmeny údajov z odometrov s ostatnými členskými štátmi, ktoré pristúpia k vzájomnej výmene. Medzinárodná výmena údajov umožňuje odhaliť manipulácie odometrov vykonané na dovážaných ojazdených vozidlách ešte pred ich opätovnou registráciou na Slovensku. Platí to aj opačne. V rámci reciprocity je Slovenská republika povinná tieto údaje sprístupňovať členským štátom, hlavne k exportovaným vozidlám. Bez cezhraničnej výmeny údajov je takmer nemožné podvod na importovanom alebo exportovanom vozidle odhaliť. Štatistiky z medzinárodnej výmeny údajov poukazujú na skutočnosť, že až 37 % jednotlivo dovezených vozidiel vykazuje manipuláciu s najazdenými kilometrami. Nie je zriedkavosťou, že stav počítadla prejazdenej vzdialenosti je znížený o niekoľko stoviek tisícov kilometrov.

Praktická realizácia vybudovania národného registra prevádzkových záznamov v zahraničí jasne preukázala ich účinnosť. V pomerne krátkej dobe dokázali eliminovať podvody a deformáciu podnikateľského prostredia spojeného s obchodom s ojazdenými vozidlami, ktoré narušovali hospodársku súťaž a pripravovali občanov a poctivých podnikateľov o veľké finančné prostriedky. Realizovanie navrhovaných opatrení je základným predpokladom na dosiahnutie porovnateľného výsledku aj v Slovenskej republike.

K § 49 (Skúšobná prevádzka)

Ustanovenia tohto paragrafu umožňujú prevádzkovať v cestnej premávke vozidlo, ktoré ešte nebolo schválené na prevádzku v cestnej premávke, výrobcovi v procese vývoja, výroby alebo schvaľovania vozidla, jeho systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek a taktiež vozidlo alebo jazdnú súpravu so zabudovanými novými technológiami alebo novými koncepciami, ktoré sú na prevádzku v cestnej premávke schválené, avšak svojimi rozmermi alebo hmotnosťami vozidlo nespĺňa požiadavky na najväčšie povolené hmotnosti alebo rozmery.

Ďalej je ustanovený postup štátneho dopravného úradu ohľadom vydania povolenia skúšobnej prevádzky s platnosťou najviac na jeden rok a povinnosti držiteľa povolenia skúšobnej prevádzky ohľadom prevádzkovania takéhoto vozidla v cestnej premávke. Taktiež sa ustanovuje, v ktorých prípadoch štátny dopravný úrad zruší povolenie skúšobnej prevádzky.

K § 50 (Dočasné povolenie na prevádzku neschváleného jednotlivého vozidla)

Ustanovenie § 50 umožňuje prevádzkovať v cestnej premávke neschválené jednotlivé vozidlo, ktorému schvaľovací orgán (okresný úrad) vydal dočasné povolenie na prevádzku na obmedzenej trase alebo území s platnosťou obmedzenou najviac na jeden rok a pridelil tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C. Okruh vozidiel, ktorým možno udeliť dočasné povolenie, určí vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke [§ 136 ods. 3 písm. d)].

Ďalej sú ustanovené povinnosti držiteľa dočasného povolenia v prípade prevádzkovania takéhoto vozidla v cestnej premávke a taktiež je ustanovené, v ktorých prípadoch schvaľovací orgán zruší povolenie skúšobnej prevádzky.

K § 51 (Zvláštne výstražné svietidlá a zvláštne zvukové výstražné znamenia)

 V odsekoch 1 a 2 sú uvedené zvláštne výstražné svietidlá rozlíšené podľa farby a vozidlá, na ktorých môžu byť umiestňované. Okruh vozidiel používajúcich zvláštne výstražné svietidlá oranžovej farby a podrobnosti o schvaľovaní zvláštnych výstražných svetiel a zvláštnych výstražných znamení bude upravovať vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke [§ 136 ods. 3 písm. d)].

K § 52 (Prevádzka ostatných cestných vozidiel a ostatných zvláštnych vozidiel)

V tomto paragrafe je ustanovené, že ostatné cestné vozidlá a ostatné zvláštne vozidlá vymedzené v § 3 ods. 4 písm. g) a ods. 5 písm. h) môžu byť prevádzkované v cestnej premávke, len ak spĺňajú technické požiadavky, ktoré bude upravovať vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke [§ 136 ods. 3 písm. d)].

*K druhej hlave (§ 53) (Zákazy na trhu v súvislosti s vozidlami, systémami, komponentmi, samostatnými technickými jednotkami a nebezpečnými časťami alebo vybavením a s tým spojenými službami)*

K § 53

Tento paragraf taxatívne vymenúva, ktoré činnosti, služby a predaj akých prostriedkov je zakázané uvádzať na trh alebo sprístupňovať na trhu s vozidlami v Slovenskej republike, ich systémami, komponentmi alebo samostatnými technickými jednotkami, nebezpečnými časťami a vybavením.

*K tretej hlave (§ 54 až 56) (Vyradenie vozidla z cestnej premávky)*

*Tretia hlava obsahuje komplexnú úpravu vyraďovania vozidiel z cestnej premávky; taxatívnym spôsobom sa ustanovujú podmienky, za ktorých musí byť vozidlo vyradené z cestnej premávky dočasne alebo trvalo.*

K § 54 (Základné ustanovenia k vyradeniu vozidla)

Uvádzajú sa všeobecné informácie o spôsobe dočasného vyradenia vozidla z cestnej premávky v prípade vozidla, ktoré podlieha a ktoré nepodlieha prihláseniu do evidencie vozidiel a taktiež o trvalom vyradení vozidla z cestnej premávky v prípade, že prevádzkovateľ vozidla v ustanovenej lehote neodstránil dôvody, pre ktoré bolo vozidlo vyradené z cestnej premávky.

K § 55 (Dočasné vyradenie vozidla, ktoré nepodlieha prihláseniu do evidencie vozidiel, z cestnej premávky)

Pri dočasnom vyradení vozidla je upravený postup okresného úradu ako aj prevádzkovateľa vozidla. Maximálna doba dočasného vyradenia vozidla sa ustanovuje na 20 rokov, aby nedochádzalo k špekulatívnym dočasným vyradeniam hlavne starých vozidiel, ktoré fyzicky neexistujú. Taktiež sa upravuje postup pri opätovnom uvedení vozidla do prevádzky v cestnej premávke pred lehotou skončenia dočasného vyradenia.

K § 56 (Trvalé vyradenie vozidla z cestnej premávky)

V odseku 1 sú uvedené prípady, kedy pri nesplnení si niektorej povinnosti prevádzkovateľa vozidla musí byť vozidlo trvalo vyradené z cestnej premávky. Upravuje sa

postup okresného úradu pri trvalom vyraďovaní vozidla z cestnej premávky.

*K štvrtej hlave (§ 57 až 66) (Cestná technická kontrola)*

*Štvrtá hlava obsahuje úpravu vykonávania cestných technických kontrol motorových vozidiel v súlade so smernicou (EÚ) č. 2014/47. Predloženým návrhom zákona o prevádzke vozidiel a vyhláškou ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole sa do právneho poriadku Slovenskej republiky preberá smernica (EÚ) č. 2014/47, ktorá s účinnosťou od 20. mája 2018 nahrádza smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve. V záujme zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a zlepšenia životného prostredia sa touto smernicou ustanovujú minimálne požiadavky na systém cestných technických kontrol úžitkových vozidiel prevádzkovaných na území členských štátov. Cieľom smernice (EÚ) č. 2014/47 je zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky stanovením minimálnych spoločných požiadaviek a harmonizovaných pravidiel týkajúcich sa cestných technických kontrol vozidiel prevádzkovaných v Európskej únii. Cestné technické kontroly predstavujú kľúčový prvok na dosiahnutie nepretržitej vysokej úrovne technického stavu úžitkových vozidiel používaných na obchodné činnosti v cestnej doprave počas ich používania. Takéto kontroly neprispievajú len k bezpečnosti cestnej premávky a znižovaniu emisií pochádzajúcich z vozidiel, ale tiež pomáhajú zabraňovať nekalej súťaži v cestnej doprave z dôvodu uznávania rozdielnej úrovne kontrol medzi členskými štátmi.*

*Vo vyhláške ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole [§ 136 ods. 3 písm. e)] sa upravujú podrobnosti o systéme cestnej technickej kontroly (systém hodnotenia rizikovosti, výber vozidiel, obsah a metódy cestnej technickej kontroly, kontrolné zariadenia, zoznam chýb a úroveň ich závažnosti, správa o cestnej technickej kontrole, poskytovanie informácií o skontrolovaných vozidlách).*

Prvý diel (Systém cestnej technickej kontroly)

K § 57 (Vykonávanie cestnej technickej kontroly)

V odseku 1 je vysvetlený pojem cestná technická kontrola a účel takejto kontroly. Ďalej sa ustanovuje, ktorým ďalším kontrolám môže byť vozidlo počas cestnej technickej kontroly podrobené a sú uvedené druhy cestnej technickej kontroly: počiatočná a podrobnejšia cestná technická kontrola.

K odseku 6: Podľa odôvodnenia 12 k smernici (EÚ) č. 2014/47 cestná technická kontrola by sa mala podporiť prostredníctvom využívania systému hodnotenia rizikovosti. V nariadení (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES sa od členských štátov vyžaduje, aby rozšírili systém hodnotenia rizikovosti [ustanovený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS pokiaľ ide o vykonávanie pravidiel týkajúcich sa času jazdy a dôb odpočinku] tak, aby sa vzťahoval na iné špecifikované oblasti týkajúce sa cestnej dopravy vrátane technického stavu úžitkových vozidiel. Informácie o počte a závažnosti chýb zistených vo vozidle by sa preto mali vkladať do systému hodnotenia rizikovosti ustanoveného podľa článku 9 smernice 2006/22/ES. Členské štáty by mali mať možnosť rozhodnúť o vhodných technických a administratívnych opatreniach na prevádzku systémov hodnotenia rizikovosti. Účinnosť a harmonizácia systému hodnotenia rizikovosti v rámci celej Európskej únie by mala podliehať ďalšej analýze.

Podľa návrhu zákona o prevádzke vozidiel na základe vykonaných cestných technických kontrol sa informácie o počte a závažnosti chýb na vozidlách kategórie M2, M3, N2, N3, O3 a O4, ktoré prevádzkujú jednotlivé dopravné podniky, vkladajú do systému hodnotenia rizikovosti ustanoveného zákonom č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov. Dopravným podnikom sa rozumie fyzická osoba alebo právnická osoba (zisková alebo nezisková), akékoľvek ziskové alebo neziskové združenie alebo skupina osôb bez právnej subjektivity, alebo akákoľvek úradná inštitúcia, či už má vlastnú právnu subjektivitu alebo závisí od orgánu, ktorý má takúto subjektivitu, ktorá vykonáva osobnú dopravu, alebo akákoľvek zisková fyzická alebo právnická osoba, ktorá vykonáva nákladnú dopravu na obchodné účely.

K § 58 (Percentuálny podiel kontrolovaných vozidiel)

V tomto paragrafe je ustanovené, že počiatočnej cestnej kontrole musí byť podrobených minimálne 5 % z celkového počtu vozidiel kategórie M2, M3, N3, N3, O3 a O4 evidovaných v Slovenskej republike. Informácie o skontrolovaných vozidlách sa oznamujú Európskej komisii.

K § 59 (Počiatočná cestná technická kontrola)

V tomto paragrafe sa uvádza, že počiatočnú cestnú technickú kontrolu vykonáva policajt alebo technik cestnej technickej kontroly, pričom spôsob výberu vozidiel, obsah a metódy počiatočnej cestnej technickej kontroly ustanoví ministerstvo vo vyhláške, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole [§ 136 ods. 3 písm. e)].

K § 60 (Podrobnejšia cestná technická kontrola)

K podrobnejšej cestnej technickej kontrole sa pristupuje na základe výsledkov počiatočnej cestnej technickej kontroly. Podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu môže vykonať iba technik cestnej technickej kontroly spĺňajúci podmienky tohto zákona alebo technik cestnej technickej kontroly orgánu Policajného zboru prostredníctvom kontrolného zariadenia, pričom podrobnosti o obsahu a metódach podrobnejšej cestnej technickej kontroly a kontrolnom zariadení ustanoví ministerstvo vo vyhláške, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole [§ 136 ods. 3 písm. e)].

Je ustanovené, že ak podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu nemožno vykonať na kontrolnom zariadení, môže policajt nariadiť podrobiť vozidlo technickej kontrole na stanici technickej kontroly v najbližšej obci alebo podrobiť vozidlo emisnej kontrole na pracovisku emisnej kontroly v najbližšej obci, alebo obom kontrolám.

Ďalej sa určuje, kto znáša náklady na vykonanie jednotlivých kontrol v závislosti na tom, či boli alebo neboli zistené chyby na vozidle.

K § 61 (Príspevok na podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu)

Ustanovenia sú formulované v zmysle odôvodnenia 23 smernice (EÚ) č. 2014/47, kde sa uvádza, že s cieľom znížiť náklady spojené s použitím technického zariadenia na podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu by členské štáty mali mať možnosť, aby v prípade zistenia chýb požadovali uhradenie príspevku, ktorého výška by mala byť opodstatnená a primeraná.

V § 61 sa ustanovujú maximálne sumy príspevku, ktoré môžu orgány Policajného zboru vyberať ako náklady spojené s použitím technického zariadenia. Pri určení výšky súm sa vychádzalo z ceny technického zariadenia ako aj z doby odpisovania takéhoto zariadenia.

K § 62 (Povinnosti vodiča pri cestnej technickej kontrole)

Ustanovujú sa povinnosti vodiča vozidla počas výkonu cestnej technickej kontroly vrátane povinnosti predložiť príslušné doklady.

K § 63 (Hodnotenie vozidla pri cestnej technickej kontrole)

Definuje sa spôsob hodnotenia vozidla pri cestnej technickej kontrole v závislosti od úrovne závažnosti zistených chýb na skupiny chýb ľahké, vážne a nebezpečné, pričom zoznam chýb a úroveň ich závažnosti ustanoví ministerstvo vo vyhláške, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole [§ 136 ods. 3 písm. e)].

K § 64 (Opatrenia v prípade vážnych alebo nebezpečných chýb)

V tomto paragrafe sa upravuje postup policajta v prípade, že sú počas cestnej technickej kontroly zistené vážne alebo nebezpečné chyby na vozidle.

Ďalej je uvedený postup prevádzkovateľa vozidla v prípade, že sú zistené vážne a nebezpečné chyby na vozidle prihlásenom do evidencie vozidiel v Slovenskej republike a postup schvaľovacieho orgánu (okresného úradu) v prípade, že sú zistené takéto chyby na vozidle prihlásenom do evidencie vozidiel v inom štáte. Taktiež je upravený postup prevádzkovateľa vozidla a schvaľovacieho orgánu v prípade, že sa na vozidle zistili vážne alebo nebezpečné chyby počas cestnej technickej kontroly vykonávanej v inom štáte a výsledky takejto kontroly boli oznámené Slovenskej republike.

Porušenia a sankcie ohľadom cestných technických kontrol sa zapisujú do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy.

K § 65 (Koordinovaná cestná technická kontrola)

Podľa tohto paragrafu orgány Policajného zboru vykonávajú pravidelné ročné cestné technické kontroly v spolupráci s príslušnými orgánmi iných členských štátov.

K § 66 (Správa o cestnej technickej kontrole a evidencia cestných technických kontrol)

Po ukončení cestnej technickej kontroly sa vypracuje správa, ktorej kópia sa odovzdá vodičovi vozidla, pričom v prípade vozidiel M2, M3, N2, N3, O3 a O4 sa správa o cestnej technickej kontrole vypracuje, aj keď na vozidle neboli zistené chyby. Správa o cestnej technickej kontrole je nahraná do celoštátneho systému cestných technických kontrol, z ktorého zhromaždené informácie sa raz za dva roky zasielajú Európskej komisii.

V prípade kontroly prepravy nebezpečných vecí, ktorá bola vykonaná v rámci cestnej technickej kontroly, sa vypracuje taktiež kontrolný záznam podľa príslušného vykonávacieho predpisu (§ 9 vyhlášky Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 124/2012 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení vyhlášky Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 43/2016 Z. z.).

Druhý diel (Systém kontroly upevnenia nákladu)

K § 67 a 68

Ustanovenia § 67 upravujú naloženie a upevnenie nákladu a jeho kontrolu, podľa odôvodnenia 16 k smernici (EÚ) č. 2014/47 z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky má zásadný význam zabezpečenie nákladu. Náklad by mal byť preto zabezpečený tak, aby pri zrýchlení vozidla v premávke nevzniklo nebezpečenstvo. V záujme praktickej stránky by sa ako hraničná hodnota mala na základe európskych noriem používať tiaž vyplývajúca z takéhoto zrýchlenia.

Podľa smernice (EÚ) č. 2014/47 pracovníci zapojení do kontrol primeraného zabezpečenia nákladu by mali byť náležite vyškolení; v § 68 sa upravuje odborná spôsobilosť osôb vykonávajúcich kontrolu upevnenia nákladu.

Vo vyhláške ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole [§ 136 ods. 3 písm. e)] sa upravujú podrobnosti o systéme kontroly upevňovania nákladu, upevnenie nákladu a kontrola upevnenia nákladu, vyhlásenie o hmotnosti, určenie najväčšej hmotnosti nákladu.

K § 69 (Osobitné povinnosti v súvislosti s naložením a upevnením nákladu)

V tomto paragrafe sú ustanovené špecifické povinnosti nakladajúcej organizácie, ktorá nakladá náklad do vozidla, na vozidlo alebo do intermodálnej nákladnej jednotky alebo nakladá intermodálnu nákladnú jednotku na vozidlo alebo jazdnú súpravu a taktiež povinnosti osôb nakladajúcej organizácie zodpovedných za nakládku vozidiel. Ďalej je určené, kto nesie zodpovednosť za naloženie, uloženie a upevnenie nákladu na vozidle alebo jazdnej súprave a taktiež povinnosť dopravného podniku skontrolovať pred jazdou upevnenie nákladu alebo intermodálnych nákladných jednotiek na vozidlo a povinnosť zabezpečiť, aby neboli prevýšené najväčšie technicky prípustné hmotnosti vozidla alebo jazdnej súpravy a najväčšie povolené hmotnosti a rozmery vozidla alebo jazdnej súpravy.

Plnenie príslušných povinností je dozorované a sankcionované podľa osobitných predpisov inšpektorátmi práce v rámci zaistenia bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci podľa § 2 ods. 1 bodu 3 zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a orgánmi Policajného zboru v rámci bezpečnosti cestnej premávky.

**K piatej časti**

Piata časť obsahuje úpravu technických služieb na úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke, schvaľovanie zariadení, vzorových výtlačkov tlačív dokladov, nálepiek, emisných plakiet a celoštátneho informačného systému.

*K prvej hlave (§ 70 až 77) (Technické služby)*

*Prvá hlava obsahuje podrobnosti o technických službách úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke (ďalej len „technická služba“).*

K § 70 (Členenie technických služieb)

Toto ustanovenie upravuje členenie technických služieb, ktoré slúžia na zabezpečovanie určených činností vykonávaných ministerstvom alebo v jeho mene osobou, ktorej ministerstvo na základe výberového konania udelilo poverenie.

Technické služby sú osoby, ktoré na základe poverenia ministerstva zabezpečujú niektoré činnosti v oblasti kontroly a skúšok vozidiel a v oblasti montáže plynových zariadení do vozidiel.

Technické služby sa podľa činnosti členia na päť druhov, a to na

technickú službu overovania,

technickú službu technickej kontroly,

technickú službu emisnej kontroly,

technickú službu kontroly originality a

technickú službu montáže plynových zariadení.

Na každý druh technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení ministerstvo udeľuje len jedno poverenie na základe výberového konania. Výberové konanie na jednotlivé technické služby vykonávajú ustanovený zamestnanci. Vždy ide o

štyroch zamestnancov ministerstva dopravy,

jedného zamestnanca Slovenskej národnej akreditačnej služby, ktorý má dostatočné vedomosti týkajúce udeľovania akreditácie,

dvoch zástupcov organizácií pôsobiacich v oblasti výskumu prevádzky vozidiel v cestnej premávke, čím má byť zaručená transparentnosť výberového konania,

jedného zamestnanca Ministerstva vnútra Slovenskej republiky pôsobiaceho v oblasti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky v prípade výberu technickej služby technickej kontroly, keďže ministerstvo vnútra je podľa kompetenčného zákona zodpovedné za bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky,

jedného zamestnanca Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky pôsobiaceho v oblasti ochrany ovzdušia v prípade výberu technickej služby emisnej kontroly, keďže ministerstvo životného prostredia je podľa kompetenčného zákona zodpovedné za ochranu ovzdušia,

jedného zamestnanca ministerstva vnútra pôsobiaceho v oblasti vyšetrovania krádeží vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek v prípade výberu technickej služby kontroly originality, keďže ministerstvo vnútra je podľa kompetenčného zákona zodpovedné za kriminalitu,

jedného zamestnanca Kriminalisticko-expertízneho ústavu Policajného zboru v prípade výberu technickej služby kontroly originality, keďže tento ústav vykonáva kriminalisticko-expertízne skúmanie podozrivých vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek pochádzajúcich z trestnej činnosti.

Technická služba je samofinancovateľná; údaje a činnosti vyplývajúce z predmetu poverenia poskytuje ministerstvu bezodplatne.

Ministerstvo vedie zoznam technických služieb, aktualizuje ho a uverejňuje na svojom webovom sídle.

K § 71 (Udeľovanie poverenia)

Tento paragraf ustanovuje, za akých podmienok môže ministerstvo poveriť technickú službu výkonom jednotlivých činností.

Významným atribútom je požiadavka na osvedčenia o akreditácii inšpekčného orgánu a finančná spoľahlivosť, ktoré sú zárukou pre riadne začatie a vykonávanie činnosti technickej služby. Podrobnosti o podmienkach na získanie poverenia a na výkon činnosti jednotlivých druhov technických služieb (finančná spoľahlivosť, odborná spôsobilosť, nezávislosť a nestrannosť, akreditácia, bezúhonnosť a dôveryhodnosť, zákaz personálneho a majetkového prepojenia, spoľahlivosť) a o ich preukazovaní upravujú § 163 až 169.

Za účelom zamedzenia konfliktu záujmov sa v prípade technických služieb podľa tohto zákona (okrem technickej služby overovania) ustanovuje zákaz personálneho a majetkového prepojenia s oprávnenými osobami, ktoré podnikajú v oblasti kontroly vozidiel a v oblasti montáže plynových zariadení podľa tohto zákona. Toto obmedzenie je odôvodnené tým, že technické služby overujú plnenie podmienok ustanovených na udelenie oprávnenia pre uvedené osoby, spracúvajú návrhy metodík na kontrolu vozidiel a na montáž plynových zariadení, overujú vhodnosť používaných zariadení, prístrojov a monitorovacieho záznamového zariadenia, zabezpečujú školenia a kurzy podmieňujúce vykonávanie činnosti oprávnených osôb.

K § 72 (Zmena, pozastavenie, zrušenie alebo zánik poverenia a predĺženie platnosti poverenia)

Tento paragraf vymedzuje podmienky pre zmenu, pozastavenie, zrušenie a zánik poverenia na vykonávanie technickej služby a na predĺženie platnosti poverenia.

V odseku 1 je upravená zmena poverenia na vykonávanie technickej služby na žiadosť držiteľa poverenia; ustanovenie reaguje aj na skutočnosť, že počas trvania platnosti poverenia môžu nastať skutočnosti, ktoré si vyžiadajú zmenu poverenia. Ak nastanú dôvody uvedené v zákone, odsek 2 dáva typovému schvaľovaciemu orgánu oprávnenie pozastaviť platnosť poverenia na čas, kým nebudú nedostatky preukázateľne odstránené alebo do vykonania uložených opatrení na nápravu. V odseku 3 sa ustanovuje povinnosť typovému schvaľovaciemu orgánu zrušiť poverenie, ak nastanú dôvody uvedené v zákone alebo môže dôjsť k zániku poverenia z dôvodu, že nastane v zákone uvedená skutočnosť, ktorá jeho zánik spôsobí (odsek 4). Platnosť poverenia je možné predĺžiť za zákonom stanovených podmienok (odsek 5). Osobitne sa upravuje predĺženie platnosti poverenia v prípade technickej služby podľa § 70 ods. 1 písm. b) až e), pretože na vykonávanie činnosti technickej služby sa vyhlasuje výberové konanie.

K § 73 až 77 (Povinnosti a oprávnenia technických služieb)

Ustanovujú sa povinnosti a oprávnenia technickej služby v závislosti od druhu vykonávanej činnosti.

Technická služba overovania (§ 73) zabezpečuje činnosti súvisiace s overovaním vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek a overovaním ich zhodnosti a činnosti súvisiace s overovaním typu spaľovacích motorov inštalovaných v necestných strojoch a overovaním ich zhodnosti.

Technická služba technickej kontroly, technická služba emisnej kontroly, technická služba kontroly originality a technická služba montáže plynových zariadení (§ 74 až 77): vykonávajú komplexné činnosti v systéme kontrol vozidiel a montáže plynových zariadení do vozidiel vyplývajúce z poverenia, najmä vo vzťahu k ministerstvu, okresným úradom, staniciam technických kontrol, pracoviskám emisných kontrol, kontrol originality alebo montáže plynových zariadení lokalizovaných v rámci Slovenskej republiky ako aj vo vzťahu k širokej motoristickej verejnosti.

Základnou úlohou technických služieb je zabezpečenie fungovania a ďalšieho rozvoja systému technických kontrol, emisných kontrol, kontrol originality a montáže plynových zariadení v Slovenskej republike. Zákon určuje technickým službám konkrétne činnosti, ktoré možno rozdeliť do troch oblastí:

odborná oblasť kontrol vozidiel a príbuzných disciplín (napr. metrológia, skúšobníctvo, špecializovaná legislatíva): overovanie plnenia ustanovených podmienok pre vykonávanie technickej kontroly, emisnej kontroly alebo kontroly originality a pre vykonávanie montáže plynových zariadení, skúšky prístrojov a zariadení pre kontroly, vzdelávanie technikov, vývoj metodík na vykonávanie kontrol,

oblasť zberu, prenosu, spracovania a archivácie dát v systéme kontrol vozidiel a montáže plynových zariadení (prevádzkovanie automatizovaných informačných systémov s celoštátnou pôsobnosťou, databázy staníc, pracovísk a odborných pracovníkov - technikov),

logistická oblasť (distribúcia tlačív dokladov, kontrolných nálepiek, emisných plakiet a pečiatok, vedenie súvisiacej evidencie).

Ministerstvo vo vykonávacích vyhláškach [§ 136 ods. 3 písm. f) až j)] upraví podrobnosti o postupe zabezpečovania niektorých činností technickou službou.

*K druhej hlave (§ 78 až 81) (Schvaľovanie zariadení, vzorových výtlačkov tlačív dokladov, nálepiek, emisných plakiet a celoštátneho informačného systému)*

*Druhá hlava obsahuje úpravu schvaľovania a overovania zariadení, schvaľovania vzorových výtlačkov dokladov a nálepiek ako aj informačných systémov používaných v súvislosti s technickou alebo emisnou kontrolou, kontrolou originality a montážou plynových zariadení.*

K § 78 (Schvaľovanie vhodnosti zariadení)

 Ministerstvo vykonávacími vyhláškami [§ 136 ods. 3 písm. g) až i)] ustanoví zariadenia, prístroje a monitorovacie záznamové zariadenia používané pri technických kontrolách, emisných kontrolách a kontrolách originality, ktoré podliehajú schváleniu štátnym dopravným úradom. Uvedené technické prostriedky sú vedené v automatizovanom informačnom systéme príslušnej technickej služby v závislosti od druhu vykonávaných činností.

K § 79 (Overenie a kalibrácia zariadení)

Meracie zariadenia používané pri technickej kontrole a emisnej kontrole podliehajú overeniu podľa zákona o metrológii alebo kalibrácii odborne spôsobilou osobou podľa zákona o prevádzke vozidiel, pričom zoznam zariadení a interval kalibrácií ustanoví ministerstvo vo vyhláške, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly [§ 136 ods. 3 písm. g)] a vo vyhláške, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti emisnej kontroly [§ 136 ods. 3 písm. h)].

Odborne spôsobilou osobou, ktorá vykonáva kalibráciu, je samotný výrobca zariadenia alebo jeho zástupca alebo kalibračné laboratórium. V prípade, že kalibrácia nie je zabezpečovaná odborne spôsobilou osobou, môže o osvedčenie odborne spôsobilej osoby na kalibráciu zariadení požiadať technická služba technickej kontroly a technická služba emisnej kontroly.

Ďalej sú ustanovené podmienky udelenia predmetného osvedčenia, povinnosti odborne spôsobilých osôb na kalibráciu zariadení, prípady, kedy typový schvaľovací orgán (štátny dopravný úrad) môže pozastaviť alebo zrušiť platnosť osvedčenia odborne spôsobilej osoby na kalibráciu zariadení a prípady, kedy takéto osvedčenie zaniká.

K § 80 (Schvaľovanie vzorových výtlačkov tlačív dokladov, kontrolných nálepiek, emisných plakiet a inšpekčných nálepiek)

Tlačivá dokladov, kontrolné nálepky, emisné plakety a inšpekčné nálepky používané príslušnou technickou službou podľa druhu vykonávaných činností, ktoré sú ustanovené vo vykonávacích vyhláškach ministerstva, podliehajú schváleniu. Návrh na schválenie podáva technická služba štátnemu dopravnému úradu.

K § 81 (Schvaľovanie celoštátneho informačného systému)

Štátny dopravný úrad schvaľuje pre každú technickú službu podľa jej príslušného poverenia:

a) celoštátny informačný systém technických kontrol,

b) celoštátny informačný systém emisných kontrol,

c) celoštátny informačný systém kontrol originality,

d) celoštátny informačný systém montáže plynových zariadení,

e) celoštátny informačný systém cestných technických kontrol.

Dokladom o schválení príslušného celoštátneho systému je osvedčenie.

**K šiestej časti**

Šiesta časť obsahuje kontroly vozidiel a montáž plynových zariadení.

*K prvej hlave (§ 82 až 89) (Oprávnená osoba)*

K § 82 (Základné ustanovenie)

Podnikanie v oblasti kontroly vozidiel (výkon technickej kontroly, emisnej kontroly a kontroly originality) a podnikanie v oblasti montáže plynových zariadení do vozidiel predstavuje špeciálnu právnu úpravu vo vzťahu k Obchodnému zákonníku a k živnostenskému zákonu. Toto podnikanie sa vzhľadom na jeho špecifický charakter vyznačuje vysokým stupňom regulácie a je vyňaté z režimu živností.

Podnikať v oblasti kontroly vozidiel a v oblasti montáže plynových zariadení môže len osoba, ktorá na túto činnosť získala právoplatné oprávnenie podľa tohto zákona.

Podľa odseku 5 na udelenie oprávnenia na vykonávanie technickej alebo emisnej kontroly a kontroly originality sa vyžaduje právoplatné povolenie na zriadenie stanice technickej kontroly, pracoviska emisnej kontroly alebo kontroly originality.

K § 83 (Udeľovanie povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly, povolenia na zriadenie pracoviska emisnej kontroly a povolenia na zriadenie pracoviska kontroly originality

 V odseku 1 písm. a) až c) sa ustanovujú sa podmienky na zriadenie (vybudovanie) stanice technickej kontroly, pracoviska emisnej kontroly alebo kontroly originality, na základe ktorých príslušný okresný úrad v povoľovacom procese rozhodne o udelení príslušného povolenia alebo zamietnutí návrhu.

Podrobnosti o podmienkach na získanie povolenia (finančná spoľahlivosť, bezúhonnosť a dôveryhodnosť, zákaz personálneho a majetkového prepojenia a v prípade povolenia na zriadenie pracoviska kontroly originality aj spoľahlivosť) a o ich preukazovaní sú upravené v § 163 a § 167 až 169.

K § 84 a 85 (Oprávnenie)

Ustanovenia § 84 obsahujú úpravu udeľovania oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly, oprávnenia na vykonávanie emisnej kontroly, oprávnenia na vykonávanie kontroly originality a oprávnenia na montáž plynových zariadení.

V prípade oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly, emisnej kontroly alebo kontroly originality sa ustanovuje, že žiadateľ o udelenie oprávnenia v čase podania žiadosti (ako aj oprávnená osoba počas platnosti oprávnenia), nesmie byť personálne ani majetkovo prepojený s technickými službami podľa tohto zákona a ani s výrobou, predajom alebo opravou vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek tak, že súčasne prevádzkuje ich výrobu, predaj alebo opravy. Účelom je vylúčiť konflikt záujmov a zamedziť napríklad prípadom, aby oprávnená osoba technickej kontroly úmyselne neposudzovala vozidlá negatívne s tým, že si ich majú jednotliví prevádzkovatelia dať opraviť v servise, ktorý vlastní alebo v ktorom sú majetkovo prepojené tie isté osoby alebo zamedziť stavom, že kontrolný technik je zároveň zamestnancom inej spoločnosti vykonávajúcej výrobu, predaj a opravy vozidiel. Zákaz personálnej a majetkovej prepojenosti posudzuje okresný úrad individuálne pri každej podanej žiadosti o udelenie oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly, emisnej kontroly alebo kontroly originality ako aj počas celej doby platnosti oprávnenia. V prípade oprávnenia na montáž plynových zariadení žiadateľ o oprávnenie ako aj oprávnená osoba nesmú byť majetkovo a personálne prepojené s technickou službou montáže plynových zariadení.

Podrobnosti o podmienkach na získanie príslušného oprávnenia (finančná spoľahlivosť, bezúhonnosť a dôveryhodnosť, zákaz personálneho a majetkového prepojenia a v prípade povolenia na zriadenie pracoviska kontroly originality aj spoľahlivosť) a o ich preukazovaní sú upravené v § 163 a § 167 až 169.

Ustanovenia § 85 vymedzujú podmienky na zmenu, zrušenie a zánik oprávnenia na vykonávanie príslušných kontrol vozidiel a na montáže plynových zariadení.

K § 86 až 89 (Povinnosti a oprávnenia oprávnenej osoby)

 Ustanovujú sa oprávnenia a povinnosti osôb oprávnených vykonávať kontroly vozidiel a montáže plynových zariadení vo vozidlách:

v § 86 pre oprávnenú osobu technickej kontroly,

v § 87 pre oprávnenú osobu emisnej kontroly,

v § 88 pre oprávnenú osobu kontroly originality,

v § 89 pre oprávnenú osobu montáže plynových zariadení

Určené povinnosti musí oprávnená osoba plniť po celú dobu výkonu kontroly alebo montáže, pričom neplnenie niektorých z povinností môže byť pre okresný úrad dôvodom na zrušenie oprávnenia.

Ministerstvo vo vykonávacích vyhláškach [§ 136 ods. 3 písm. g) až j)] upraví podrobnosti o niektorých činnostiach oprávnených osôb.

*K druhej hlave (§ 90 až 103) (Technik)*

 *V druhej hlave sa upravujú podrobnosti o odborne spôsobilých osobách, ktoré sú oprávnené vykonávať technickú kontrolu, emisnú kontrolu, kontrolu originality, montáž plynových zariadení a cestnú technickú kontrolu.*

Prvý diel (Technik technickej kontroly, technik emisnej kontroly, technik kontroly originality a technik montáže plynových zariadení)

K § 90 (Udeľovanie osvedčenia technika)

Ustanovujú sa podmienky na udelenie osvedčenia technika technickej kontroly, technika emisnej kontroly, technika kontroly originality a technika montáže plynových zariadení, ktoré musí splniť fyzická osoba a ktoré za ňu v návrhu predkladá príslušná oprávnená osoba.

Podrobnosti o niektorých podmienkach pre získanie osvedčenia technika, ktorými sú bezúhonnosť a dôveryhodnosť a o spôsobe ich preukazovania upravuje § 167 ods. 3 až 6. Ministerstvo vo vykonávacích vyhláškach [§ 136 ods. 3 písm. g) až j)] upraví podrobnosti o niektorých podmienkach a o spôsobe ich preukázania okresnému úradu, ktorými sú dostatočné znalosti a chápaní o vozidlách a odbornej praxi alebo rovnocenná praktická skúsenosť v oblasti vozidiel.

K § 91 (Zmena, pozastavenie, zrušenie alebo zánik osvedčenia technika a predĺženie platnosti osvedčenia technika)

Upravujú sa podmienky na zmenu, zrušenie alebo zánik príslušného osvedčenia technika; ustanovujú sa aj podmienky na predĺženie platnosti osvedčenia.

V odsekoch 1 a 2 je upravená zmena rozsahu osvedčenia technika na žiadosť oprávnenej osoby. Odsek 1 ukladá schvaľovaciemu orgánu povinnosť zmeniť rozsah osvedčenia technika, ak sú splnené zákonom ustanovené podmienky. Odsek 2 dáva schvaľovaciemu orgánu oprávnenie zmeniť rozsah osvedčenia technika, pričom je na rozhodnutí schvaľovacieho orgánu, či po posúdení zmeny ustanovených podmienok, na zmenu rozsahu osvedčenia aj pristúpi.

V odseku 3 sa rieši situácia prestupu technika medzi oprávnenými osobami. V takomto prípade sa vydá nové osvedčenie technika s pôvodnou lehotou platnosti.

Ak nastanú dôvody uvedené v zákone odsek 4 dáva schvaľovaciemu orgánu oprávnenie pozastaviť platnosť osvedčenia technika na čas, kým nebudú nedostatky preukázateľne odstránené, alebo do vykonania uložených opatrení na nápravu.

V odseku 5 sa ustanovuje povinnosť schvaľovaciemu orgánu zrušiť osvedčenia technika, ak nastanú dôvody uvedené v zákone alebo môže dôjsť k zániku osvedčenia z dôvodu, že nastane v zákone uvedená skutočnosť, ktorá jeho zánik spôsobí (odsek 6).

Platnosť osvedčenia technika je možné predĺžiť za súčasného splnenia zákonom stanovených podmienok v písmenách a) až c).

K § 92 (Základné školenie, zdokonaľovacie školenie a doškoľovací kurz)

Ustanovujú sa podmienky pre základné školenie, zdokonaľovacie školenie a doškoľovací kurz, ako i vykonávanie skúšok z odbornej spôsobilosti za účelom získania príslušného osvedčenia technika a za účelom predĺženia platnosti osvedčenia.

K § 93 (Skúšky z odbornej spôsobilosti)

 V tomto paragrafe sú definované základné požiadavky na preukázanie odbornej spôsobilosti na účely vykonávania technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení. Odbornú spôsobilosť preukazuje fyzická osoba skúškou pred skúšobnou komisiou.

Upravuje sa aj postup prihlásenia fyzickej osoby na skúšku z odbornej spôsobilosti, spôsob oznámenia termínu a miesta tejto skúšky a postupy v prípade, že fyzická osoba skúške nevyhovela alebo sa jej nemohla zo závažných dôvodov zúčastniť. Ďalšie podrobnosti ohľadom skúšok z odbornej spôsobilosti ustanoví ministerstvo vo vykonávacích vyhláškach a v skúšobnom poriadku.

K § 94 (Skúšky overenia dostatočných znalostí a chápaní o vozidlách)

 Fyzická osoba, ktorá chce vykonávať technické kontroly, emisné kontroly, kontroly originality alebo montáže plynových zariadení, musí preukázať okrem odbornej spôsobilosti taktiež dostatočné vedomosti a znalosti o vozidlách, ich konštrukcii, systémoch, princípoch činnosti. Na tento účel sa musí podrobiť aj skúške overenia dodatočných znalostí a chápaní o vozidlách, pričom od takejto skúšky je oslobodená fyzická osoba, ktorá preukáže, že absolvovala vzdelanie v takom odbore, ktorým získala dostatočné znalosti a vedomosti o vozidlách a preukáže odbornú prax alebo rovnocennú skúsenosť.

Ďalej sa upravuje postup prihlásenia fyzickej osoby na skúšku overenia dodatočných znalostí a chápaní o vozidlách, spôsob oznámenia termínu a miesta tejto skúšky. Ďalšie podrobnosti ohľadom skúšok overenia dodatočných znalostí a chápaní o vozidlách ustanoví ministerstvo vo vykonávacích vyhláškach [§ 136 ods. 3 písm. g) až j)] a v skúšobnom poriadku.

K § 95 až 98 (Povinnosti technika)

 Ustanovujú sa povinnosti odborne spôsobilých osôb vykonávajúcich kontroly vozidiel a montáž plynových zariadení:

v § 95 pre technika technickej kontroly,

v § 96 pre technika emisnej kontroly,

v § 97 pre technika kontroly originality,

v § 98 pre technika montáže plynových zariadení.

Určené povinnosti musí príslušný technik plniť po celú dobu výkonu kontroly alebo montáže, pričom neplnenie niektorých z povinností môže byť pre okresný úrad dôvodom na zrušenie osvedčenia.

Druhý diel (Technik cestnej technickej kontroly)

K § 99 (Základné ustanovenia)

Počiatočnú a podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu môžu vykonávať odborne spôsobilé osoby, ktoré majú na túto činnosť udelené osvedčenie technika cestnej technickej kontroly.

Vo vyhláške ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole [§ 136 ods. 3 písm. e)] sa upravujú podrobnosti o technikovi cestnej technickej kontroly (návrh na udelenie osvedčenia, spôsob a rozsah základného školenia a doškoľovacieho kurzu, skúšky z odbornej spôsobilosti).

V § 99 je ustanovené, že technik cestnej technickej kontroly nesmie pri výbere vozidiel, ktoré majú byť predmetom cestnej technickej kontroly, diskriminovať ich vodičov, pri výkone kontroly nesmie podliehať žiadnemu konfliktu záujmov, ktoré by mali vplyv na nestrannosť a objektivitu výsledkov cestnej technickej kontroly a taktiež jeho odmena nesmie priamo súvisieť s výsledkami cestných technických kontrol.

K § 100 (Udeľovanie osvedčenia technika)

 O udelenie osvedčenia technika cestnej technickej kontroly môže požiadať iba príslušný orgán Policajného zboru, ktorý je oprávnený takúto kontrolu vykonávať. Uvádzajú sa podmienky na udelenie osvedčenia technika cestnej technickej kontroly a postup udelenia tohto osvedčenia štátnym dopravným úradom.

K § 101 (Zánik osvedčenia a predĺženie osvedčenia)

Upravujú sa podmienky na zánik osvedčenia technika cestnej technickej kontroly, ako aj podmienky na predĺženie platnosti osvedčenia. Podľa odseku 1 osvedčenie zaniká z dôvodu, že nastane v zákone uvedená skutočnosť, ktorá jeho zánik spôsobí. V odseku 2 je založené oprávnenie pre typový schvaľovací orgán predĺžiť platnosť osvedčenia za súčasného splnenia zákonom stanovených podmienok v písmenách a) až e).

K § 102 (Základné školenie a doškoľovací kurz)

Ustanovujú sa podmienky pre základné školenie a doškoľovací kurz, ako i vykonávanie skúšok z odbornej spôsobilosti pred skúšobnou komisiou vymenovanou ministerstvom za účelom získania osvedčenia technika cestnej technickej kontroly a za účelom predĺženia platnosti osvedčenia.

K § 103 (Skúšky z odbornej spôsobilosti)

 V tomto paragrafe sú definované základné požiadavky na preukázanie odbornej spôsobilosti na účel vykonávania cestnej technickej kontroly. Odbornú spôsobilosť na výkon cestnej technickej kontroly preukazuje fyzická osoba skúškou pred skúšobnou komisiou.

Ďalej sa upravuje postup prihlásenia fyzickej osoby na skúšku z odbornej spôsobilosti, spôsob oznámenia termínu a miesta tejto skúšky a postupy v prípade, že fyzická osoba skúške nevyhovela alebo sa jej nemohla zo závažných dôvodov zúčastniť. Ďalšie podrobnosti ohľadom skúšok z odbornej spôsobilosti upraví ministerstvo vo vyhláške, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole [§ 136 ods. 3 písm. e)] a v skúšobnom poriadku.

*K tretej hlave (§ 104 až 112) (Technická kontrola)*

*Druhá hlava obsahuje úpravu technickej kontroly.*

*Predloženým návrhom zákona o prevádzke vozidiel a vyhláškou ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly sa do právneho poriadku Slovenskej republiky preberá smernica (EÚ) č. 2014/45, ktorá s účinnosťou od 20. mája 2018 nahrádza smernicu Rady 96/96/ES z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel v platnom znení.*

*Cieľom smernice (EÚ) č. 2014/45 je zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky stanovením minimálnych spoločných požiadaviek a harmonizovaných pravidiel týkajúcich sa kontrol technického stavu vozidiel prevádzkovaných na verejných cestách v členských štátoch. Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho systému, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby sa vozidlá počas používania udržiavali v bezpečnom a environmentálne prijateľnom stave. V Slovenskej republiky kontroly technického stavu pozostávajú z technických kontrol a z emisných kontrol, ktoré sú hlavným nástrojom na zabezpečenie dobrého technického stavu. Systém kontrol technického stavu ešte dopĺňajú cestné technické kontroly vozidiel.*

*Podrobnosti o technickej kontrole upraví vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly [§ 136 ods. 3 písm. g)]* *(členenie staníc technickej kontroly, rozsah technických kontrol a druhy dokladov, prípady nevykonania technickej kontroly, lehoty technických kontrol pravidelných pre jednotlivé kategórie vozidiel, prípady nariadenia technickej kontroly pravidelnej mimo ustanovených lehôt, hodnotenie technického stavu vozidla a závery o spôsobilosti, dočasnej spôsobilosti alebo nespôsobilosti vozidla na cestnú premávku z hľadiska technického stavu, spôsob evidovania údajov o technických kontrolách, vzory a náležitosti dokladov vydávaných pri technickej kontrole).*

K § 104 (Stanica technickej kontroly)

 Bližšie sa špecifikuje, že pracovisko stanice technickej kontroly môže byť zriadené ako stacionárna stanica technickej kontroly alebo mobilná stanica technickej kontroly, pričom mobilná stanica technickej kontroly môže byť zriadená prostredníctvom mobilného zariadenia, ktoré sa presúva medzi schválenými miestami na prevádzkovanie mobilnej stanice technickej kontroly.

 Je uvedené, že stanica technickej kontroly môže byť súčasne aj pracoviskom emisnej kontroly, pričom mobilná stanica technickej kontroly môže byť zriadená len súčasne s mobilným pracoviskom emisnej kontroly.

K § 105 (Monitorovanie stanice technickej kontroly)

Upravuje sa povinnosť monitorovať priestory kontrolnej linky stanice technickej kontroly (aj mobilnej) prostredníctvom monitorovacích záznamových zariadení za účelom vylúčenia možnosti, aby technici technickej kontroly vykonali technickú kontrolu bez pristavenia motorového vozidla, ďalej za účelom zabezpečenia vnútornej kontroly technikov technickej kontroly zo strany oprávnenej osoby technickej kontroly a zvýšenia efektívnosti a objektívnosti výkonu odborného dozoru nad dodržiavaním ustanovených postupov vykonanej kontroly nad technickým stavom motorového vozidla.

S využitím prístupu do celoštátneho informačného systému technických kontrol je možné odhaliť jednotlivé prípady nepoctivého vykonania kontroly, chýba však „odstrašujúci“ efekt, keďže je pomerne nízka pravdepodobnosť odhalenia vzhľadom na počet staníc technickej kontroly, počet kontrolných technikov a množstvo vykonaných kontrol vozidiel. Z rôznych navrhovaných a prejednávaných opatrení ministerstvo vyhodnotilo ako najefektívnejší systém využívajúci monitorovacie záznamové zariadenie v kombinácii s celoštátnym informačným systémom technických kontrol.

Ďalej je špecifikované, kde sa vyhotovený záznam ukladá, povinnosti oprávnenej osoby technickej kontroly v súvislosti s poskytovaním záznamu a jeho likvidáciou v určených lehotách a možnosť orgánu odborného dozoru nariadiť zmenu inštalácie monitorovacieho záznamového zariadenia, ak to neplní dostatočne svoj účel.

K § 106 (Vykonávanie technickej kontroly)

Ustanovujú sa technické kontroly vykonávané v stacionárnej stanici technickej kontroly a v mobilnej stanici technickej kontroly, rozsah kontrolných úkonov, povinnosť používania zariadení a technických prostriedkov.

K § 107 (Druhy technickej kontroly)

 Ustanovujú sa druhy technických kontrol a v odsekoch 8 a 9, 11 až 13 sú vymedzené povinnosti prevádzkovateľov vozidiel alebo vodičov kontrolovaných vozidiel.

 Ustanovuje sa, aké druhy technických kontrol možno vykonať na akých staniciach technickej kontroly a na základe akého oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly možno vykonať aké druhy technických kontrol. Zakazuje sa počas technickej kontroly nastavovať alebo opravovať kontrolované vozidlo okrem nastavenia svetlometov.

K § 108 (Technická kontrola pravidelná)

V tomto paragrafe sa upravujú technické kontroly pravidelné. Lehoty (termíny) a frekvenciu technických kontrol pravidelných pre jednotlivé kategórie vozidiel ustanovuje vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly [§ 136 ods. 3 písm. g)], pričom sa vychádza z čl. 5 smernice (EÚ) č. 2014/45.

K § 109 (Nariadenie o podrobení vozidla technickej kontrole pravidelnej mimo ustanovených lehôt)

 Ak nastane prípad ustanovený vyhláškou ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly [§ 136 ods. 3 písm. g)], schvaľovací orgán (okresný úrad) bez ďalšieho konania nariadi prevádzkovateľovi vozidla podrobiť vozidlo technickej kontrole pravidelnej mimo ustanovených lehôt. Vozidlo sa podrobí takejto kontrole napríklad, ak je nespôsobilé na prevádzku v cestnej premávke a táto nespôsobilosť trvá, alebo je technicky nespôsobilé na prevádzku v cestnej premávke, alebo ak prevádzkovateľ vozidla nepodrobil vozidlo technickej kontrole pravidelnej v ustanovenej lehote, alebo ak pri cestnej technickej kontrole bolo vozidlo hodnotené s vážnou alebo nebezpečnou chybou a podobne.

Na zabezpečenie požiadavky vyplývajúcej z § 3 ods. 3 správneho poriadku vybaviť vec včas a bez zbytočných prieťahov, ako aj použiť najvhodnejšie prostriedky na dosiahnutie účelu, pričom sa má dbať na hospodárny priebeh konania, bez zbytočného zaťažovania osôb, sa navrhuje rozhodovať o nariadení podrobiť vozidlo technickej kontrole pravidelnej mimo ustanovených lehôt zjednodušenou formou konania – aplikáciou inštitútu rozkazného konania.

Rozhodnutie bude vydané automatizovaným spôsobom, namiesto odtlačku úradnej pečiatky môže obsahovať predtlačený odtlačok úradnej pečiatky a namiesto podpisu môže obsahovať faksimile podpisu oprávnenej osoby. Navrhovaným spôsobom sa zabezpečí vykonanie nariadenia takejto kontroly automatickým spôsobom prostredníctvom informačného systému.

Z dôvodu objektivity konania a zaručenia právnej istoty sa navrhuje možnosť podať odpor. V odôvodnení odporu uvedie prevádzkovateľ vozidla dôvody, prečo by vozidlo nemalo byť podrobené nariadenej technickej kontrole a označí dôkazy na preukázanie svojich tvrdení (napr. listinné dôkazy). Účastník konania však v prípade neúspechu v ďalšom konaní o nariadení podrobiť vozidlo technickej kontrole po podaní odporu, bude musieť uhradiť aj paušálne trovy konania vo výške 30 eur.

K § 110 (Hodnotenie vozidla pri technickej kontrole)

V tomto paragrafe sa upravuje hodnotenie technického stavu vozidiel a vedenie celoštátneho informačného systému technických kontrol. Podrobnosti ustanovuje vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly [§ 136 ods. 3 písm. g)], pričom sa vychádza z prílohy II smernice (EÚ) č. 2014/45.

K § 111 (Doklad o vykonaní technickej kontroly)

V tomto paragrafe sa upravujú doklady o vykonaní technickej kontroly. Dokladom o vykonaní technickej kontroly je správa o kontrole technického stavu vozidla, ktorú vydala príslušná stanica technickej kontroly a ktorá obsahuje informácie o identite vozidla a o výsledkoch kontroly. Dokladmi o vykonaní technickej kontroly podľa jednotlivých druhov technických kontrol sú:

vyznačený protokol o kontrole technického stavu časť A – technická kontrola,

vyznačené osvedčenie o schválení vozidla na prepravu nebezpečných vecí,

vyznačené potvrdenie o technickej kontrole na vydanie prepravného povolenia,

vyznačené osvedčenie o kontrole technického stavu časť A – technická kontrola,

vyznačená (perforovaná) kontrolná nálepka.

K § 112 (Nespôsobilé vozidlo pri technickej kontrole)

 Ustanovuje sa povinnosť pre prevádzkovateľa vozidla zabezpečiť na vlastné náklady odtiahnutie vozidla zo stanice technickej kontroly, a to v prípade, ak pri technickej kontrole bolo vozidlo vyhodnotené ako nespôsobilé na prevádzku v cestnej premávke a z uvedeného dôvodu je jeho prevádzka v cestnej premávke pozastavená podľa § 47.

*K štvrtej hlave (§ 113 až 121) (Emisná kontrola)*

*Štvrtá hlava obsahuje úpravu emisných kontrol motorových vozidiel. Predloženým návrhom zákona o prevádzke vozidiel a vyhláškou ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti emisnej kontroly sa do právneho poriadku Slovenskej republiky preberá smernica (EÚ) č. 2014/45, v ktorej je upravená emisná kontrola.*

*Cieľom smernice (EÚ) č. 2014/45 je zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky stanovením minimálnych spoločných požiadaviek a harmonizovaných pravidiel týkajúcich sa kontrol technického stavu vozidiel prevádzkovaných na verejných cestách v členských štátoch.*

*Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho systému, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby sa vozidlá počas používania udržiavali v bezpečnom a environmentálne prijateľnom stave. V Slovenskej republiky kontroly technického stavu pozostávajú z technických kontrol a z emisných kontrol, ktoré sú hlavným nástrojom na zabezpečenie dobrého technického stavu. Systém kontrol technického stavu ešte dopĺňajú cestné technické kontroly vozidiel.*

*Emisnou kontrolou motorového vozidla sa rozumie prehliadka a kontrola stavu motora vozidla a jeho systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, a meraním zistené dodržiavanie určených podmienok a emisných limitov motora.*

*Podrobnosti o emisnej kontrole upraví vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti emisnej kontroly [§ 136 ods. 3 písm. h)] (členenie jednotlivých druhov paliva a jednotlivých druhov emisného systému, emisné limity motorových vozidiel v prevádzke, rozsah emisnej kontroly a druhy dokladov, prípady nevykonania emisnej kontroly, lehoty emisných kontrol pravidelných pre jednotlivé kategórie vozidiel, prípady nariadenia emisnej kontroly pravidelnej mimo ustanovených lehôt, hodnotenie emisného stavu motorového vozidla a závery o spôsobilosti, dočasnej spôsobilosti alebo nespôsobilosti vozidla na cestnú premávku, spôsob evidovania údajov o emisných kontrolách, vzory a náležitosti dokladov vydávaných pri emisnej kontrole).*

K § 113 (Pracovisko emisnej kontroly)

Ustanovujú sa pracoviská emisnej kontroly, ich rozdelenie na jednotlivé typy.

Bližšie sa špecifikuje, že pracovisko emisnej kontroly môže byť zriadené ako stacionárne pracovisko emisnej kontroly alebo mobilné pracovisko emisnej kontroly, pričom mobilné pracovisko emisnej kontroly môže byť zriadené prostredníctvom mobilného zariadenia, ktoré sa presúva medzi schválenými miestami na prevádzkovanie mobilnej stanice technickej kontroly.

 Je uvedené, že mobilné pracovisko emisnej kontroly môže byť zriadené len súčasne s mobilnou stanicou technickej kontroly.

K § 114 (Monitorovanie pracoviska emisnej kontroly)

Upravuje sa povinnosť monitorovať priestory kontrolnej linky pracoviska emisnej kontroly (aj mobilnej) prostredníctvom monitorovacích záznamových zariadení za účelom vylúčenia možnosti, aby technici emisnej kontroly vykonali emisnú kontrolu bez pristavenia motorového vozidla, ďalej za účelom zabezpečenia vnútornej kontroly technikov emisnej kontroly zo strany oprávnenej osoby emisnej kontroly a zvýšenia efektívnosti a objektívnosti výkonu odborného dozoru nad dodržiavaním ustanovených postupov vykonanej kontroly nad technickým stavom motorového vozidla.

S využitím prístupu do celoštátneho informačného systému emisných kontrol je možné odhaliť jednotlivé prípady nepoctivého vykonania kontroly, chýba však „odstrašujúci“ efekt, keďže je pomerne nízka pravdepodobnosť odhalenia vzhľadom na počet pracovísk emisnej kontroly, počet technikov emisnej kontroly a množstvo vykonaných kontrol vozidiel. Z rôznych navrhovaných a prejednávaných opatrení ministerstvo vyhodnotilo ako najefektívnejší systém využívajúci monitorovacie záznamové zariadenie v kombinácii s celoštátnym informačným systémom emisných kontrol.

Ďalej je špecifikované, kde sa vyhotovený záznam ukladá, povinnosti oprávnenej osoby emisnej kontroly v súvislosti s poskytovaním záznamu a jeho likvidáciou v určených lehotách a možnosť orgánu odborného dozoru nariadiť zmenu inštalácie monitorovacieho záznamového zariadenia, ak to neplní dostatočne svoj účel.

K § 115 (Vykonávanie emisnej kontroly)

Ustanovujú sa emisné kontroly vykonávané v stacionárnom pracovisku emisnej kontroly a v mobilnom pracovisku emisnej kontroly, rozsah kontrolných úkonov, povinnosť používania zariadení a technických prostriedkov.

K § 116 (Druhy emisnej kontroly)

 Ustanovujú sa druhy emisných kontrol a v odsekoch 5, 6, 8 až 10 sú vymedzené povinnosti prevádzkovateľov vozidiel alebo vodičov kontrolovaných vozidiel.

Ustanovuje sa, aké druhy emisných kontrol možno vykonať na akých pracoviskách emisnej kontroly. Zakazuje sa počas emisnej kontroly mazať chybovú pamäť palubnej diagnostiky OBD, nastavovať alebo opravovať kontrolované vozidlo.

K § 117 (Emisná kontrola pravidelná)

V tomto paragrafe sa upravujú emisné kontroly pravidelné. Lehoty (termíny) a frekvenciu emisných kontrol pravidelných pre jednotlivé kategórie vozidiel ustanovuje vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti emisnej kontroly [§ 136 ods. 3 písm. h)], pričom sa vychádza z čl. 5 smernice (EÚ) č. 2014/45.

K § 118 (Nariadenie o podrobení vozidla emisnej kontrole pravidelnej mimo ustanovených lehôt)

 Ak nastane prípad ustanovený vyhláškou ministerstva, ktorou sa ustanovujú *podrobnosti v oblasti emisnej kontroly [§ 136 ods. 3 písm. h)], schvaľovací orgán (okresný* úrad) bez ďalšieho konania nariadi prevádzkovateľovi vozidla podrobiť vozidlo emisnej kontrole pravidelnej mimo ustanovených lehôt. Vozidlo sa podrobí takejto kontrole napríklad, ak je nespôsobilé na prevádzku v cestnej premávke a táto nespôsobilosť trvá, alebo je technicky nespôsobilé na prevádzku v cestnej premávke, alebo ak prevádzkovateľ vozidla nepodrobil vozidlo emisnej kontrole pravidelnej v ustanovenej lehote, alebo ak pri cestnej emisnej kontrole bolo vozidlo hodnotené s vážnou alebo nebezpečnou chybou.

 Postup v rozkaznom konaní o nariadení podrobiť vozidlo emisnej kontrole pravidelnej mimo ustanovených lehôt je obdobný ako pri nariadení o podrobení vozidla technickej kontrole pravidelnej mimo ustanovených lehôt (§ 108).

K § 119 (Hodnotenie vozidla pri emisnej kontrole)

V tomto paragrafe sa upravuje hodnotenie emisného stavu motorových vozidiel a vedenie celoštátneho informačného systému emisných kontrol. Podrobnosti ustanovuje vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti emisnej kontroly [§ 136 ods. 3 písm. h)], pričom sa vychádza z prílohy II smernice (EÚ) č. 2014/45.

K § 120 (Doklad o vykonaní emisnej kontroly)

V tomto paragrafe sa upravujú doklady o vykonaní emisnej kontroly. Dokladom o vykonaní emisnej kontroly je správa o kontrole technického stavu vozidla, ktorú vydalo príslušné pracovisko emisnej kontroly a ktorá obsahuje informácie o identite vozidla a o výsledkoch kontroly. Dokladmi o vykonaní emisnej kontroly sú:

vyznačený protokol o kontrole technického stavu časť B – emisná kontrola,

vyznačené osvedčenie o kontrole technického stavu časť B – emisná kontrola a

vyznačená (perforovaná) kontrolná nálepka.

K § 121 (Nespôsobilé vozidlo pri emisnej kontrole)

 Ustanovuje sa povinnosť pre prevádzkovateľa vozidla zabezpečiť na vlastné náklady odtiahnutie vozidla z pracoviska emisnej kontroly, a to v prípade, ak pri emisnej kontrole bolo vozidlo vyhodnotené ako nespôsobilé na prevádzku v cestnej premávke a z uvedeného dôvodu je jeho prevádzka v cestnej premávke pozastavená podľa § 47.

*K piatej hlave (§ 122 až 129) (Kontrola originality)*

*Piata hlava obsahuje úpravu kontrol originality vozidiel. Návrh zákona o prevádzke vozidiel ustanovuje „technickú spôsobilosť“ vozidla a „spôsobilosť“ vozidla na prevádzku v cestnej premávke. Vozidlo môže byť technicky spôsobilé, ale pokiaľ boli na ňom vykonané neoprávnené zásahy do identifikátorov, dokladov alebo konštrukcie, je pre prevádzku na cestách nespôsobilé. Účelom kontroly originality je overenie spôsobilosti vozidla na cestnú premávku, pretože v súlade s ustanoveniami návrhu zákona prevádzkovateľ vozidla nesmie v cestnej premávke prevádzkovať vozidlo, na ktorom boli vykonané neoprávnené zmeny do identifikátorov vozidla, neoprávnené zásahy do konštrukcie vozidla (napr. rozrezané a poskladané z viacerých vozidiel) a do dokladov vozidla. Zároveň sa overuje výskyt údajov o vozidle a dokladoch v pátracích evidenciách a odhaľujú ďalšie neoprávnené alebo podvodné praktiky spojené s vozidlami. V zmysle § 220 Trestného zákona je pozmeňovanie identifikátorov vozidla trestným činom. Takému vozidlu budú príslušnými orgánmi odobraté tabuľky s evidenčným číslom, vozidlo bude vyradené z evidencie vozidiel. Odcudzené vozidlá budú vrátené pôvodným majiteľom. Posilňuje sa kontrolný mechanizmus, ktorý preukázateľne eliminuje aj legalizáciu odcudzených a zmanipulovaných vozidiel, pri ktorých dochádza k zmene identifikátorov, zásahom do konštrukcie a falšovaniu dokladov. Skracuje sa proces vybavovania na dopravných inšpektorátoch - pretože vozidlá s platným Odborným posudkom o kontrole originality nemusia absolvovať povinnú obhliadku a údaje o kontrolách sú zaznamenávané priamo do evidencie vozidiel.*

*Podrobnosti o kontrole originality upraví vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti kontroly originality [§ 136 ods. 3 písm. i)] (členenie pracovísk kontroly originality, rozsah kontroly originality, prípady nevykonania kontroly originality, doklady predkladané na kontrolu originality, prípady nariadenia kontroly originality, hodnotenie vozidla a závery o spôsobilosti, dočasnej spôsobilosti alebo nespôsobilosti vozidla na cestnú premávku, vzory a náležitosti dokladov vydávaných pri kontrole originality, spôsob vyznačovania výsledku kontroly originality do dokladov).*

K § 122 (Pracovisko kontroly originality)

 Špecifikuje sa účel pracoviska kontroly originality.

K § 123 (Vykonávanie kontroly originality)

Definuje sa kontrola originality, ustanovuje sa rozsah kontrolných úkonov, povinnosť používania schválených zariadení na vykonávanie kontroly originality.

K § 124 (Druhy kontrol originality)

 Ustanovujú sa druhy kontrol originality a v odsekoch 5, 6, 8 až 10 sú vymedzené povinnosti prevádzkovateľov vozidiel alebo vodičov kontrolovaných vozidiel.

 Ustanovuje sa, aké druhy kontrol originality možno vykonať na akých pracoviskách kontroly originality.

K § 125 (Nariadenie o podrobení vozidla kontrole originality)

 Ak nastane prípad ustanovený vyhláškou ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti kontroly originality, schvaľovací orgán (okresný úrad) bez ďalšieho konania nariadi prevádzkovateľovi vozidla podrobiť vozidlo kontrole originality. Vozidlo sa podrobí kontrole originality v prípade oznámenia alebo zistenia, že na ňom boli vykonané neoprávnené zásahy do jeho identifikátorov, konštrukcie alebo jeho dokladov, alebo že na vozidle sa nachádzajú pozmenené, poškodené alebo nečitateľné identifikátory vozidla, alebo že na vozidle je identifikačné číslo vozidla VIN, ktoré výrobca nikdy nevyrobil.

 Postup v rozkaznom konaní o nariadení podrobiť vozidlo kontrole originality je obdobný ako pri nariadení o podrobení vozidla technickej kontrole pravidelnej alebo emisnej kontrole pravidelnej mimo ustanovených lehôt (§ 109 a 118).

K § 126 (Hodnotenie vozidla pri kontrole originality)

V tomto paragrafe sa upravuje hodnotenie vozidla, vyhodnotenie identifikátorov vozidla, požadovaných dokladov a údajov v príslušných informačných systémoch a vedenie celoštátneho informačného systému kontrol originality.

K § 127 (Doklad o vykonaní kontroly originality)

 V tomto paragrafe sa upravujú doklady o vykonaní kontroly originality.

Výsledok kontroly originality vozidla je zaznamenaný do odborného posudku o kontrole originality alebo do protokolu o kontrole originality evidenčnej, do celoštátneho informačného systému kontrol originality a vyjadruje stav spôsobilosti vozidla pre cestnú premávku. Vozidlo s výsledkom „spôsobilé“ na cestnú premávku je označené kontrolnou nálepkou. Ak na vozidle s výsledkom „dočasne spôsobilé“ budú odstránené dôvody dočasnej spôsobilosti, bude na vozidle vykonaná kontrola zameraná na odstránenie nedostatkov.

K § 128 a 129 (Umiestňovanie a upevňovanie náhradného identifikačného čísla vozidla VIN prideleného jednotlivému vozidlu alebo identifikačného čísla vozidla VIN jednotlivo vyrobeného vozidla)

Ustanovuje sa, že náhradné identifikačné čísla vozidla VIN a identifikačné čísla vozidla VIN pre jednotlivo vyrobené vozidlá bude na vozidlá umiestňovať pracovisko kontroly originality. Zabezpečí sa tým, že náhradné identifikačné číslo vozidla VIN nebude umiestnené na odcudzené vozidlo, aby nedochádzalo k legalizácii podozrivých vozidiel a že identifikačné čísla vozidla VIN pre jednotlivo vyrobené vozidlá budú na vozidlá umiestnené predpísaným spôsobom, čo jednotlivý výrobca vozidla často nevedel zabezpečiť.

K § 128 (Spôsob umiestňovania a upevňovania)

 Ustanovuje sa spôsob umiestnenia a upevnenia náhradného identifikačného čísla vozidla VIN a identifikačného čísla vozidla VIN, pričom zoznam pracovísk kontroly originality na tieto účely určuje štátny dopravný úrad. Taktiež sa ustanovujú povinnosti pre prevádzkovateľa vozidla, vodiča vozidla alebo výrobcu jednotlivého vozidla počas umiestňovania a upevňovania identifikačného čísla vozidla VIN:

K § 129 (Doklad o umiestnení a upevnení)

Vyznačovanie umiestnenia a upevnenia identifikačného čísla vozidla VIN, ak nie je automaticky prenesené na základe umiestnenia a upevnenia, sa zapisuje do protokolu o umiestnení a upevnení náhradného identifikačného čísla vozidla VIN a do protokolu o umiestnení a upevnení identifikačného čísla vozidla VIN.

*K šiestej hlave (§ 130 až 134) (Montáže plynových zariadení)*

*Šiesta hlava obsahuje úpravu montáže plynových zariadení vo vozidlách.*

*Montáž plynového zariadenia je úprava, zmena alebo doplnenie alternatívneho palivového systému vozidla, ktorú vykonávajú technici montáže plynového zariadenia prostredníctvom oprávnenej osoby montáže plynového zariadenia.*

*Podrobnosti o montáži plynových zariadení do vozidiel upraví vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti montáže plynových zariadení [§ 136 ods. 3 písm. j)] (členenie pracovísk montáže plynových zariadení, vyznačovanie výsledku montáže a vydávané doklady) a podrobnosti o inšpekcii plynových nádrží (druhy plynových nádrží podliehajúcich inšpekcii a druhy inšpekcií, lehoty pravidelných inšpekcií, hodnotenie inšpekcie a závery o spôsobilosti alebo nespôsobilosti plynovej nádrže, spôsob evidovania údajov o inšpekciách, spôsob vyznačovania výsledku inšpekcie, miesto umiestnenia a nalepenia inšpekčnej nálepky a doklady o vykonaní inšpekcie).*

K § 130 (Pracovisko montáže plynových zariadení)

Špecifikuje sa účel pracoviska montáže plynových zariadení.

K § 131 (Vykonávanie montáže plynového zariadenia)

Definuje sa montáž plynového zariadenia, povinnosť vykonávať montáže plynových zariadení na pracovisku montáže plynových zariadení, ktoré je na montáž oprávnené a povinnosť používať overené, kalibrované alebo skontrolované zariadenia používané na montáž. Taktiež sa upravujú povinnosti prevádzkovateľa vozidla alebo vodiča vozidla ohľadom montáže plynových zariadení.

K § 132 (Doklad o vykonaní montáže plynového zariadenia)

Dokladom o vykonaní montáže plynového zariadenia je vyznačený protokol o montáži plynového zariadenia:

protokol o montáži plynového zariadenia LPG,

protokol o montáži plynového zariadenia CNG,

protokol o montáži plynového zariadenia LNG,

protokol o montáži plynového zariadenia LPG retrofitný systém,

protokol o montáži plynového zariadenia CNG retrofitný systém.

K § 133 a 134 (Inšpekcia plynových nádrží)

K § 133 (Vykonávanie inšpekcie plynových nádrží): Definuje sa inšpekcia plynových nádrží, ustanovuje sa spôsob vykonávania inšpekcie, spôsob hodnotenia stavu plynovej nádrže, povinnosti prevádzkovateľa alebo vodiča vozidla a spôsob vedenia záverov inšpekcií plynových nádrží v celoštátnom informačnom systéme montáže plynových zariadení.

K § 134 (Doklad o vykonaní inšpekcie plynových nádrží): Upravujú sa doklady o vykonaní inšpekcie plynovej nádrže a povinnosť technickej služby montáže plynových zariadení informovať príslušný schvaľovací orgán (okresný úrad) o technickej nespôsobilosti vozidla na prevádzku v cestnej premávke z dôvodu hodnotenia plynovej nádrže ako nespôsobilej.

**K siedmej časti**

Siedma časť upravuje verejnú správu.

*K prvej hlave (§ 135 až 140) (Pôsobnosť orgánov verejnej správy)*

K § 135 (Základné ustanovenie)

Uvádzajú sa správne orgány, ktorých príslušné kompetencie upravuje navrhovaný zákon. Ide o ministerstvo, okresné úrady, Slovenskú obchodnú inšpekciu a orgány Policajného zboru. Medzi orgány verejnej správy sa zaraďujú aj technické služby pri výkone odborného dozoru podľa § 145; v tomto prípade konajú vo verejnom a spoločensky prospešnom záujme.

K § 136 (Ministerstvo)

V odsekoch 1 a 2 je zoznam úloh a oprávnení ministerstva, ako vyplývajú z navrhovanej úpravy a z nariadení (EÚ), ktoré sa vykonávajú navrhovaným zákonom. Úprava kompetencií ministerstva vychádza z doterajšej právnej úpravy, pričom sa upresňuje jeho pôsobnosť ako štátneho dopravného úradu súvisiaca s osobitnými predpismi o typovom schvaľovaní.

 Odsek 3 je splnomocňovacím ustanovením na vykonanie niektorých ustanovení navrhovaného zákona formou podzákonných právnych predpisov.

K § 137 (Okresný úrad v sídle kraja)

 Určujú sa kompetencie (úlohy a oprávnenia) okresného úradu v sídle kraja. Kompetencie v súvislosti s činnosťou staníc technickej kontroly, pracovísk emisnej kontroly, pracovísk kontroly originality a pracovísk montáže plynových zariadení (povolenie na zriadenie, oprávnenie na vykonávanie a osvedčenia technikov) sa presúvajú z okresných úradov na okresné úrady v sídle kraja. Keďže ide o menej početné činnosti, kvalita ich výkonu okresnými úradmi bola nízka. Presunom tejto činnosti na osem okresných úradov v sídle kraja sa dosiahne vyššia kvalita.

K § 138 (Okresný úrad)

 Určujú sa kompetencie (úlohy a oprávnenia) okresného úradu.

 V tomto prípade ide v rozhodujúcom rozsahu už o existujúce úlohy, takže sa nepredpokladá organizačný, personálny ani finančný problém s výkonom verejnej správy.

K § 139 (Slovenská obchodná inšpekcia)

 Vymedzuje sa postavenie Slovenskej obchodnej inšpekcie ako orgánu štátnej správy na úseku dohľadu nad trhom na účely kontrol dodržiavania povinností hospodárskych subjektov pri uvádzaní na trh alebo sprístupňovaní na trhu vozidiel, systémov, komponentov, samostatných technických jednotiek, nebezpečných častí alebo vybavenia alebo spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov.

K § 140 (Policajný zbor)

Ustanovujú sa úlohy a oprávnenia Policajného zboru v súvislosti s výkonom cestných technických kontrol. V rámci dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky orgán Policajného zboru kontroluje a sankcionuje nakladajúcu organizáciu a vodiča ako zástupcu dopravného podniku vozidla, ako plnia povinnosti v súvislosti s naložením a upevnením nákladu.

*K druhej hlave (§ 141 až 151) (Odborný dozor)*

*Druhá hlava obsahuje úpravu odborného dozoru na úseku prevádzky vozidiel podľa tohto zákona vykonávaného orgánmi dozoru v pôsobnosti ministerstva.*

*Podrobnosti o odbornom dozore upraví vyhláška ministerstva, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o štátnom odbornom dozore a odbornom dozore technických služieb na úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke (preukazy kontrolóra, poverenie na kontrolu prizvaných osôb, náležitosti a vzory dokumentácie z vykonanej kontroly).*

K § 141 a 142

Podľa § 141 sa odborný dozor člení medzi orgány štátneho odborného dozoru (ministerstvo, okresné úrady v sídle kraja a okresné úrady) a technické služby poverené vykonávaním odborného dozoru. Ustanovuje sa obsah odborného dozoru, v rámci ktorého určené orgány dozerajú ako kontrolované osoby (výrobcovia, zástupcovia výrobcu, technické služby, oprávnené osoby, odborne spôsobilé osoby a ďalšie fyzické osoby a právnické osoby) dodržiavajú tento zákon, vykonávacie predpisy a podmienky v rozhodnutiach vydaných v konaní podľa tohto zákona. Orgán odborného dozoru získava údaje formou kontroly na mieste, súčinnosťou s inými osobami, vyžiadaním informácií a stanovísk alebo z informačných systémov.

Ustanovenie § 142 konkretizuje, ktoré orgány a v akom rozsahu vykonávajú štátny odborný dozor.

K § 143 a 144

Na základe praktických skúseností ustanovenia § 143 a 144 obsahujú pravidlá pri výkone štátneho odborného dozoru formou kontroly na mieste, ktorými sa zjednocuje postup orgánov pri výkone kontroly. Všeobecná úprava zákonom č. 10/1996 Z. z. o štátnej kontrole v štátnej správe sa nepoužije, pretože ide o kontrolu podnikateľských subjektov, ktoré podnikajú v oblasti kontroly vozidiel a v oblasti montáže plynových zariadení. (Zákon č. 10/1996 Z. z. sa použije na vnútornú kontrolu štátnej správy vykonávanú okresnými úradmi).

K § 143

 Kontrolu môžu vykonávať poverení zamestnanci ministerstva, okresného úradu v sídle kraja a okresného úradu, ktorí majú preukaz kontrolóra. Na kontrolu môžu byť na základe písomného poverenia prizvané aj iné osoby najmä v záujme odborného posúdenia kontrolovaných skutočností a odborného výkonu niektorých úkonov súvisiacich s kontrolou.

V odsekoch 4 až 7 je upravená požiadavka na odbornú spôsobilosť poverených zamestnancov na výkon štátneho odborného dozoru nad osobami uvedenými v odseku 3, ktorá vychádza zo smernice (EÚ) č. 2014/45. Podľa článku 14 a prílohy V tejto smernice členské štáty Európskej únie zverejnia predpisy a postupy, ktoré sa týkajú organizácie, úloh a požiadaviek na odbornú spôsobilosť, nestrannosť a plnenie noriem v oblasti kvalifikácie a odborného výcviku uplatniteľné na zamestnancov dozorných orgánov. Podľa bodu 2 prílohy V smernice požiadavky na pracovníkov dozorného orgánu zahŕňajú tieto oblasti: odborná spôsobilosť, nestrannosť a plnenie noriem v oblasti kvalifikácie a odborného výcviku. Požiadavka odbornej spôsobilosti sa vyžaduje aj u poverených zamestnancov technickej služby vykonávajúcich odborný dozor (§ 145 ods. 10).

Stanovuje sa, že odbornou spôsobilosťou sa rozumie súbor odborných vedomostí, zručností a schopností ich uplatnenia pri vykonávaní štátneho odborného dozoru a odborného dozoru technických služieb (odsek 4). Poverení zamestnanci predtým ako im bude vydaný preukaz kontrolóra, budú musieť absolvovať základné školenie v rozsahu teoretickej výučby a po piatich rokoch doškoľovací kurz v rozsahu teoretickej výučby, aký absolvujú fyzické osoby na získanie osvedčenia technika technickej kontroly, osvedčenia technika emisnej kontroly, osvedčenia technika kontroly originality alebo osvedčenia technika montáže plynových zariadení. Taktiež sa stanovuje, že poverený zamestnanec musí byť držiteľom vodičského oprávnenia na vedenie vozidiel minimálne skupiny B.

V odsekoch 8 a 9 je upravený rozsah oprávnení a povinností poverených zamestnancov, ktoré sú nevyhnutné pre zabezpečenie výkonu kontroly. Tieto základné práva a povinnosti sa vzťahujú aj na prizvané osoby s výnimkami presne špecifikovaných povinností, ktoré majú iba poverení zamestnanci (odsek 10). Ustanovenia odsekov 11 a 12 vymedzujú povinnosti kontrolovanej osoby.

Vychádzajúc z doterajšej praxe sa v odsekoch 13 až 15 podrobnejšie a presnejšie upravuje postup poverených zamestnancov a prizvaných osôb pri oboznamovaní štatutárneho zástupcu kontrolovanej osoby s kontrolnými zisteniami ako aj s výsledkami kontroly uvedenými v protokole, v dodatku k protokolu alebo v zázname o kontrole. Upravuje sa postup preverenia námietok ku kontrolným zisteniam a k výsledkom kontroly, ako aj spôsob ich vysporiadania a podmienky vypracovania dodatku k protokolu.

 Zápisnica o prerokovaní protokolu má zásadný význam z hľadiska ukončenia kontroly. Dňom spísania zápisnice o prerokovaní protokolu je kontrola ukončená (odsek 16). Návrh zákona o prevádzke vozidiel rieši i situáciu, keď sa kontrolovaná osoba odmietne oboznámiť s protokolom, alebo odmietne podpísať zápisnicu - tieto skutočnosti je potrebné uviesť v zápisnici.

V odseku 17 je postup v prípade, ak kontrolu vykonávajú poverení zamestnanci orgánu štátneho odborného dozoru, ktorý nie je príslušný na uloženie sankcie.

Podľa odseku 18 ak poverení zamestnanci zistia závažné nedostatky v činnosti kontrolovanej osoby predstavujúce vážne riziko ohrozenia verejného záujmu, sú oprávnení uložiť opatrenie na mieste, ktorým nariadia kontrolovanej osobe obmedzenie alebo pozastavenie činnosti.

K odseku 19: Výsledok kontrolnej činnosti sa zaznamená v jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave („zákon o cestnom informačnom systéme“).

K § 144

Jednu z podmienok zabezpečenia objektivity kontrolnej činnosti upravuje toto ustanovenie v tom, že umožňuje kontrolovaným osobám podávať písomné námietky na orgán dozoru, ak majú pochybnosti o nezaujatosti poverených zamestnancov alebo prizvaných osôb. Zároveň ukladá povinnosť povereným zamestnancom a prizvaným osobám, aby sami oznámili skutočnosti, ktoré by mohli spochybniť ich nezaujatosť. Zavedením tohto princípu sa vytvorili demokratické podmienky na ochranu tak kontrolovaných osôb, ako aj poverených zamestnancov a prizvaných osôb v tých prípadoch, keď sa vyskytnú pochybnosti o ich nezaujatosti v kontrolnej činnosti. Postup vedúceho orgánu dozoru, alebo nim určenej osoby v rozhodovaní o takýchto námietkach upravuje odsek 5.

K § 145

 Vzhľadom na očakávaný nárast počtu staníc technickej kontroly a pracovísk emisnej kontroly po liberalizácii siete od roku 2018 nebude z kapacitných dôvodov možné všetky stanice a pracoviská kontrolovať len prostredníctvom kontrolórov štátnej správy. Ustanovením § 146 sa zakladá právomoc technickým službám vykonávať odborný dozor nad oprávnenými osobami technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení a príslušnými kontrolnými technikmi ako aj nad odborne spôsobilými osobami na kalibráciu zariadení používaných pri technických kontrolách a pri emisných kontrolách. Technickým službám sa na tento účel priznáva postavenie orgánu verejnej správy, pretože konajú vo verejnom a spoločensky prospešnom záujme. Dôvodom pre zverenie odborného dozoru technickým službám je najmä odborné posúdenie kontrolovaných skutočností a odborný výkon niektorých úkonov súvisiacich s kontrolou. Upravuje sa obsah a rozsah odborného dozoru a postup pri vykonávaní dozoru.

K § 146 (Súčinnosť)

V tomto paragrafe sú upravené základné pravidlá súčinnosti ministerstva, okresných úradov v sídle kraja, okresných úradov a technických služieb pri výkone odborného dozoru podľa tohto zákona so štátnymi orgánmi, orgánmi územnej samosprávy a inými právnickými osobami, ktoré vykonávajú dozor alebo kontrolu podľa osobitných predpisov. Zakotvuje sa aj povinnosť pre osoby, ktoré majú doklady a informácie súvisiace s činnosťou odborného dozoru podľa tohto zákona, ich poskytnúť orgánom odborného dozoru.

K § 147 (Sankcie)

V týchto ustanoveniach sú upravené sankcie, ktorými sú: opatrenie na nápravu, pokuta, obmedzenie alebo pozastavenie výkonu niektorej z povolených činností, zrušenie alebo zmenu poverenia, oprávnenia alebo osvedčenia udeleného podľa tohto zákona. Uvedené sankcie môže orgán štátneho odborného dozoru uložiť kontrolovaným osobám za porušenie povinností ustanovených týmto zákonom, alebo ak porušujú všeobecne záväzné právne predpisy vydané na vykonanie zákona, alebo ak porušujú rozhodnutia vydané orgánom štátneho odborného dozoru.

Ministerstvo v rámci štátneho odborného dozoru nad hromadnou výrobou a hromadnou prestavbou môže ukladať obmedzujúce opatrenia v rámci tzv. ochranných doložiek podľa osobitných predpisov o typovom schvaľovaní.

Podľa odseku 4 zákon umožňuje orgánu štátneho odborného dozoru súbežne použiť všetky druhy sankcií, a to v závislosti od závažnosti a povahy zistených nedostatkov.

K § 148 (Správne delikty)

 V odsekoch 1 až 20 sa ustanovujú skutkové podstaty správnych deliktov, ktorých sa môže dopustiť fyzická osoba ako aj právnická osoba. Povinnosti, ktorých porušenie sa má sankcionovať pokutami, ustanovuje navrhovaný zákon ale aj nariadenia (EÚ) upravujúce typové schvaľovanie, ktoré zákon vykonáva. Európska únia v nariadeniach upravujúcich typové schvaľovanie, ktoré sú priamo aplikovateľné v členských štátoch, zavádza pre členské štáty do presne určenej lehoty povinnosť prijať do svojho právneho poriadku ustanovenia o sankciách (pokutách) za konkrétne druhy porušení, ktorých skutkové podstaty už sú alebo v budúcnosti budú určené v nariadeniach (EÚ).

Správne delikty sú rozdelené podľa druhu povinností a ich závažnosti do jednotlivých odsekov tohto ustanovenia (odseky 1 až 20) s určením dolných a horných hraníc pokút. Pokuty podľa vymedzených správnych deliktov a v medziach hraníc ustanovených v jednotlivých odsekoch ukladá príslušný orgán štátnej správy, ktorým je ministerstvo, okresný úrad v sídle kraja a okresný úrad. Pokuty sa ukladajú v správnom konaní.

V odsekoch 21 až 29 sú uvedené pravidlá pri ukladaní pokút.

Účelom úpravy v odseku 21 je, aby správny orgán na základe voľnej úvahy určil výšku pokuty v rámci daného rozpätia.

K odseku 22: Vzhľadom na absenciu všeobecného predpisu o správnych deliktoch navrhuje sa v tomto odseku doplniť pravidlá pre spoločné konanie a pre ukladanie úhrnného trestu pri súbehu správnych deliktov s cieľom zamedziť problémom v aplikačnej praxi. Ak sa ten istý páchateľ dopustil viacerých správnych deliktov, ktoré je príslušný prejednať ten istý správny orgán (vecne, miestne a funkčne príslušný), prejednajú sa tieto v spoločnom (jednom) konaní. Viac správnych deliktov páchateľa je v súbehu vtedy, ak medzi spáchaním časovo prvého z nich a časovo posledného z nich nebolo vydané správnym orgánom rozhodnutie (hoci aj neprávoplatné) o uložení sankcie za správny delikt. Činy spáchané po vydaní takéhoto rozhodnutia do nadobudnutia jeho právoplatnosti treba posúdiť obdobne ako recidívu, t. j. opätovné spáchanie správneho deliktu. Ak spáchal obvinený zo správneho deliktu po oznámení prvostupňového rozhodnutia o správnom delikte a po uložení sankcie zaň nový správny delikt, nejde o súbeh správnych deliktov a v oboch prípadoch treba uložiť samostatné sankcie. Za viac správnych deliktov toho istého páchateľa prejednávaných v spoločnom konaní sa uloží pokuta podľa ustanovenia vzťahujúceho sa na správny delikt najprísnejšie použiteľný (tzv. absorpčná metóda, kedy vyššia alebo prísnejšia sankcia pohlcuje /absorbuje/ nižšiu alebo menej prísnu sankciu).

K odsekom 23 a 24: Podľa odseku 23 absorpčná zásada sa nepoužije v taxatívne ustanovených prípadoch porušenia povinností podľa odseku 12 písm. b), kedy sa o viacerých správnych deliktoch toho istého páchateľa rozhodne a sankcia sa uloží vo viacerých samostatných konaniach osobitne pre každé porušenie povinnosti. Podľa odseku 24 absorpčná zásada sa nepoužije v prípadoch porušenia povinností podľa odsekov 13 až 19 viazaných na jednotlivé vozidlo, kedy sa o viacerých správnych deliktoch toho istého páchateľa rozhodne a sankcia sa uloží vo viacerých samostatných konaniach vedených podľa vozidla, v súvislosti s ktorým bol správny delikt spáchaný, a osobitne pre každé porušenie povinnosti. Samostatné konania o správnych deliktoch podľa týchto odsekov nie je možné spojiť do spoločného správneho konania, ani o takých správnych deliktoch rozhodnúť jedným rozhodnutím. Vo všeobecnosti možno uviesť, že spájanie konaní môže byť prekážkou rýchleho vybavenia veci v prípadoch správnych deliktov tých istých páchateľov, ktoré sa často opakujú (v praxi pôjde o páchateľov, ktorí majú napríklad väčšie množstvo vozidiel). Zavedenie samostatného konania pre vybrané správne delikty umožní to, aby správny orgán pri zistení ďalšieho správneho deliktu začal ďalšie správne konanie. Napokon pri rôznych správnych deliktoch tých istých páchateľov bude i dôkazná situácia rozdielna. Preto sa javí v prípade frekventovaných správnych deliktov za zbytočné spájať napríklad konania, kde je jednoduchá dôkazná situácia s konaniami, kde je dôkazná situácia zložitejšia. Záverom možno uviesť, že i naviazanie určenia miestnej príslušnosti na miesto evidencie vozidla môže sťažiť proces spájania konaní (okresné úrady nemusia bezprostredne zistiť, že iný okresný úrad vedie správne konanie o ďalšom alebo inom správnom delikte páchateľa). Ak by sme pripustili spoločné konanie aj o iných správnych deliktoch prevádzkovateľa, napríklad podľa § 148 ods. 14 písm. c) a správnych deliktov podľa § 148 ods. 14 písm. b) body 4 až 7, ktoré sa budú riešiť v rámci rozkazného konania (keď nastane situácia podľa § 149 ods. 13, že sa rozkaz zruší a okresný úrad pokračuje v konaní o správnom delikte prevádzkovateľa vozidla podľa § 148), mohla by nastať situácia, že nebude zrejmé, či sa prevádzkovateľovi vozidla má uložiť pokuta podľa najprísnejšie postihnuteľného ustanovenia alebo súčtom pokút.

K odseku 25: Zákon o prevádzke vozidiel upravuje povinnosti pre prevádzkovateľa vozidla, ktorým sa podľa § 2 ods. 24 rozumie vlastník vozidla alebo ním určený držiteľ vozidla (t.j. osoba, na ktorú je vozidlo prihlásené v evidencii vozidiel a ktorá je zapísaná v dokladoch vozidla). Za dodržiavanie povinností ustanovených zákonom je zodpovedný prevádzkovateľ vozidla, teda aj vlastník aj držiteľ vozidla. V súvislosti s ukladaním pokút za správne delikty sa navrhuje ukladať pokuty držiteľovi vozidla. V prípade, že držiteľ vozidla nie je známy (bol vyhlásený za mŕtveho alebo zanikol), pokuta sa uloží vlastníkovi vozidla.

K odseku 26: Ustanovuje sa subjektívna dvojročná a objektívna päťročná lehota na uloženie pokuty. Uvedené lehoty sa ustanovujú v záujme právnej istoty účastníkov konania o správnom delikte a zásady že, správnu (administratívnu) sankciu možno uplatniť a uložiť len v primeranej lehote. Účel sankcie možno dosiahnuť len jej včasným uložením. Sankcia uložená po dlhom čase stráca funkciu prevencie a uplynutím dlhšieho času sa oslabuje aj sila a spoľahlivosť dôkazných prostriedkov. Z ustanovenia vyplýva, že správny organ musí začať konanie tak, aby bolo právoplatne skončené najneskôr v posledný deň ustanovených lehôt, ináč zodpovednosť za správny delikt zaniká. Subjektívna dvojročná lehota môže plynúť len v rámci objektívnej päťročnej lehoty, čo znamená, že po uplynutí objektívnej päťročnej lehoty už nie možné začať konanie, ani v ňom pokračovať. Ak správny organ konanie začal a v rámci uvedených lehôt právoplatne nerozhodol, konanie zastaví.

 V odseku 27 sa upravuje splatnosť pokuty a spôsob jej úhrady.

K odseku 28: Cieľom ustanovenia prvej vety je možnosť postihnúť pokutou osobu, ktorá v čase porušenia povinnosti mala udelené osvedčenie výrobcu alebo zástupcu výrobcu, osvedčenie jej zaniklo alebo bolo zrušené, avšak osoba ako taká zrušená nebola a ani nezanikla. Takáto osoba je napríklad povinná naďalej dovážať po dobu 5 rokov náhradné diely [§ 23 ods. 1 písm. i)], preto je na účely postihu potrebné uložiť pokutu aj spoločnosti, ktorá už výrobcom alebo zástupcom výrobcu nie je, ale povinnosti si musí naďalej plniť. Takisto v prípadoch, kedy spoločnosť jednorázovo hromadne doviezla viac vozidiel v čase, keď bola zástupcom výrobcu a následne už zástupcom výrobcu nie je, je potrebné takúto spoločnosť pri dodatočnom zistení porušenia povinností postihnúť. Ustanovenie druhej vety je reakciou na praktické skúsenosti pri výkone odborného dozoru a sleduje sa ním zabrániť kontrolovanému subjektu vyhnúť sa zrušeniu povolenia, poverenia, oprávnenia alebo osvedčenia správnym orgánom ako sankcie za porušenie určitých povinností zistených odborným dozorom.

K odseku 29: V prípadoch opätovného porušenia niektorých povinností sa navrhuje zvýšiť základnú sadzbu pokuty na trojnásobok, kedy správny orgán už pokutu uloží podľa tejto zvýšenej sadzby ako odstrašujúci účinok.

K § 149 (Rozkazné konanie o správnych deliktoch)

Rozkazné konanie je zjednodušeným konaním, a to až do fázy vydania rozhodnutia, ktorým v tomto konkrétnom prípade dôjde k vydaniu rozhodnutia (rozkazu) o uložení pokuty. Zavedením rozkazného konania nie je potrebné začínať klasické správne konanie o uložení pokuty, ktoré v počiatočných fázach ukladá správnemu orgánu povinnosť umožniť účastníkovi konania vyjadriť sa (o veci, ktorá sa kladie účastníkovi konania za vinu). V prípade automatického sankcionovania sa však javí klasické správne konanie o správnom delikte zbytočné, vzhľadom na to, že porušenie povinnosti bude jednoznačné (napr. nevykonanie technickej kontroly alebo emisnej kontroly v ustanovenej lehote). Právo účastníka konania podať opravný prostriedok voči rozkazu o uložení pokuty, a to odporu, je zachované. Rozkazné konanie bolo zavedené od 1. januára 2016 zákonom č. 725/2004 Z. z. v znení zákona č. 387/2015 Z. z. s cieľom zefektívniť ukladanie pokút predovšetkým za nepodrobenie vozidla technickej kontrole a emisnej kontrole. Celý proces sa vykonáva prostredníctvom jednotného informačného systému v cestnej doprave („zákon o cestnom informačnom systéme“) automatickým generovaním vozidiel, ktoré v ustanovených lehotách neboli podrobené technickej kontrole alebo emisnej kontrole, a následne sa automatizovaným spôsobom vypracuje rozkaz o uložení sankcie, čím sa urýchli proces ukladania pokút na okresnom úrade.

V odseku 1 sa odkazuje na príslušné ustanovenia § 148 upravujúce porušenia povinností so striktným určením výšky pokuty. Správny orgán nebude oprávnený uložiť inú pokutu a nebude môcť prihliadať na žiadne okolnosti, trvanie protiprávneho stavu ani na osobu páchateľa. O viacerých správnych deliktoch tej istej osoby správny orgán rozhodne a sankciu uloží vo viacerých samostatných rozkazných konaniach vedených osobitne pre každé porušenie povinnosti alebo vo viacerých samostatných rozkazných konaniach vedených podľa vozidla, v súvislosti s ktorým bol správny delikt spáchaný a osobitne pre každé porušenie povinnosti. Samostatné rozkazné konania o správnych deliktoch nemožno spájať do spoločného rozkazného konania, ani o takých správnych deliktoch rozhodnúť jedným rozhodnutím.

Z procesného hľadiska pôjde o zjednodušenie a zrýchlenie celého systému sankcionovania. Za podmienok vylúčenia spoločného konania nebude v procese sankcionovania potrebné spájať konania, a teda viazať rozhodnutie o správnych deliktoch napr. na vývoj dôkaznej situácie iných správnych deliktov. Vedenie samostatných konaní má zmysel aj z toho pohľadu, že cieľom je ukladať sankcie za každé jednotlivé porušenie povinnosti a za každé vozidlo osobitne, ako aj predísť problémom, na ktoré sa poukazuje v dôvodovej správe k § 148 ods. 23 a 24.

Dôkazy, na základe ktorých správny orgán vie spoľahlivo preukázať, že osoba porušila zákonnú povinnosť, sa uvádzajú v odseku 2.

Z dôvodu jednoznačnosti sa v odseku 3 ustanovuje možnosť použitia uvedených dôkazov aj pri rozhodovaní v konaní o správnom delikte podľa § 148 ods. 1 písm. a) alebo b), ods. 2 písm. a) alebo b), ods. 3 písm. a), ods. 4 písm. a), ods. 5 písm. a), ods. 6 písm. a), ods. 12 písm. a) alebo ods. 13 až 19.

Podľa odseku 4 sa na rozkazné konanie rovnako vzťahujú ustanovenia § 148 ods. 23 až 28 o vedení samostaných konaní, o definícii prevádzkovateľa vozidla na účely sankčného konania, o lehotách na uloženie pokuty, o splatnosti a rozpočtovom určení pokuty.

V odsekoch 5 a 6 sa navrhuje zaviesť pozitívnu motiváciu na rýchle zaplatenie pokuty za správny delikt. Podľa odseku 5 sa pokuta považuje za uhradenú v plnej výške, ak povinná osoba uhradí dve tretiny z uloženej výšky pokuty do 15 dní od doručenia rozkazu na príslušný platobný účet; platba v hotovosti je vylúčená. Odsek 6 rieši pokutu za nepodrobenie vozidla technickej kontrole, emisnej kontrole alebo kontrole originality. Navrhovaná právna úprava má za cieľ ustanoviť, že pokiaľ si prevádzkovateľ vozidla dodatočne aj splní svoju povinnosť (podrobí vozidlo príslušnej kontrole, prípadne vyradí vozidlo), tak pokuta sa bude považovať za uhradenú, ak do 15 dní bude uhradená vo výške 1/3. Tento nástroj bude zároveň motivačným nástrojom pre všetkých prevádzkovateľov vozidiel, aby si svoje povinnosti aj dodatočne splnili, čo najskôr a tým sa vyhli pokute v plnej výške.

V odsekoch 7 a 8 sa upravuje odloženie veci zo strany správneho orgánu. Odloženie veci z dôvodu zániku zodpovednosti za porušenie povinností prichádza do úvahy napríklad pri úmrtí držiteľa vozidla (fyzická osoba) alebo jeho zániku (právnická osoba). Správny orgán odloží vec v prípadoch, ak sa preukáže, že bolo nesprávne alebo neúplne vyhodnotené porušenie povinnosti (napríklad zo zistených skutočností a dôkazov nemožno dostatočne preukázať nezákonnosť). O odložení veci záznamom v spise nie je potrebné upovedomovať účastníka konania s poukazom na základnú zásadu všeobecného predpisu o správnom konaní (§ 3 ods. 4 správneho poriadku); ak príslušná osoba nemá vedomosť o možnom konaní voči nej, z rozumového dôvodu nie je potrebné jej oznamovať odloženie veci.

K odseku 9: Podľa odseku 1 ak je nepochybne zistené, že osoba sa dopustila konania, ktorým porušila uvedenú povinnosť, správny orgán bez ďalšieho konania bezodkladne vydá rozkaz o uložení pokuty za správny delikt (ďalej len „rozkaz“), na ktorého obsahové náležitosti sa bude primerane vzťahovať § 47 správneho poriadku. Na konanie o správnom delikte sa nevzťahuje ani subsidiárne zákon o priestupkoch, t. j. záväzný je len všeobecný predpis o správnom konaní.

Z dôvodu objektivity konania a zaručenia právnej istoty sa v odseku 10 navrhuje možnosť podať odpor proti rozkazu. Odpor musí obsahovať všeobecné náležitosti podania podľa § 19 správneho poriadku, t. j. z odporu musí byť zrejmé, kto ho podáva, akej veci sa týka a súčasne vo vecnom odôvodnení odporu musí ten, kto ho podáva, uviesť konkrétne tvrdenie, vecné alebo právne, spochybňujúce opodstatnenosť a dôvodnosť v rozkaze uloženej pokuty. Zároveň priloží dôkazy, na ktoré sa odvoláva. Nie je pritom rozhodujúce, či odporcom uvádzané skutočnosti sú aj spôsobilé privodiť pre neho priaznivejšie rozhodnutie. Účastník konania však, v prípade neúspechu, v ďalšom konaní o správnom delikte po podaní odporu, bude musieť uhradiť aj paušálne trovy konania vo výške 30 eur (odsek 15).

V odseku 11 sa uvádzajú dôvody, kedy správny orgán odmietne odpor. Podľa odseku 12 odmietnutie odporu má formu rozhodnutia, proti ktorému nie je prípustné odvolanie. Určuje sa moment právoplatnosti rozkazu, ak nebol podaný odpor - márnym uplynutím lehoty na jeho podanie alebo ak odpor bol podaný - dňom právoplatnosti rozhodnutia o odmietnutí odporu.

Podľa odseku 13 podaný odpor, ktorý nebol odmietnutý, teda zrušuje rozkaz a správny orgán pokračuje v konaní o správnom delikte podľa § 148. V záujme jednoznačnosti sa presne určuje moment začatia konania o správnom delikte, čo má vplyv napríklad na procesné lehoty. Za prvý úkon v konaní o správnom delikte sa považuje deň doručenia rozkazu účastníkovi konania za podmienky, že pred vydaním rozkazu nebol voči nemu urobený iný úkon v konaní o správnom delikte.

Ak podaný odpor obsahuje také skutočnosti, príp. sú doložené relevantné dôkazy, ktoré odôvodňujú zastavenie konania, správny orgán podľa odseku 14 konanie zastaví. Proti rozhodnutiu o zastavení konania sa nepripúšťa odvolanie.

K odseku 16: Vzhľadom na efektívne využívanie systému a rýchlosť konania sa navrhuje najmä pri vydávaní rozkazov upustiť od niektorých náležitostí rozhodnutia podľa správneho poriadku, a to od odtlačku úradnej pečiatky a podpisu oprávnenej osoby. Keďže sa predpokladá čo najviac zautomatizované vydávanie rozkazov, umožňuje sa, aby tieto náležitosti boli nahradené jednak už predtlačeným odtlačkom pečiatky a jednak aj faksimile podpisu oprávnenej osoby.

K § 150 (Poriadkové pokuty) a § 151 (Rozkazné konanie o poriadkových pokutách)

V § 150 sa upravujú poriadkové pokuty, postup a lehoty na ukladanie pokút, splatnosť pokuty a forma úhrady; poriadkové pokuty sú príjmom štátneho rozpočtu.

Ustanovenia § 151 umožňujú správnemu orgánu využiť skrátenú formu správneho konania t. j. rozkazné konanie, ak je nepochybne preukázané, že osoba sa dopustila konania, ktorým porušila povinnosť súčinnosti podľa § 150 ods. 1.

*K tretej hlave (§ 152 až 156) (Dohľad nad trhom)*

*Tretia hlava obsahuje úpravu vykonávania dohľadu nad trhom.*

K § 152 (Výkon dohľadu nad trhom) a 153 (Súčinnosť)

V § 152 sa ustanovujú podmienky dohľadu nad hospodárskymi subjektmi, ktoré vykonávajú uvedenie na trh a sprístupnenie na trhu typu vozidla, systému, komponentu, samostatnej technickej jednotky, nebezpečnej časti alebo vybavenia alebo spaľovacieho motora necestných pojazdných strojov. V odsekoch 2 a 3 sa upravuje postup pri kontrole hospodárskych subjektov.

V § 153 sa upravuje súčinnosť s vymedzenými orgánmi a osobami pri výkone dohľadu.

K § 154 (Správne delikty)

 Ustanovujú osobitné pokuty za správne delikty, ktoré bude orgán dohľadu nad trhom oprávnený ukladať za zistené nedostatky a postup pri ich ukladaní.

K § 155 (Poriadkové pokuty) a 156 (Rozkazné konanie o poriadkových pokutách)

V § 155 sa upravujú poriadkové pokuty, postup a lehoty na ukladanie pokút, splatnosť pokuty a forma úhrady; poriadkové pokuty sú príjmom štátneho rozpočtu.

Ustanovenia § 156 umožňujú Slovenskej obchodnej inšpekcii využiť skrátenú formu správneho konania t. j. rozkazné konanie, ak je nepochybne preukázané, že osoba sa dopustila konania, ktorým porušila povinnosť súčinnosti podľa § 153 ods. 2 alebo ods. 5.

**K ôsmej časti**

ôsma časť obsahuje Spoločné ustanovenia.

*K prvej hlave (§ 157 až 162) (Spoločné ustanovenia ku konaniu)*

K § 157 (Konanie)

Vymedzuje sa vzťah tohto zákona k správnemu poriadku. V nadväznosti na § 1 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení zákona č. 527/2003 Z. z. sa vymedzuje, na ktoré postupy a rozhodovania v oblasti verejnej správy sa nevzťahuje správny poriadok.

K § 158 (Zastupovanie)

 Toto ustanovenie upravuje zastupovanie pri evidenčných úkonoch.

K § 159 (Miestna príslušnosť)

 Ustanovenie upravuje miestnu príslušnosť schvaľovacieho orgánu (okresného úradu) odchylne od § 7 správneho poriadku.

Miestna príslušnosť podľa znenia odseku 1 určuje, ktorý z vecne príslušných správnych orgánov so zreteľom na obvod svojej územnej pôsobnosti má konať a rozhodovať v danej veci.

V odseku 2 je úprava v nadväznosti na ustanovenie § 148 ods. 14 až 20 a § 149 ods. 1, v taxatívne ustanovených prípadoch porušenia povinností sa upravuje miestna príslušnosť okresného úradu podľa miesta prihlásenia vozidla do evidencie vozidiel v čase spáchania správneho deliktu.

K § 160 (Osobitné povinnosti)

Ustanovujú sa niektoré osobitné povinnosti. Každému sa ukladá povinnosť dostaviť sa na vlastné náklady na vybavenie vecí týkajúcich sa vozidla alebo dokladov vydávaných podľa tohto zákona a podľa potreby dostaviť sa aj s vozidlom a umožniť porovnanie údajov uvádzaných v dokladoch vozidla priamo s údajmi na vozidle, a to aj na vyzvanie príslušného orgánu podľa tohto zákona (napr. štátneho dopravného úradu, okresného úradu) v ním určenej lehote a na určené miesto.

K § 161 (Výnimky z technických požiadaviek pre vozidlá)

Upravuje sa povoľovanie výnimiek z tohto zákona v súvislosti so schvaľovaním vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek. Výnimku z neplnenia niektorých technických požiadaviek pre vozidlá môže povoliť štátny dopravný úrad. Na povolenie výnimky nie je právny nárok.

K § 162 (Uznávanie výnimiek z technických požiadaviek pre vozidlá)

Pre jednotlivo dovezené vozidlá, ktoré boli schválené v inom členskom štáte alebo zmluvnom štáte, a vozidlu boli povolené výnimky, že vozidlo neplní niektoré technické požiadavky, sa navrhuje zjednodušený postup uznania týchto výnimiek. Výnimky sa uznajú iba v prípade, že Slovenská republika v čase uvedenia vozidla do prevádzky neuplatňovala prísnejšie technické požiadavky na vozidlá príslušnej kategórie.

Typový schvaľovací orgán zverejní zoznam automaticky uznávaných výnimiek, pri ktorých tieto výnimky uzná automaticky schvaľovací orgán. V ostatných prípadoch si prevádzkovateľ jednotlivo dovezeného vozidla môže požiadať o uznanie výnimiek typový schvaľovací orgán, o ktorých bude rozhodované v klasickom správnom konaní s možnosťou opravného prostriedku.

Navrhovaná právna úprava sa zavádza na základe doručenej formálnej výzvy Európskej komisie č. 20164174 zo dňa 16. februára 2017 voči Slovenskej republike podľa článku 258 Zmluvy o fungovaní Európskej únie ohľadne prihlasovania osobných motorových vozidiel s riadením na pravej strane do evidencie na Slovensku a uznávaniu výnimiek povolených iným členským štátom.

*K druhej hlave (§ 163 až 169) (Spoločné ustanovenia k niektorým podmienkam na udelenie poverenia, povolenia, oprávnenia alebo osvedčenia)*

Upravujú sa podrobnosti o niektorých podmienkach vyžadovaných na získanie príslušného poverenia, povolenia, oprávnenia alebo osvedčenia a spôsob, akým navrhovateľ preukazuje ich splnenie v konaní pred typovým schvaľovacím orgánom a schvaľovacím orgánom, a to:

v § 163 finančná spoľahlivosť,

v § 164 odborná spôsobilosť,

v § 165 nezávislosť a nestrannosť,

v § 166 akreditácia,

v § 167 bezúhonnosť a dôveryhodnosť,

v § 168 zákaz personálneho a majetkového prepojenia,

v § 169 spoľahlivosť.

**K deviatej časti**

Deviata časť obsahuje Prechodné a záverečné ustanovenia.

K § 170 (Prechodné ustanovenia)

 Ustanovujú sa prechodné ustanovenia, cieľom ktorých je prechodne upraviť prechod na novú právnu úpravu, tam kde nastala zmena oproti doteraz platnému stavu.

V odsekoch 1 a 2 sa rieši intertemporálne pokračovanie v začatých, ale ku dňu účinnosti navrhovaného zákona neskončených správnych konaniach a v začatom výkone štátneho odborného dozoru. V záujme zachovania právnej istoty sa ustanovuje sa, že začaté správne konania a začatý štátny odborný dozor sa dokončia podľa právnych predpisov účinných v čase ich začatia.

V odseku 3 je upravená platnosť dokladov vozidla, ktoré boli vydané vozidlám podľa vzorov právnej úpravy účinnej pred 1. decembrom 2006.

Odsekmi 4 až 9 sa rieši kontinuita už vydaných a ku dňu účinnosti navrhovaného zákona platných osvedčení, poverení, povolení, oprávnení a schválení. Nie je možné, aby dňom nadobudnutia účinnosti navrhovaného zákona stratili platnosť, lebo by sa zastavil výkon technických kontrol, emisných kontrol, kontrol originality ako aj výkon montáže plynových zariadení podľa navrhovaného zákona.

Úprava obsiahnutá v odsekoch 10 až 14 súvisí s požiadavkami na odbornú spôsobilosť technikov, policajtov vykonávajúcich cestnú technickú kontrolu, a poverených zamestnancov vykonávajúcich odborný dozor.

V odseku 15 je ustanovená lehota pre technickú službu technickej kontroly, do ktorej je povinná požiadať štátny dopravný úrad o schválenie celoštátneho informačného systému cestných technických kontrol.

Odsek 16 predstavuje osobitnú úpravu pre pracoviská emisnej kontroly zriadené podľa doterajších právnych predpisov, ktoré nie sú oprávnené vykonávať emisnú kontrolu v rozsahu pre všetky emisné systémy; odsek 17 pre pracoviská kontroly originality zriadené podľa doterajších právnych predpisov, ktoré nie sú oprávnené vykonávať kontrolu originality pre všetky kategórie vozidiel.

 Ustanovenie odseku 18 rieši povinnosť oprávnených osôb technickej kontroly, emisnej kontroly alebo kontroly originality zriadených pred účinnosťou tohto zákona zaviesť certifikovaný systém protikorupčného manažérstva najneskôr do 20. mája 2021.

Podľa odseku 19 osoby vykonávajúce kalibráciu zariadení podľa tohto zákona môžu vykonávať kalibrácie zariadení bez osvedčenia odborne spôsobilej osoby podľa § 79 ods. 9 najneskôr do 31. decembra 2018.

Podľa odseku 20 oprávnené osoby technickej a emisnej kontroly sú povinné zabezpečiť vkladanie údajov o zariadeniach používaných pri výkone technickej kontroly a emisnej kontroly do celoštátneho informačného systému technických kontrol a emisných kontrol najneskôr do 20. mája 2019.

V odseku 21 sú ustanovené lehoty pre povinné osoby na prvé zasielanie informácií do registra prevádzkových záznamov (§ 48 ods. 3).

V odseku 22 je ustanovené, že vozidlo kategórie M1 a N1 po dopravnej nehode alebo škodovej udalosti sa odstráneniu vzniknutých chýb v certifikovanom mieste opravy podrobí po vzniknutých dopravných nehodách alebo škodových udalostiach po 1. januári 2020.

K odseku 23: Oprávnené osoby technickej kontroly zriadené pred účinnosťou zákona nemajú povinnosť podľa § 104 ods. 3, teda nemusia mať minimálne dve kontrolné linky a poskytovať technické kontroly pre všetky kategórie vozidiel podľa § 104 ods. 3.

K odseku 24: Pre technické služby technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení sa povinná akreditácia, okrem v súčasnosti vyžadovanej činnosti pre počiatočné overovanie plnenia podmienok, rozširuje aj pre ostatné činnosti ako priebežné overovanie plnenia podmienok a výkon odborného dozoru. Vzhľadom na to, že technické služby budú musieť prejsť posúdením Slovenskou národnou akreditačnou službou, navrhuje sa prechodné ustanovenie do konca roka 2018 na vykonanie tohto posúdenia a vydanie osvedčenia o akreditácii.

K odseku 25: Ustanovuje sa povinnosť, že národný orgán Medzinárodnej organizácie historických vozidiel FIVA, národný orgán Medzinárodnej organizácie automobilov FIA alebo národný orgán Medzinárodnej organizácie motocyklov FIM a národné profesijné združenie, ktoré je členom Európskej asociácie pre predaj a opravy motorových vozidiel CECRA požiadajú prvýkrát o schválenie vykonávania svojich činností najneskôr do 20. mája 2019, inak nebudú môcť vykonávať tieto činnosti.

K odseku 26: Aplikuje sa štandardné legislatívne transformačné pravidlo, podľa ktorého sa vo všetkých všeobecne záväzných právnych predpisoch príslušné pojmy menia na pojmy uplatňované v navrhovanom zákone.

K § 171 (Transpozičné ustanovenie)

Toto ustanovenie odkazuje na prílohu, ktorá obsahuje zoznam preberaných a vykonávaných právnych predpisov Európskej únie.

K § 172 (Zrušovacie ustanovenie)

Týmto ustanovením sa zrušujú dosiaľ platné právne predpisy upravujúce podmienky prevádzky vozidiel v cestnej premávke.

**K čl. II**

Tento článok obsahuje návrh novely cestného zákona.

K bodu 1 [celý text zákona]

 Ide o odstránenie dvojakého pojmového označenia osobitného typu pozemnej komunikácie a zavádza sa jednotné pomenovanie „rýchlostná cesta“, čím dochádza k zosúladeniu jeho používania v právnom poriadku Slovenskej republiky.

K bodom 2 a 3 [§ 3 ods. 4 písm. b) a c), § 3 ods. 5 písm. b), poznámka pod čiarou k odkazu 1a]

Ide o zosúladenie v používaní terminológie pri nadrozmernej doprave a nadmernej doprave.

Legislatívno-technická úprava z dôvodu vypustenia odkazu 1a v § 3 ods. písm. b).

K bodom 4, 5, 10, 18 a 19 [§ 3 ods. 7 až 9, § 3b ods. 4, § 7 ods. 1, § 11 ods. 6, § 18 ods. 2]

Ide o návrh zmeny, kedy cestný správny orgán bude rozhodovať, resp. vydávať opatrenia na základe stanoviska správcu pozemnej komunikácie a záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu, resp. Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, keďže cestný správny orgán je tým orgán, ktorý rozhoduje a je zodpovedný.

K bodu 6 [§ 3d ods. 3]

V súvislosti s rozvojom cyklistickej dopravy a budovaním cyklotrás na území obcí je potrebné upraviť vlastníctvo nemotorových miestnych komunikácií, ktorými sa rozumejú predovšetkým cyklotrasy a chodníky. Na rozdiel od miestnych komunikácií pre motorové vozidlá, ktoré sú vo vlastníctve obcí, vlastníkom nemotorových miestnych komunikácií môže byť viacero subjektov, a to štát, samosprávny kraj, obec, prípadne iná fyzická osoba alebo právnická osoba.

K bodu 7 [§ 4 ods. 2]

V súvislosti so zjednotením terminológie sa upravuje, že polovičný profil diaľnice sa označí podľa osobitných predpisov upravujúcich cestnú premávku vrátane dopravného značenia, ktoré sú v pôsobnosti Ministerstva vnútra Slovenskej republiky. Súčasná právna úprava stanovovala, akým spôsobom sa má označiť polovičný profil diaľnice, čo bolo v rozpore s osobitnými predpismi upravujúcimi cestnú premávku.

K bodu 8 [§ 4a ods. 5]

Ide o doplnenie chýbajúcej právnej úpravy, na základe ktorej bude možný bezodplatný prevod vlastníctva pozemných komunikácií aj na samosprávny kraj (nielen na obec ako doteraz). Ide o prevod vlastníctva tých úsekov ciest I. triedy, ktoré sa na základe rozhodnutia o usporiadaní cestnej siete pretriedia a stanú sa súčasťou cesty II. triedy, resp. III. triedy, ktoré podľa zákona č. 135/1961 Zb. patria do vlastníctva a správy samosprávneho kraja.

K bodu 9 [§ 6 ods. 1]

Definuje sa všeobecné užívanie pozemných komunikácií a zároveň ide o doplnenie chýbajúceho odkazu na príslušné právne predpisy upravujúce pravidlá cestnej premávky.

K bodom 11 a 12 [§ 8, § 8a a § 8b]

Súčasné znenie § 8 cestného zákona bolo rozdelené medzi paragrafy 8, 8a a 8b a naviac boli doplnené požiadavky vyplývajúce zo smernice (ES) č. 96/53 týkajúce sa kontroly rozmerov a hmotností vozidiel. Čo sa týka kontroly hmotností vozidiel, tak členský štát musí každý kalendárny rok vykonať náležitý počet kontrol hmotností vozidiel alebo jazdných súprav, a to pomerne k celkovému počtu vozidiel kontrolovaných každý rok na jeho území. Tieto počty sú členské štáty povinné zasielať Európskej komisii.

Taktiež zistené porušenia musia byť zapísané do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy (ERRU).

Bola upravená terminológia, ktorá je používaná v celom návrhu zákona.

K bodom 13 až 17 [§ 9 ods. 2 až 8, § 9a ods. 3 a 4]

Ide o vypustenie povinnosti, že závady v schodnosti priechodov pre chodcov na prejazdných úsekoch ciest cez obce sú povinní odstraňovať správcovia miestnych komunikácií. Tiež sa vypúšťa povinnosť, že závady v schodnosti chodníkov priľahlých k nehnuteľnosti, ktorá sa nachádza v súvisle zastavanom území a hraničí s cestou alebo miestnou komunikáciou, sú povinní bez prieťahov odstraňovať vlastníci, správcovia alebo užívatelia nehnuteľností, pokiaľ tieto závady vznikli znečistením, poľadovicou alebo snehom, a teda tieto subjekty nebudú zodpovedať za škody, ktorých príčinou boli závady v schodnosti na priľahlých chodníkoch, ktoré vznikli znečistením, poľadovicou alebo snehom a neboli bez prieťahov odstránené.

Súčasná právna úprava, ktorá zakotvuje prenesenie povinnosti odstraňovať závady v schodnosti chodníkov priľahlých k nehnuteľnosti a najmä zodpovednosti za škodu, ktorá vznikla ako dôsledok závady v schodnosti na priľahlých chodníkoch na vlastníkov, správcov alebo užívateľov priľahlých nehnuteľností, ktorí nie sú vlastníkmi komunikácie, je neprimeraná. Zákonná úprava predstavuje precedens spočívajúci v tom, že zaväzuje určitú skupinu subjektov starať sa o veci patriace do vlastníctva iných subjektov, a to bezodplatne. Terajšia právna úprava je obzvlášť nespravodlivá voči chorým a starším osobám, ktorých schopnosť bez prieťahov odstraňovať závady v schodnosti chodníkov priľahlých k ich nehnuteľnostiam je objektívne do značnej miery obmedzená.

Navyše dnešná právna úprava ustanovuje za nesplnenie povinnosti bez prieťahov odstraňovať závady v schodnosti na priľahlých chodníkoch absolútnu objektívnu zodpovednosť, t. j. pre vznik zodpovednosti sa nepožaduje zavinenie. Súčasná právna úprava nepripúšťa ani možnosť liberácie (zbavenia sa zodpovednosti) povinného subjektu. Predpokladom vzniku zodpovednosti je teda aj vznik škody pôsobením vonkajšej náhody, ktorá nie je predvídateľná. Neprimeranosť a neproporcionalita dnešnej právnej úpravy je daná i tým, že zodpovednosť za škodu vzniknutej porušením povinnosti sa vzťahuje na osoby, ktoré nie sú vlastníkmi alebo správcami chodníkov, v dôsledku neschodnosti ktorých vznikla škoda.

K bodom 20 a 21 [§ 22a písm. a) prvý bod, písm. h) a § 22c ods. 1 písm. a) prvý bod)]

Bola upravená terminológia, ktorá je používaná v celom návrhu zákona.

K bodu 22 [Príloha č. 1]

Doplnenie transpozičnej prílohy o smernicu (ES) č. 96/53.

**K čl. III**

Tento článok obsahuje návrh novely živnostenského zákona.

K bodom 1 až 3 a 5 [§ 3 ods. 2, poznámky pod čiarou]

Navrhované novelizačné body reagujú na nový zákon o prevádzke vozidiel, zosúlaďuje sa terminológia a odkazy na nový zákon.

K bodu 4 [§ 3 ods. 2 nové písm. zr)] a bodu 6 [príloha č. 2 Viazané živnosti, skupina 214 Ostatné, por. č. 22]

Na základe zásadnej požiadavky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky sa viazaná živnosť „Vykonávanie montáže plynových zariadení“ vypúšťa z prílohy č. 2 por. č. 22 živnostenského zákona. Súčasne sa v § 3 ods. 2 vymedzuje, že vykonávanie montáže plynových zariadení nie je živnosťou. Ide o systémovú požiadavku na reguláciu podnikateľskej činnosti, ktorú je možné a potrebné riešiť v rámci nového zákona o prevádzke vozidiel, rovnako ako je v ňom riešená regulácia vykonávania technickej kontroly, emisnej kontroly a kontroly originality.

**K čl. IV**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona o správnych poplatkoch.

K bodu 1 a 2 [položka 65, poznámky pod čiarou, Oslobodenie bod 3.]

Ide o legislatívno-technickú úpravu v súvislosti so znením zákona o prevádzke vozidiel.

K bodu 3 [položka 67, Splnomocnenie, Poznámky]

V položke 67 sú upravené správne poplatky vyberané typovým schvaľovacím orgánom podľa návrhu zákona o prevádzke vozidiel. Ide o aktualizáciu terminológie na nové znenie zákona o prevádzke vozidiel.

K bodu 4 [položka 68, Splnomocnenie, Poznámky]

V položke 68 sú upravené správne poplatky vyberané schvaľovacím orgán podľa návrhu zákona o prevádzke vozidiel v oblasti jednotlivé schvaľovania vozidiel. Ide o aktualizáciu terminológie na nové znenie zákona o prevádzke vozidiel.

K bodu 5 [položka 68a, Oslobodenie]

Položka 68a sa aktualizuje tým, že podľa tejto položky budú vyberané správne poplatky v súvislosti s vydaním osvedčenia o evidencii časť I alebo osvedčenia o evidencii časť II, a to iba orgánom Policajného zboru. Správne poplatky vyberané za vydanie osvedčenia o evidencii časť II sú vyberané v rámci položky 68, keďže poplatok zahŕňa aj vydanie príslušných dokladov.

K bodu 6 [položka 69a]

Ide o aktualizáciu uvedenej položky v súvislosti terminológiou používanou v návrhu zákona o prevádzke vozidiel.

K bodu 7 [položka 72, Poznámky]

Ide o aktualizáciu uvedenej položky v súvislosti terminológiou používanou v návrhu zákona o prevádzke vozidiel.

K bodu 8 [položka 72a, Poznámky]

Ide o aktualizáciu uvedenej položky v súvislosti terminológiou používanou v návrhu zákona o prevádzke vozidiel.

K bodu 9 [položka 73, Poznámky]

Ide o aktualizáciu uvedenej položky v súvislosti terminológiou používanou v návrhu zákona o prevádzke vozidiel.

K bodom 10 a 11 [položka 73a písm. c), Oslobodenie]

Ide o presun správneho poplatku z položky 73, ktorá sa týka schvaľovacieho orgánu, do položky 73a, ktorá sa týka orgánu Policajného zboru.

K bodu 12 [položka 78, Poznámky]

Ide o aktualizáciu uvedenej položky v súvislosti terminológiou používanou v návrhu zákona o prevádzke vozidiel.

K bodu 13 [položka 78a, Splnomocnenie, Poznámka]

Ide o aktualizáciu uvedenej položky v súvislosti terminológiou používanou v návrhu zákona o prevádzke vozidiel.

K bodu 14 [položka 78b, Splnomocnenie, Poznámka]

Ide o aktualizáciu uvedenej položky v súvislosti terminológiou používanou v návrhu zákona o prevádzke vozidiel a o zavedenie nových správnych poplatkov súvislosti odborne spôsobilou osobou na kalibráciu.

K bodu 15 [položka 80, Splnomocnenie, Poznámky]

Ide o aktualizáciu uvedenej položky v súvislosti terminológiou používanou v návrhu zákona o prevádzke vozidiel a tiež o zjednodušenie spôsobu výpočtu niektorých správnych poplatkov.

**K čl. V**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona o kontrole vnútorného trhu.

K bodom 1 a 2 [§ 2 písm. k), poznámky pod čiarou]

 Dopĺňa sa kompetencia Slovenskej obchodnej inšpekcie vykonávať pri dohľade nad trhom aj kontrolu nebezpečnej časti alebo vybavenia a spaľovacieho motora necestných pojazdných strojov podľa nového zákona o prevádzke vozidiel.

**K čl. VI**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona č. 725/2004 Z. z.

K § 46 ods. 2, § 64 ods. 2, § 81 ods. 2 a § 94 ods. 2

V prípade nariadenia doškoľovacieho kurzu z dôvodu zmeny predpisov, bude možné nariadiť doškoľovací kurz aj bez skúšky z odbornej spôsobilosti.

**K čl. VII**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona o cestnej premávke.

K bodom 1, 2, 3, 4, 11, 14, 30, 33 [poznámky pod čiarou k odkazom 11 a 12, 20, 20a, 21, 47, 50 až 53, 68, 70]

Navrhované novelizačné body reagujú na nový zákon o prevádzke vozidiel, zosúlaďujú sa odkazy na nový zákon.

K bodu 5 [§ 51 ods. 2, poznámka pod čiarou k odkazu 28ab]

V článku I v § 67 sa zavádza kontrola pri preprave nákladu. Z tohto dôvodu je potrebné zaktualizovať aj zákon o cestnej premávke, čo sa týka spôsobu, akým má byť na vozidle upevnený náklad.

K bodu 6 [§ 68 ods. 9]

Paragraf 68 sa dopĺňa o informácie z evidencie dopravných nehôd, ktoré sa poskytujú okresnému úradu.

K bodu 7 [§ 72 ods. 1 písm. a), poznámka pod čiarou k odkazu 38a]

Ako dôvod na zadržanie osvedčenia o evidencii časť I alebo časť II, evidenčného dokladu vydaného v cudzine, technického osvedčenia vozidla a tabuľky s evidenčným číslom sa dopĺňa aj prípad pozastavenia prevádzky vozidla.

K bodu 8 [§ 72 ods. 1 písm. o), poznámka pod čiarou k odkazu 38b]

Ako dôvod na zadržanie osvedčenia o evidencii časť I alebo časť II, evidenčného dokladu vydaného v cudzine, technického osvedčenia vozidla a tabuľky s evidenčným číslom sa dopĺňa aj prípad neuhradenia príspevku na čiastočnú úhradu nákladov na vykonanie cestnej technickej kontroly alebo úhradu za vykonanie technickej kontroly alebo emisnej kontroly v rámci cestnej technickej kontroly.

K bodu 9 [§ 72 ods. 11]

Legislatívno-technická úprava.

K bodu 10 [§ 111 ods. 2 písm. e)]

V rámci transpozície smernice (EÚ) č. 2014/46 sa ustanovuje, že v evidencii vozidiel sa vedú aj údaje uvádzané v osvedčení o zhode COC.

K bodu 12 [§ 111 ods. 2 písm. o)]

Dopĺňa sa, že v evidencii vozidiel sa vedú aj údaje potrebné pre podávanie správ Európskej komisií podľa osobitných predpisov.

K bodu 13 [§ 112 ods. 3]

Výrobca alebo zástupca výrobcu je pri vystavení osvedčenia o evidencii časť II povinný zaslať elektronicky údaje, ktoré sú uvádzané v osvedčení a tiež údaje, ktoré sú potrebné pre podávanie správ Európskej komisií podľa osobitných predpisov.

K bodu 15 [§ 113 ods. 12]

Ministerstvo vnútra je príslušný orgán, ktorý zasiela Európskej komisii informácie o evidovaných vozidlách podľa osobitných predpisov.

K bodu 16 [§ 114 ods. 2, § 116 ods. 8, § 117 ods. 5, § 119a ods. 8]

Ustanovuje sa dlhšia 30 dňová lehota na prihlásenie nového vozidla do evidencie a oznamovanie zmien v evidencii, obdobne ako je to aj v zákone o občianskych preukazoch, podľa ktorého je občan povinný požiadať o vydanie nového občianskeho preukazu do 30 dní od neplatnosti občianskeho preukazu.

K bodu 17 [§ 114 ods. 9, poznámka pod čiarou k odkazu 57aa]

Dopĺňa sa spôsob prihlasovania vozidiel do evidencie vozidiel, ktoré boli prihlásené v osobitných evidenciách vozidiel príslušných orgánov. V prípade, že tieto vozidlá boli schválené na prevádzku v cestnej premávke a zhodujú sa so schválením, orgán Policajného zboru prihlási vozidlo do evidencie vozidiel. V prípade, že tieto vozidlá neboli schválené na prevádzku v cestnej premávke alebo sa nezhodujú so schválením, je potrebné tieto vozidlá dodatočne schváliť na prevádzku v cestnej premávke.

K bodu 18 [§ 115 ods. 6]

Po schválení alebo uznaní technickej spôsobilosti jednotlivo dovezeného vozidla sa umožňuje pracovisku kontroly originality podať žiadosť o prihlásenie vozidla prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel rovnakým spôsobom, ako je to už v súčasnosti umožnené pre osoby, ktorých predmetom činnosti je predaj vozidiel evidovaných v Slovenskej republike alebo v inom štáte alebo ktorá zabezpečuje predaj takýchto vozidiel.

K bodu 19 [§ 116 ods. 1]

Umožňuje sa požiadať o zmenu farby vozidla, zápis spájacieho zariadenia, iných rozmerov pneumatík a ráfikov a opravu nesprávne zapísaných údajov v dokladoch od vozidiel na ktoromkoľvek orgáne Policajného zboru.

K bodu 20 [§ 116 ods. 3]

Upresňuje sa, od ktorého okamihu je potrebné oznámiť orgánu Policajného zboru príslušné zmeny.

K bodom 21 a 22 [§ 116 ods. 9 a 11]

Pri vykonávaní prevodov držieb vozidiel bola zákonom č. 430/2015 Z. z. s účinnosťou od 1. januára 2016 pri vykonávaní prevodu držby vozidla na inú osobu ustanovená povinnosť odovzdať na orgáne Policajného zboru osvedčenie o evidencii časť I, ak kupujúci vozidla nebol prítomný na orgáne Policajného zboru. Toto opatrenie bolo zavedené s úmyslom jednoznačného preukazovania 30 dňovej lehoty, dokedy je povinný kupujúci prihlásiť si vozidlo na seba. Od prijatia tohto opatrenia boli zavedené technicky vhodnejšie možnosti vykonávania kontrol vozidiel v cestnej premávke prostredníctvom tzv. inteligentných policajných vozidiel s automatizovaným prístupom do systému evidencie vozidiel. Vzhľadom na uvedené sa navrhuje pri oznamovaní prevodov držieb vozidiel na iné osoby vypustiť odoberanie osvedčenia o evidencii časť I, čo napomôže občanom zakúpenie vozidla cez víkendy pri doprave vozidla do miesta svojho bydliska.

K bodu 23 [§ 116 ods. 14]

Ide o spresnenie postupu orgánu Policajného zboru, kedy môže dôjsť k zrušeniu oznámenia zmeny.

K bodu 24 [§ 116 ods. 18]

V súvislosti s transpozíciou smernice (EÚ) č. 2014/46 je potrebné uviesť, že prevod držby vozidla je možné vykonať aj pri pozastavení prevádzky vozidla.

K bodu 25 [§ 116a ods. 9]

Ide o spresnenie postupu orgánu Policajného zboru, kedy môže dôjsť k zrušeniu oznámenia zmeny.

K bodu 26 [§ 116a ods. 10]

V súčasnosti je legislatívne umožnené vykonať prevod držby vozidla osobou, ktorej predmetom činnosti je predaj vozidiel evidovaných v Slovenskej republike alebo v inom štáte prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Navrhovanou úpravou sa umožní aj na pracovisku kontroly originality požiadať o prevod držby vozidla na inú osobu, čím sa rozšíri okruh osôb, ktoré môžu takúto službu verejnosti poskytovať.

K bodu 27 [§ 118 ods. 4]

Navrhuje sa pri vydražených vozidlách zrušiť predchádzajúce exekučné blokácie, keďže v praxi nastávali prípady, keď exekútori neboli ochotní tieto blokácie zrušiť.

K bodom 28 a 29 [§ 120 ods. 1 až 3, poznámka pod čiarou k odkazu 65b]

Upravuje sa povinnosť odovzdania dokladov od vozidla a tabuliek s evidenčným číslom len pri vyradení vozidla z evidencie, ktoré nepodlieha spracovaniu. Navrhovaná zmena súvisí s legislatívnou úpravou v zákone o odpadoch.

Ak občan odovzdá staré vozidlo na spracovanie, spracovateľ starého vozidla bude povinný vydať držiteľovi vozidla okrem potvrdenia o prevzatí starého vozidla na spracovane aj potvrdenie o vyradení vozidla z evidencie. Zároveň spracovateľ starého vozidla automatizovane zabezpečí vyradenie vozidla z evidencie, čím odpadne občanom povinnosť oznamovať odovzdanie starého vozidla na spracovanie orgánu Policajného zboru za účelom vyradenia vozidla z evidencie.

K bodu 31 [§ 127 ods. 6, poznámka pod čiarou k odkazu 69a]

Ide o reakciu na nový zákon o prevádzke vozidiel, zosúlaďuje sa terminológia a odkaz na nový zákon.

K bodu 32 [§ 127 ods. 8 a 9, poznámky pod čiarou k odkazom 69b a 69c]

V súvislosti s návrhom zákona o prevádzke vozidiel a definíciami historického a športového vozidla sa upravuje, ktorým vozidlám je možné prideliť zvláštne evidenčné číslo obsahujúce písmeno H a S.

K bodu 34 [§ 127 ods. 13, poznámky pod čiarou k odkazom 70 a a 70b]

Zvláštne evidenčné číslo obsahujúce písmeno C, ktoré sa prideľuje neschváleným vozidlám používaným v poľnohospodárstve a lesnom hospodárstve, nie je možné prideliť vozidlám, ktorým možno udeliť schválenie jednotlivého vozidla s obmedzenou prevádzkou, povolenie skúšobnej prevádzky alebo dočasné povolenie na prevádzku neschváleného jednotlivého vozidla.

K bodu 35 [§ 128 ods. 1 a 2]

Upravuje sa, ktorým subjektom je možné prideliť tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno M.

K bodu 36 [§ 135 ods. 1]

Z dôvodu vytvorenia registra prevádzkových záznamov sa orgánom Policajného zboru navrhuje odčítať aktuálnu hodnotu z počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti.

K bodu 37 [§ 137 ods. 2 písm. z), poznámky pod čiarou k odkazom 71aa a 71ab]

Z dôvodu transpozície smernice EÚ č. 2014/47, podľa ktorej sa majú zaviesť účinné sankcie, aby sa v cestnej premávke neprevádzkovali vozidlá s chybami, sa ustanovuje, že jazda s vozidlom s nebezpečnými chybami v rámci technického stavu vozidla alebo jazda s vozidlom s nebezpečnými chybami v rámci upevnenia nákladu, sa považuje za porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom.

K bodu 38 [§ 138 ods. 1 písm. b)]

V rámci dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky orgán Policajného zboru ukladá pokuty za správne delikty, kde sa medzi pokuty dopĺňa aj skutok, ak dôjde k porušeniu osobitných povinností v súvislosti s naložením a upevnením nákladu.

K bodu 39 [§ 141 ods. 6 písm. q)]

V súvislosti s navrhnutými zmenami, vyradením vozidla z evidencie napríklad odovzdaním vozidla spracovateľovi starých vozidiel, sa navrhuje, že všeobecný predpis o správnom konaní sa na tieto prípady nepoužije.

K bodu 40 [príloha]

Upresňuje sa bod 3 transpozičnej prílohy vzhľadom na novelu smernice Rady [1999/37/ES](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1999:138:0057:003:SK:HTML) z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 4) v platnom znení o smernicu (EÚ) č. 2014/46.

**K čl. VIII**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona o službách na vnútornom trhu.

K § 1 ods. 3 písm. a)

Zákonom o službách na vnútornom trhu je do právneho poriadku Slovenskej republiky prebratá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES o službách na vnútornom trhu (ďalej len „smernica 2006/123/ES“). Podľa bodu 31 preambuly smernice (EÚ) č. 2014/45 členské štáty pri schvaľovaní staníc technickej kontroly na svojom území by mali zohľadňovať, že z rozsahu pôsobnosti smernice 2006/123/ES sú vylúčené služby všeobecného záujmu v oblasti dopravy. Z tohto dôvodu sa z pôsobnosti zákona o službách na vnútornom trhu navrhuje vylúčiť vykonávanie činností v súvislosti s technickými kontrolami, emisnými kontrolami a kontrolami originality, medzi ktoré patrí technická služba technickej kontroly, technická služba emisnej kontroly, technická služba kontroly originality, oprávnená osoba technickej kontroly, oprávnená osoba emisnej kontroly a oprávnená osoba kontroly originality.

Z rozsudku Súdneho dvora (druhá komora) z 15. 10. 2015 – VEC C-168/14 GRUPO ITEVELESA A I. vyplýva, že „Článok 2 ods. 2 písm. d) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu sa má vykladať v tom zmysle, že činnosti technickej kontroly vozidiel sú vylúčené z pôsobnosti tejto smernice.“

**K čl. IX**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona o výbere mýta.

K § 29 ods. 9: V rámci rozkazného konania sa zjednocuje s článkom I, kedy sa považuje pokuta za uhradenú v plnej výške, ak je pokuta pripísaná na platobný účet do 15 dní odo dňa doručenia rozkazu.

**K čl. X**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona o diaľničnej známke.

K § 11 ods. 7: V rámci rozkazného konania sa zjednocuje s článkom I, kedy sa považuje pokuta za uhradenú v plnej výške, ak je pokuta pripísaná na platobný účet do 15 dní odo dňa doručenia rozkazu.

**K čl. XI**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona o odpadoch.

K bodom 1, 2, 4 [poznámky pod čiarou k odkazom 69, 80, 81, 85, 86]

Navrhované novelizačné body reagujú na nový zákon o prevádzke vozidiel, zosúlaďujú sa odkazy na nový zákon.

K bodom 3 a 5 [§ 61 ods. 2 a 3, poznámky pod čiarou k odkazom 83, 83a a 84, § 62 ods. 3, poznámky pod čiarou k odkazom 87, 88 a 88a]

V súvislosti s dodatočným schválením jednotlivého vozidla je potrebné zaktualizovať ustanovenie zákona o odpadoch z dôvodu vydávania potvrdení o prevzatí zodpovednosti za nakladanie s odpadom.

K bodom 6 a 7 [§ 65 ods. 1 písm. o), § 105 ods. 3]

Upravuje sa povinnosť odovzdania dokladov od vozidla a tabuliek s evidenčným číslom len pri vyradení vozidla z evidencie, ktoré nepodlieha spracovaniu.

Ak občan odovzdá staré vozidlo na spracovanie, spracovateľ starého vozidla bude povinný vydať držiteľovi vozidla okrem potvrdenia o prevzatí starého vozidla na spracovane aj potvrdenie o vyradení vozidla z evidencie. Zároveň spracovateľ starého vozidla automatizovane zabezpečí vyradenie vozidla z evidencie, čím odpadne občanom povinnosť oznamovať odovzdanie starého vozidla na spracovanie orgánu Policajného zboru za účelom vyradenia vozidla z evidencie. Zároveň sa navrhuje vykonať potrebné zmeny aj vo vykonávacej vyhláške zákona o odpadoch.

**K čl. XII**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona o cestnom informačnom systéme.

K bodu 1 [§ 3 ods. 4 písm. d)]

Dopĺňa sa, že súčasťou cestného informačného systému sú aj údaje z evidencie dopravných nehôd.

K bodom 2 a 4 [§ 6 ods. 4 písm. a) a ods. 6]

Upravuje sa, aké údaje sa vedú v registri technických staníc a ktorý orgán (okresný úrad v sídle kraja) tieto údaje v registri technických staníc eviduje.

K bodu 3 [§ 6 ods. 4 písm. e)]

Keďže návrh zákona o prevádzke vozidiel v článku I zavádza aj odborný dozor technických služieb, je potrebné, aby výstupy z týchto odborných dozorov boli zaznamenávané aj v jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave.

**K čl. XIII**

Účinnosť novely zákona č. 725/2004 Z. z. (čl. VI), novely zákona o výbere mýta (čl. IX a novely zákona o diaľničnej známke (čl. X) sa navrhuje od 1. marca 2018.

Účinnosť ostatných článkov (čl. I až V, čl. VII bodov 1. až 5., 7. až 40., čl. VIII, čl. XI a čl. XII bodov 2. až 4.) sa navrhuje dňom 20. mája 2018 a od 1. januára 2020 pre dva novelizačné body (čl. VII bodu 6. a čl. XII bodu 1.) vzhľadom na povinnú transpozíciu smerníc EÚ; zároveň sa zabezpečí dostatočne dlhá legisvakančná doba na oboznámenie sa s navrhovaným zákonom.

**K prílohe**

 Transpozičná príloha obsahuje zoznam preberaných právnych aktov Európskej únie.

Bratislava 8. novembra 2017

**Robert Fico, v. r.**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Arpád Érsek, v. r.**

minister dopravy a výstavby

Slovenskej republiky