**dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (ďalej len „návrh zákona“) sa predkladá na základe Plánu legislatívnych úloh vlády SR na rok 2018.

Podľa plánu legislatívnych úloh je dôvodom na predloženie návrhu zákona zjednodušenie vybavovania elektronických podaní pri evidovaní vozidiel, čo vyplýva tiež z uznesenia vlády SR č. 327/2017 k návrhu opatrení na zlepšenie podnikateľského prostredia (bod B.8.). Cieľom je situácia, kedy po spracovaní žiadosti podanej prostredníctvom elektronickej služby bude žiadosť systémovo zasielaná na spracovanie do nového pracoviska v Slovenskej Ľupči, kde sa vytlačí papierové osvedčenie o evidencii časť II, objedná sa elektronické osvedčenie o evidencii časť I a tabuľky s evidenčným číslom sa pripravia na odoslanie. Pre občanov by to znamenalo úplné vylúčenie potreby osobnej návštevy dopravného inšpektorátu pri evidovaní novozakúpených vozidiel, ako aj vozidiel jednotlivo dovezených do Slovenskej republiky z cudziny.

V oblasti evidovania vozidiel sa navrhujú aj ďalšie čiastkové opatrenia, ktorých cieľom  je zefektívniť a zlepšiť poskytovanie služieb evidencie vozidiel, napríklad zavedenie možnosti pre vlastníkov vozidiel, aby si sami mohli požiadať o prihlásenie novozakúpeného vozidla do evidencie prostredníctvom elektronickej služby, vypustenie fyzického porovnávania údajov z dokladov s údajmi na vozidle, umožnenie vykonávania niektorých ďalších evidenčných úkonov na ktoromkoľvek dopravnom inšpektoráte alebo predĺženie platnosti zvláštnych evidenčných čísel.

Medzi najdôležitejšie zmeny v pravidlách cestnej premávky možno zaradiť úpravu parkovania na chodníku tak, aby nebolo možné jazdiť po chodníku, ale zaparkovať len na chodníku priľahlom k ceste, spresnenie zákazu používania mobilov a podobných zariadení počas vedenia vozidla a zavedenie povinnosti vytvárať záchranársku uličku v kolóne stojacich vozidiel.

Voči mladým vodičom, ktorí sú rizikovou skupinou, sa navrhuje zavedenie istej obdoby skúšobnej lehoty, ktorú poznal predchádzajúci zákon č. 315/1996 Z. z., avšak navrhované nové opatrenia sú precíznejšie a zacielené na konkrétnu skupinu vodičov, ktorí v najväčšej miere negatívne ovplyvňujú dopravno-bezpečnostnú situáciu. Pôjde o sústavu opatrení, ktoré budú nasledovať po tom, čo vodič spácha druhé porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom alebo prekročenie rýchlosti jazdy v lehote do dvoch rokov od udelenia vodičského oprávnenia. Novinkou z týchto opatrení je rehabilitačný program pre vodičov, ktorí sa bude vykonávať u dopravného psychológa.

Minimálny vek na udelenie vodičského oprávnenia a na vedenie motorových vozidiel vyplýva zo smernice 2006/126/ES o vodičských preukazoch, na základe ktorej sa od roku 2013 zvýšil vek na vedenie motorových vozidiel skupiny C a CE z 18 rokov na 21 rokov a na vedenie motorových vozidiel skupiny D a DE z 21 rokov na 24 rokov. Smernicou Európskeho Parlamentu a Rady (EÚ) 2018/645, ktorou sa zmenila smernica o vodičských preukazoch sa tento vek znižuje na pôvodnú úroveň, avšak za podmienky dôkladnejšieho a hlbšieho vzdelania mladších vodičov v teórii aj v praxi vedenia takýchto motorových vozidiel. Už aj v súčasnosti využíva možnosť viesť motorové vozidlo na základe aplikácie smernice 59/2003/ES v nižšom veku aj mnoho iných členských štátoch Európskej únie (napr. Česká republika, Rakúsko, Poľsko, Nemecko, Francúzsko, Veľká Británia, Írsko). Týmto sa zároveň vyhovie požiadavkám dopravných podnikov a autodopravcov, ktorí takéto opatrenie navrhovali už dlhodobo vzhľadom na nedostatok vodičov v nákladnej a autobusov doprave.

Predmetom návrhu zákona je súčasne aj zlepšenie vymožiteľnosti sankcií ukladaných v rámci objektívnej zodpovednosti, ktorá je najmä vo vzťahu k vozidlám evidovaným v zahraničí značne obmedzená. Zavádza sa nový právny inštitút – blokové konanie o správnom delikte držiteľa vozidla, ktoré umožní ukladať pokuty držiteľovi alebo vodičovi priamo na mieste za porušenie pravidiel zistené v minulosti (vozidlá sa budú zastavovať na základe tzv. black listov evidenčných čísel), na čo budú naviazané ďalšie donucovacie oprávnenia ako uloženie kaucie v prípade neuhradenia pokuty na mieste alebo možnosť zadržať doklady vozidla a tabuľky s evidenčným číslom až do uhradenia pokuty. Zlepšenie vymožiteľnosti pokuty za objektívnu zodpovednosť obdobným spôsobom sa navrhuje upraviť aj v zákone č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a zákone č. 488/2013 Z. z. o diaľničnej známke.

V novele zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch sa predovšetkým zvyšuje horná hranica možnej pokuty za používanie mobilov a podobných zariadení počas vedenia vozidla, a to v blokovom konaní z 50 eur na 100 eur a v riadnom konaní zo 100 eur na 200 eur.

Predpokladajú sa pozitívne vplyvy aj negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, pozitívne vplyvy na podnikateľské prostredie, sociálne vplyvy, vplyvy na informatizáciu a na služby pre občana; vplyvy na životné prostredie a manželstvo, rodičovstvo a rodinu sa nepredpokladajú žiadne.

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

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |  |
| --- | --- |
| **1.  Základné údaje** | |
| **Názov materiálu** | |
| Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony | |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** | |
| Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky | |
| **Charakter predkladaného materiálu** |   Materiál nelegislatívnej povahy |
|   Materiál legislatívnej povahy |
|   Transpozícia práva EÚ |
|  | |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | Začiatok:    4.6.2018 Ukončenie: 18.6.2018 |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** |  |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády   SR\*** |  |

|  |
| --- |
| **2.  Definícia problému** |
| Návrh zákona sa predkladá v súvislosti s plnením uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 327 z 28. júna 2017, ktoré uložilo ministrovi vnútra zjednodušiť vybavovanie elektronických podaní na úseku evidovania vozidiel; návrh zákona bol zahrnutý do Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky na rok 2018 s termínom na predloženie na rokovanie vlády v mesiaci apríl 2018. s odložením predloženia do 30. júna 2019.  Návrhom zákona taktiež dochádza k transpozícii smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/645 z 18. apríla 2018, ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch v časti, ktorá sa týka zmien v smernici 2006/126/ES o vodičských preukazoch, ktorá sa má podľa uznesenia vlády č. 469 z 10. októbra 2018 predložiť na rokovanie vlády do 30. júna 2019.  Návrh zákona reaguje aj na vládou Slovenskej republiky schválený Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (uznesenie č. 110 z 13. marca 2019), podľa ktorého sa v termíne do 31. decembra 2019 majú zaviesť farebne odlišné tabuľky s evidenčným číslom pre čisté elektromobily a plug-in hybridy.  Súčasne je návrh zákona vypracovaný aj na základe dokumentu „Biela kniha do roku 2050 – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“, ktorá v zozname iniciatív pre oblasť bezpečnosti dopravy obsahuje prvoradé úlohy vyplývajúce najmä z cieľa 1.4. – Konať v prospech bezpečnosti dopravy: zachrániť tisícky životov.  Súčasný stav:  Elektronizácia služieb na úseku evidovania vozidiel je čiastočná, nezabezpečujúca vo viacerých prípadoch komplexný servis bez nutnosti osobnej návštevy pracoviska evidujúceho vozidlá.  Z dlhodobého hľadiska sa Slovenskej republike darilo plniť záväzok znížiť do roku 2020 počet úmrtí na cestách o 50 % (na počet 172), avšak tento stav nemožno bez adekvátnych zmien udržiavať až do roku 2020. V súčasnosti neexistujú účinné opatrenie na zamedzenie recidívy páchania deliktov v doprave u vodičov s krátkou vodičskou praxou.  Pri realizácii objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla sa Policajný zbor stretáva s nemožnosťou konať vo veci deliktov, kde nemohli byť zistené údaje o vozidle a jeho držiteľovi, rovnako problémové je i vymáhanie pokuty uloženej pri realizácii objektívnej zodpovednosti držiteľovi vozidla, ktoré nie je evidované v Slovenskej republike.  Minimálny vek na udelenie vodičského oprávnenia a na vedenie motorových vozidiel vyplýva zo smernice Európskeho parlamentu a Komisie 2006/126/ES o vodičských preukazoch. Podľa tejto smernice sa od roku 2013 zvýšil vek na vedenie motorových vozidiel skupiny C a CE z 18 rokov na 21 rokov a na vedenie motorových vozidiel skupiny D a DE z 21 rokov na 24 rokov. Toto zvýšenie minimálneho veku sa na základe zmeny smernice zosúlaďuje s minimálnymi vekmi podľa smernice 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy. |
| **3.  Ciele a výsledný stav** |
| Cieľom návrhu zákona je zjednodušenie vybavovania elektronických podaní na úseku evidovania vozidiel a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom zefektívnenia prihlasovania vozidiel do evidencie a vykonávania podaní prostredníctvom elektronických služieb zriadených na tento účel. Cieľom je zmena elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel, kedy po spracovaní žiadosti bude žiadosť systémovo zasielaná na spracovanie do nového pracoviska v Slovenskej Ľupči, kde sa vytlačí papierové osvedčenie o evidencii časť II a pripravia sa na odoslanie tabuľky s evidenčným číslom, ktoré budú doručované občanom prostredníctvom kuriérnej služby. Pre občanov by to znamenalo vytvorenie predpokladov na úplné vylúčenie potreby osobnej návštevy dopravného inšpektorátu pri evidovaní novozakúpených vozidiel, vozidiel jednotlivo dovezených do Slovenskej republiky z cudziny, ako aj vykonávania prevodov držieb vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej za tento účel.  Na zníženie nehodovosti najmä mladých a neskúsených vodičov sa navrhuje prijať opatrenia (doškoľovací kurz, rehabilitačný program pre vodičov, preskúšanie odbornej spôsobilosti a v prípade ďalšej recidívy až odobranie vodičského oprávnenia) pri zistení opakovaného porušovania vybraných pravidiel cestnej premávky vodičom s vodičskou praxou do dvoch rokov.  Ďalším podstatným cieľom návrhu zákona je úpravou vybraných pravidiel cestnej premávky zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky, znížiť vek na vedenie motorových vozidiel skupiny C, CE, D a DE a zlepšiť vymožiteľnosť pokuty uloženej pri aplikácii objektívnej zodpovednosti. |
| **4.  Dotknuté subjekty** |
| Návrh zákona sa bude týkať:   1. účastníkov cestnej premávky, 2. žiadateľov o udelenie vodičského oprávnenia a držiteľov vodičského oprávnenia, 3. vlastníkov, držiteľov a prevádzkovateľov vozidiel, 4. predajcov nových vozidiel, osôb, ktorých predmetom činnosti je predaj vozidiel, 5. pracovísk originality vozidiel, 6. orgánov štátnej správy: Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Ministerstvo vnútra SR, okresné úrady, orgány Policajného zboru. |
| **5.  Alternatívne riešenia** |
| Alternatívne riešenia boli zvažované na úseku zmien v evidencii vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel, vrátane vykonávania zmien držiteľov vozidiel. V súčasnosti sa zmeny v evidencii vozidiel vykonávajú na dopravnom inšpektoráte, kde sa po zmene staré, neplatné tabuľky s evidenčným číslom odovzdajú policajtovi. Tu sa predpokladá zákonom uložiť povinnosť pre občanov po prevzatí nových dokladov a tabuliek s evidenčným číslom od doručovacej služby zabezpečiť vrátenie alebo následné odovzdanie pôvodných dokladov a tabuliek s evidenčným číslom priamo kuriérnej službe pri vydávaní nových dokladov a tabuliek, resp. povinnosť ich vrátenia najbližšiemu orgánu Policajného zboru. V ostatných bodoch neboli zvažované alternatívy, navrhované riešenia možno považovať za najvhodnejšie so zreteľom na oprávnené záujmy účastníkov cestnej premávky. |
| **6.  Vykonávacie predpisy** |
| Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?                            Áno              Nie Predpokladá sa zmena vyhlášky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, resp. schválenie novej vyhlášky o dopravnom značení. |
| **7.  Transpozícia práva EÚ** |
| Návrhom zákona sa transponuje smernica Európskeho Parlamentu a Rady (EÚ) 2018/645 z 8. apríla 2018, ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 112, 2. 5. 2018) v časti týkajúcej sa zmien v smernici 2006/126/ES o vodičských preukazoch. |
| **8.  Preskúmanie účelnosti\*\*** |
|  |

\* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.

\*\* nepovinné

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **9.   Vplyvy navrhovaného materiálu** | | | |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy**     z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy |      Pozitívne |      Žiadne |    Negatívne |
|      Áno |      Nie |    Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie**     z toho vplyvy na MSP |      Pozitívne |      Žiadne |    Negatívne |
|      Pozitívne |      Žiadne |    Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** |      Pozitívne |      Žiadne |    Negatívne |
| **Vplyvy na životné prostredie** |      Pozitívne |      Žiadne |    Negatívne |
| **Vplyvy na informatizáciu** |      Pozitívne |      Žiadne |    Negatívne |
| **Vplyvy na služby pre občana z toho**     vplyvy služieb verejnej správy na občana     vplyvy na procesy služieb vo verejnej     správe |      Pozitívne |      Žiadne |    Negatívne |
|      Pozitívne |      Žiadne |    Negatívne |
| **Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu** |      Pozitívne |      Žiadne |    Negatívne |

|  |
| --- |
| **10.  Poznámky** |
| Predpokladá sa, že negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy bude prevažne len jednorazový; najvyšší podiel sa predpokladá pri úprave informačných systémov evidencie vodičov a evidencie vozidiel. Nálady súvisiace s tvorbou informačného systému objektívnej zodpovednosti sú vyčíslené v príslušnej analýze, jeho návratnosť odhadujeme v druhom, príp. treťom roku reálneho výkonu navrhovaných opatrení a v nasledujúcom období sa predpokladajú už len minimálne náklady a na strane druhej zvýšené príjmy do rozpočtu verejnej správy a predovšetkým zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.  Vzhľadom na skutočnosť zavádzania nových opatrení predovšetkým na úseku zlepšenia vymožiteľnosti pokuty uloženej v rámci aplikácie inštitútu objektívnej zodpovednosti možno predpokladať, že predmetný materiál bude mať pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Uviesť odhad navýšenia príjmov však v súčasnosti nie je možné, keďže nie je možné dopredu určiť počet prípadov porušení pravidiel cestnej premávky, na ktoré sa uvedené opatrenia vzťahujú. |
| **11.  Kontakt na spracovateľa** |
| Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky  Prezídium Policajného zboru  odbor dopravnej polície – mjr. JUDr. Katarína Manduchová, e-mail [katarina.manduchova2@minv.sk](mailto:katarina.manduchova2@minv.sk)  odbor dokladov a evidencií – plk. Ing. Boris Križánek, e-mail [ode.ppz@minv.sk](mailto:ode.ppz@minv.sk) |
| **12.  Zdroje** |
| Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky pri vypracovaní doložky vybraných vplyvov vychádzalo z vlastných odhadov, odhadov dodávateľov informačných systémov a štatistík Policajného zboru. |
| **13.  Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK** |
| Komisia uplatnila k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania: Materiál predpokladá pozitívno-negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, ktoré nie sú rozpočtovo zabezpečené; pozitívne vplyvy na podnikateľské prostredie, vrátane pozitívnych vplyvov na malé a stredné podniky; pozitívne vplyvy na informatizáciu; pozitívne vplyvy služieb verejnej správy na občana a pozitívne vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe. K doložke vybraných vplyvov a dôvodovej správe - dôvodová správa predloženej novelizácie identifikuje jej pozitívne sociálne vplyvy, avšak tie nie sú identifikované v doložke vybraných vplyvov, v súvislosti s čím nie je vypracovaná analýza sociálnych vplyvov. Túto diskrepanciu je potrené odstrániť, v súlade s pripomienkami formulovanými nižšie.    **K sociálnym vplyvom**  Nakoľko predmetná novelizácia navrhuje zníženie minimálnej vekovej hranice pre získanie vodičských oprávnení špecifikovaných v zákone, možno identifikovať pozitívny sociálny vplyv tejto novelizácie, a síce zlepšenie prístupu k získaniu vodičských oprávnení (identifikovateľné v bode 4.2 analýzy sociálnych vplyvov) a k obsadeniu pracovných pozícií, ktorých podmienkou je získanie konkrétneho vodičského oprávnenia (identifikovateľné v bode 4.4).  Bod 4, vzťahujúci sa na § 4 ods. 1 písm. f) novelizovaného zákona, zvyšuje bezpečnosť chodca, čo možno označiť ako pozitívny vplyv v rámci bodu 4.2 analýzy sociálnych vplyvov.  Keďže sa na základe čl. IV predloženého materiálu ruší minimálna veková hranica pre získanie inštruktorského oprávnenia, ktorú stanovuje zákon č. 93/2005 Z. z. autoškolách (§ 8 , ods. 2), toto možno vyhodnotiť ako pozitívny vplyv identifikovateľný v bode 4.2 analýzy sociálnych vplyvov.  Komisia tiež odporúča zhodnotiť vplyv Čl. II tejto novelizácie, ktorým sa mení § 53 ods. 7 Občianskeho zákonníka. Má zato, že by bolo potrebné vyhodnotiť, či nedochádza k vzniku negatívneho sociálneho vplyvu podľa bodu 4.2 analýzy sociálnych vplyvov, spočívajúcom v zhoršení postavenia spotrebiteľov pri uzatváraní spotrebiteľských zmlúv.    **K vplyvom na rozpočet verejnej správy**  Nakoľko sa v materiáli navrhuje znížiť sankciu za priestupok podľa § 22 ods. 1 písm. b) zákona o priestupkoch, materiál bude mať na strane príjmov, podľa nášho názoru, nielen pozitívny ale aj negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Tento vplyv žiada Komisia vyčísliť v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy.  V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy sú vyčíslené výdavky v sume 3 299 810 eur na rok 2019 a v sume 54 121 eur ročne na roky 2020 až 2022, vrátane vplyvu na zvýšenie počtu zamestnancov o 5 osôb a s tým súvisiacich osobných výdavkov. V zmysle časti 2.1.1. analýzy vplyvov ako aj v zmysle doložky vybraných vplyvov predmetné výdavky nie sú rozpočtovo zabezpečené. Komisia podotýka, že Ministerstvo vnútra SR nepredložilo požiadavku na zvýšenie výdavkov a zvýšenie limitu počtu zamestnancov ani v rámci komentára MV SR k návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2019 až 2021 a ani na rokovaní k predmetnému návrhu rozpočtu. V nadväznosti na uvedené Komisia nesúhlasí s rozpočtovo nekrytým vplyvom vyplývajúcim z materiálu. Všetky predmetné vplyvy žiada Komisia zabezpečiť v rámci schválených limitov výdavkov ako aj schváleného limitu počtu zamestnancov kapitoly Ministerstva vnútra SR na príslušný rozpočtový rok, bez dodatočných požiadaviek na štátny rozpočet.  V čl. IV materiálu na novelizuje zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách v znení neskorších predpisov, ktorej predmetom je v zmysle predkladacej správy znovuzavedenie autoškoly Ministerstva vnútra SR. Predkladateľ v materiáli bližšie nepopisuje postupy a činnosti potrebné k znovuzavedeniu tejto autoškoly a neuvádza ani žiadne kvantifikácie. V nadväznosti na uvedené je potrebné do materiálu doplniť vplyvy súvisiace so znovuzavedením tejto autoškoly, resp. vysvetliť, prečo sa predkladateľ v doložke a analýze vplyvov k tejto autoškole nevyjadruje.  Komisia upozorňuje, že v tabuľke č. 1 analýzy vplyvov nie je vyplnený ani riadok „financovanie zabezpečené v rozpočte“ ani riadok „rozpočtovo nekrytý vplyv/úspora“. Uvedené je potrebné doplniť.  Komisia zároveň upozorňuje, že analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy sa v zmysle Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vypracováva na bežný rok a tri nasledujúce rozpočtové roky, t. j. v tomto prípade by mala byť vypracovaná na roky 2018 až 2021.  **K analýze vplyvov na podnikateľské prostredie**  Komisia žiada predkladateľa o podrobnejší kvalitatívny popis a prípadne vyčíslenie pozitívnych vplyvov na podnikateľské prostredie v časti „3.3 Náklady regulácie“ analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie v súvislosti so zefektívnením prihlasovania vozidiel do evidencie a vykonávania podaní prostredníctvom elektronických služieb.  Táto časť slúži na identifikáciu a vyčíslenie nákladov/úspor, ktoré vzniknú podnikateľom, pričom predkladateľ uvádza v časti 3.3.2 Nepriame finančné náklady, náklady, ktoré vzniknú dopravnému inšpektorátu. V prípade, že tieto náklady budú hradiť podnikatelia, považuje Komisia za potrebné uviesť aspoň ich približné vyčíslenie na základe predbežnej cenovej ponuky od dodávateľa služby.    **K analýze vplyvov na služby verejnej správy pre občana**  V bode 7.1.3 je potrebné podrobnejšie popísať aký vplyv na občana budú mať navrhované zmeny.  V bode7.2.1 je potrebné vyplniť zníženie nepriamych finančných nákladov – z navrhovaných zmien je zrejmé, že občan už nebude musieť pri vybavovaní žiadosti navštíviť úrad, ale bude si môcť vybaviť svoje žiadosti z pohodli domova elektronicky a následne mu budú všetky potrebné doklady a tabuľky s evidenčným číslom vozidla doručené na adresu ním zadanú. Občan teda ušetrí na cestovnom – čo sú nepriame finančné náklady. Uvedené zníženie je potrebné v bode 7.2.1 aj vyčísliť.  V bode 7.2.2 je potrebné vyplniť zníženie času vybavenia požiadavky – občan si bude môcť vybaviť svoje žiadosti elektronicky a všetky potrebné doklady mu budú doručené kuriérom, takže už nebude musieť navštíviť úrad, čím ušetrí cestu tam a späť, ako aj čakanie na úrade.  Záver: Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje **nesúhlasné stanovisko** s materiálom predloženým na predbežné pripomienkové konanie s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa pripomienok.  Poznámka: Predkladateľ zapracuje pripomienky a odporúčania na úpravu uvedené v bode II a uvedie stanovisko Komisie do Doložky vybraných vplyvov spolu s vyhodnotením pripomienok. Nesúhlasné stanovisko Komisie neznamená zastavenie ďalšieho schvaľovacieho procesu. Stanovisko Komisie slúži ako podklad pre informované rozhodovanie vlády Slovenskej republiky a ďalších subjektov v rámci schvaľovacieho procesu. Predkladateľ má možnosť dopracovať materiál podľa pripomienok a zaslať ho na opätovné schválenie Komisie, ktorá môže následne zmeniť svoje stanovisko.    **Vyhodnotenie pripomienok:**  Všetky pripomienky Komisie boli akceptované a zapracované s tým, že k pripomienke Komisie k možným negatívnym vplyvom znovuzavedenia autoškoly MV SR a zmeny Občianskeho zákonníka uvádzame, že pôvodne navrhované zmeny boli z návrhu zákona vypustené. |

**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)** | | | |
| **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | **0** |  |  |  |
| v tom: za každý subjekt verejnej správy zvlášť | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *Rozpočtové prostriedky* | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **3 266 417** | **73 245** | **73 245** | **73 245** |
| v tom: **MV SR** / program 0D6 | **3 266 417** | **73 245** | **73 245** | **73 245** |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **3 266 417** | **73 245** | **73 245** | **73 245** |
| *Rozpočtové prostriedky* | **3 266 417** | **73 245** | **73 245** | **73 245** |
| *EÚ zdroje* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *spolufinancovanie* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **v tom: MV SR** | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *Rozpočtové prostriedky* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *EÚ zdroje* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *spolufinancovanie* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na počet zamestnancov** | **5** | **5** | **5** | **5** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **5** | **5** | **5** | **5** |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na mzdové výdavky** | **8 312** | **54 276** | **54 276** | **54 276** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **8 312** | **54 276** | **54 276** | **54 276** |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | **3 266 417** | **73 245** | **73 245** | **73 245** |
| v tom: za každý subjekt verejnej správy / program zvlášť | **3 266 417** | **73 245** | **73 245** | **73 245** |
| **Iné ako rozpočtové zdroje** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv / úspora** | **0** | **0** | **0** | **0** |

**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 predpokladá negatívny, ale aj pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy.

Negatívny vplyv v rokoch 2019 až 2022 sa predpokladá kryť v rámci rozpočtovej kapitoly MV SR, kde na základe dopadovej analýzy bude v súvislosti s predloženým návrhom zákona potrebné zabezpečiť

1. Zmena v informačnom systéme Centrálna evidencia správnych deliktov a priestupkov

2. Zmena v informačnom systéme dopravno-správne agendy

3. Zmena v informačnom systéme evidencia vozidiel

4. Vytvorenie nového pracoviska elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel

5. Zmena v informačnom systéme dopravných nehôd

Vplyvy súvisiace s návrhom zákona budú zabezpečené v rámci limitov výdavkov a limitov počtu zamestnancov kapitoly Ministerstva vnútra SR na príslušný rozpočtový rok, bez dodatočných požiadaviek na štátny rozpočet. Nižšie uvádzame vplyvy, ktoré nemožno vyčísliť a ktoré nie sú z tohto dôvodu zahrnuté v analýze v bode 2.2.4.

**Pozitívny vplyv v rozpočtovej kapitole MV SR – nevyčísliteľný**

Návrhom zákona sa v súvislosti so zlepšením vymožiteľnosti pokuty uloženej pri aplikácii inštitútu objektívnej zodpovednosti zavádza ukladanie pokuty v blokovom konaní (ak v minulosti údaje o vozidle a jeho držiteľovi nemohli byť lustrované v príslušných evidenčných systémoch cudzích krajín a preto nemohol byť vydaný rozkaz o uložení pokuty). Vzhľadom na skutočnosť, že objektívna zodpovednosť držiteľa vozidla nie je vykonávaná automatizovaným spôsobom, MV SR nemá informácie o počte porušení pravidiel cestnej premávky vozidlami evidovanými v zahraničí a preto pozitívny vplyv na rozpočet nemožno vyčísliť. Vzhľadom na to, že ide o novú oblasť, nie je možné v súčasnosti odhadnúť príjem z uložených pokút.

Rovnako sa návrhom zákona zavádza možnosť povoľovania výnimky z § 39 ods. 4 zákona o cestnej premávke, z čoho možno predpokladať zvýšenie príjmov do rozpočtu verejnej správy, a to vzhľadom na skutočnosť, že povolenie takejto výnimky je podmienené úhradou správneho poplatku podľa položky 64 sadzobníka správnych poplatkov, ktorý je prílohou zákona NR SR č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov. Nakoľko však ide o novú oblasť a predkladateľ nemá vedomosť o počte žiadostí, navyše výška správneho poplatku sa určuje s ohľadom na časovú a miestnu platnosť výnimky, nemožno tento pozitívny vplyv presne kvantifikovať.

**Negatívny vplyv v rozpočtovej kapitole MV SR – nevyčísliteľný**

V predkladanom návrhu zákona sa okrem iného navrhuje z dôvodu menšej nebezpečnosti činu pre spoločnosť upraviť výmery sankcie pokuty a zákazu činnosti za spáchanie priestupku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky podľa § 22 ods. 1 písm. b) zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov, ale len ak udalosť v cestnej premávke, ktorá by inak mohla byť kvalifikovaná ako škodová udalosť, vzhľadom na nesplnenie povinností, resp. porušenia zákazov podľa § 64 ods. 2 zákona o cestnej premávke, sa považuje za dopravnú nehodu. Porovnanie súčasného, účinného stavu možnosti ukladania pokuty a zákazu činnosti s navrhovaným stavom

Účinný stav Navrhovaný stav

Pokuta v eurách 300 – 1300 200 – 1000

zákaz činnosti v rokoch 1 – 5 0 – 5

Z praktických skúseností je známe, že v prípade vyššie uvedených priestupkov správne orgány ukladajú sankciu pokuty zväčša v najnižšej možnej výmere, t. j. 300 € (nový stav 200 €), avšak vzhľadom na skutočnosť, že predkladateľ nedisponuje (ani nemá informáciu, že niekto ňou disponuje) presným štatistickým prehľadom počtu vyššie uvedených priestupkov, nemožno kvantifikovať negatívny vplyv takéhoto návrhu.

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

1. Cieľom návrhu zákona o cestnej premávke je zníženie nehodovosti najmä mladých a neskúsených vodičov prijatím opatrení (doškoľovací kurz, rehabilitačný program, preskúšanie odbornej spôsobilosti a v prípade ďalšej recidívy až odobranie vodičského oprávnenia) pri zistení opakovaného porušovania vybraných pravidiel cestnej premávky vodičom s vodičskou praxou do dvoch rokov. Na základe praktických skúseností o rozdielnom správaní sa vodičov pri vytváraní záchranárskej uličky v prípade vzniku dopravných kongescií na diaľnici, ako aj na základe informácií získaných zo zahraničia, sa navrhuje definovať povinnosť vytvárania záchranárskej uličky v kolóne stojacich vozidiel na diaľnici a na smerovo rozdelených cestách mimo obce. Zmenou znenia § 37 sa navrhuje označenie cesty ako cesty pre motorové vozidlá použiť napríklad na diaľnice a rýchlostné cesty vybudované v polovičnom profile, ale aj na cesty I. triedy a iné cesty, ak kompetentné orgány usúdia, že je vhodné na danej ceste zamedziť premávke nemotorizovaným účastníkom cestnej premávky a zvláštnym motorovým vozidlám.

2. Navrhovaným opatrením na zlepšenie podnikateľského prostredia je zefektívnenie prihlasovania vozidiel do evidencie a vykonávania podaní prostredníctvom elektronických služieb zriadených na tento účel. Cieľom je zmena elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel, kedy po spracovaní žiadosti bude žiadosť systémovo zasielaná na spracovanie do nového pracoviska v Slovenskej Ľupči, kde sa vytlačí papierové osvedčenie o evidencii časť II, objedná sa elektronické osvedčenie o evidencii časť I a pripravia sa na odoslanie tabuľky s evidenčným číslom. Zároveň sa navrhuje obdobným spôsobom zabezpečovať zmeny v evidencii vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Občania budú povinní pri prevzatí nových dokladov a tabuliek s evidenčným číslom od doručovacej služby doručovacej službe zároveň odovzdať pôvodné doklady a tabuľky, inak si po nové doklady a tabuľky budú musieť prísť na dopravný inšpektorát. Centrálne pracovisko na vybavovanie elektronických podaní prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel bude potrebné zabezpečiť po personálnej, technickej a organizačnej stránke. Súvisiace zmeny budú mať vplyv na informačný systém Národná evidencia vozidiel, ktorý bude potrebné vrátane elektronických služieb patrične upraviť. Ďalšou významnou zmenou je možnosť pre vlastníkov vozidiel, aby si sami mohli požiadať o prihlásenie novozakúpeného vozidla do evidencie prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel.

3. Predmetom návrhu zákona je súčasne aj zlepšenie vymožiteľnosti sankcie, ktorá by v dôsledku nemožnosti zistenia údajov o držiteľovi vozidla, nemohla byť inak tejto osobe uložená (napr. osoby zodpovedné v rámci uplatnenia inštitútu objektívnej zodpovednosti za porušenie pravidiel cestnej premávky, o ktorých nie je Policajný zbor oprávnený vykonať automatizované vyhľadávanie v národných databázach krajín Európskej únie prostredníctvom informačného systému EUCARIS).

4. Návrh zákona predpokladá úpravu minimálneho veku na udelenie vodičského oprávnenia a na vedenie motorových vozidiel, ktorý vyplýva zo smernice Európskeho parlamentu a Komisie 2006/126/ES o vodičských preukazoch, podľa ktorej sa od roku 2013 zvýšil vek na vedenie motorových vozidiel skupiny C a CE z 18 rokov na 21 rokov a na vedenie motorových vozidiel skupiny D a DE z 21 rokov na 24 rokov. Toto zvýšenie minimálneho veku spolu s ďalšími faktormi spôsobuje v súčasnosti nedostatok vodičov vozidiel nákladnej a osobnej dopravy. Návrhom zákona sa znižuje tento vek z 21 rokov na 18 rokov (skupina C a CE) a z 24 na 21 rokov (skupina D a DE) čím dochádza k transpozícii smernice 2018/645.

5. Návrhom zákona sa súčasne upravuje aj zákon SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch, predovšetkým citovaného zákona a z dôvodu menšej nebezpečnosti činu pre spoločnosť sa navrhuje znížiť sankcia za priestupok podľa § 22 ods. 1 písm. b) zákona o priestupkoch, ale len ak udalosť v cestnej premávke, ktorá by inak mohla byť kvalifikovaná ako škodová udalosť, vzhľadom na nesplnenie povinností, resp. porušenia zákazov podľa § 64 ods. 2 zákona o cestnej premávke je dopravnou nehodou. Na druhej strane sa navrhuje zvýšenie hornej hranice možnej pokuty za používanie telefónu a podobných zariadení počas vedenia vozidla.

6. Zlepšenie vymožiteľnosti pokuty za objektívnu zodpovednosť obdobným spôsobom ako v zákone o cestnej premávke je predmetom aj novely zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a zákona č. 488/2013 Z. z. o diaľničnej známke.

.......................................................................................................................................................

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

zmena v nároku

nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

x kombinovaný návrh

iné

**2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie**

Návrh zákona predpokladá negatívny, ale aj pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy.

Negatívny vplyv sa predpokladá v súvislosti s potrebou zabezpečenia:

1. Zmena v informačnom systéme Centrálna evidencia správnych deliktov a priestupkov v časti zautomatizovania konania o správnom delikte držiteľa vozidla – objektívna zodpovednosť (ďalej len „IS OZ“)

2. Zmena v informačnom systéme Dopravno-správne agendy (ďalej len „IS DSA“)

3. Zmena v informačnom systéme Evidencia vozidiel (ďalej len „IS EVO“)

4. Vytvorenie nového pracoviska elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel

5. Zmena v informačnom systéme dopravných nehôd (ďalej len „ISDN“)

**1. Zmena v IS OZ**

Význam smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky a ktorá bola prebraná a zapracovaná do zákona o cestnej premávke, spočíva v zrýchlení a zefektívnení vyžiadania a poskytnutia údajov o vlastníkoch a držiteľoch vozidiel, ktorými boli spáchané určené delikty proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky na území iného členského štátu ako toho, ktorý dané vozidlo eviduje. Na základe uvedenej smernice členské štáty EÚ môžu vykonávať automatizované vyhľadávanie prostredníctvom informačného systému EUCARIS v národnej evidencii vozidiel, pričom v roku 2016 tieto štáty vykonali 50.670 vyhľadávaní v evidencii vozidiel (IS EVO).

V tejto súvislosti je nutné poznamenať, že vo vzťahu k vyhľadávaniu oprávnených orgánov Slovenskej republiky prostredníctvom EUCARISU nebola zaznamenaná žiadna lustrácia, kým v našej národnej evidencii iné štáty EÚ vykonali 50.670 lustrácií údajov o vozidlách a ich držiteľoch alebo vlastníkoch na účely sankcionovania porušení vybraných pravidiel cestnej premávky v zahraničí. Uvedené je dôvodené práve vyššie uvedenou neexistenciou jednotného informačného systému, ktorý by zabezpečil automatizované konanie od lustrácie potrebných údajov o vozidle a jeho držiteľovi až po preklad rozkazu do úradného jazyku členského štátu EÚ, v ktorom je vozidlo evidované (§ 139d ods. 1 zákona o cestnej premávke).

Poskytnutie služby (IS OZ) sa navrhuje za účelom zlepšenia vymožiteľnosti sankcie, ktorá by v dôsledku nemožnosti zistenia údajov o držiteľovi vozidla, nemohla byť inak tejto osobe uložená. Takýmito držiteľmi sa rozumejú napríklad osoby zodpovedné v rámci uplatnenia inštitútu objektívnej zodpovednosti za porušenie pravidiel cestnej premávky, o ktorých nie je Policajný zbor oprávnený vykonať automatizované vyhľadávanie v národných databázach krajín Európskej únie prostredníctvom informačného systému EUCARIS. Len vymožiteľná sankcia za protiprávne konanie môže pôsobiť dostatočne represívne na jedinca a súčasne ako účinná generálna prevencia páchania protiprávnych deliktov na spoločnosť.

Zlepšenie vymožiteľnosti sankcie však predpokladá na svoje praktické realizovanie informačný systém tak, ako to bolo navrhované pri predkladaní zákona č. 68/2012 Z. z., ktorý zabezpečí predovšetkým zautomatizovanie celého procesu konania o správnom delikte od zberu dôkazov pravidiel cestnej premávky a predovšetkým zabezpečí tvorbu tzv. čiernych listov evidenčných čísiel vozidiel, ktorými v minulosti bol spáchaný delikt, na ktorý možno aplikovať inštitút objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla a ktorý nebolo možné prejednať, ako aj právoplatné a vykonateľné rozhodnutia vydané v tejto súvislosti. Informačné systémy, ktoré zabezpečujú uvedené procesy na úseku výberu mýta a diaľničnej známky, sa javia ako dostačujúce, je však potrebné ich užšie prepojiť so systémami Policajného zboru. Rovnako je potrebné zabezpečiť možnosť prezerania si údajov z takýchto informačných systémov priamo vo vozidlách a možnosť ich vytlačenia vo vozidle. Základné ciele IS OZ sú:

a) zabezpečenie čo najvyššej miery bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky,

b) znižovanie počtu osôb usmrtených pri dopravných nehodách,

c) znižovanie škôd spôsobených porušovaním pravidiel cestnej premávky,

d) efektívny výber pokút za porušovanie pravidiel cestnej premávky,

e) eliminácia prostredia vytvárajúceho podmienky a možnosti pre korupčné správanie a

f) všeobecné a plošné dodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

Negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy sa predpokladá vo výške **750.200** € bez DPH. Konkrétne sa jedná o zabezpečenie:

* automatické rozpoznávanie evid. čísla vozidla (BLACK LIST) v existujúcom module,
* lustrácia rozpoznanej evidenčného čísla vozidla voči novému inšpekčnému systému (zoznam neuhradených pokút s detailmi a fotodokumentáciou) - vytvorenie WS na komunikáciu
* zápis do systému o zaplatení pokuty v prípade zrýchleného konania priamo do deliktu,
* príprava a vytlačenie dokladu o zaplatení pokuty (nie zaplatenie platobnou kartou),

Cena integrácie je 212.000 € bez DPH

Cenová ponuka nezahŕňa integráciu zaplatených pokút do „Záznamu zo služby“

* HW vybavenie (tlačiareň a papier) na tlačenie preberacieho dokladu o zaplatení – cena tlačiarne za 1 kus spolu s úchytmi, kabelážou a držiakom papiera je 690 € bez DPH. Pri doplnení tlačiarní do všetkých 780 vozidiel je spolu suma 538.200 € bez DPH.
* kombináciu použitia viacerých spôsobov evidencie o zaplatení (napr. tlač dokladu aj pokutové bloky)
* práce na inšpekčnom systéme, v ktorom sú evidované pokuty.

**2. Zmena v IS DSA**

V súvislosti s návrhom sprísniť následky recidívy porušovania pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom bez obmedzenia výšky pokuty za ne uložené (§ 91 ods. 3 návrhu zákona), ako aj znížiť nehodovosť najmä mladých a neskúsených vodičov prijatím opatrení pri zistení opakovaného porušovania vybraných pravidiel cestnej premávky vodičom s vodičskou praxou do dvoch rokov a sprístupniť možnosť elektronického zasielania niektorých dokladov do IS DSA bude potrebné dopracovať IS DSA. Cena dopracovania navrhovaných zmien do IS DSA je vyčíslená spolu so zmenami v IS EVO na sumu **2.500.000** € bez DPH.

**3. Zmena v IS EVO**

Navrhovaným opatrením na zlepšenie podnikateľského prostredia je zefektívnenie prihlasovania vozidiel do evidencie a vykonávania podaní prostredníctvom elektronických služieb zriadených na tento účel. Cieľom je zmena elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel, kedy po spracovaní žiadosti na dopravnom inšpektoráte bude žiadosť systémovo zasielaná na spracovanie do nového pracoviska v Slovenskej Ľupči, kde sa vytlačí papierové osvedčenie o evidencii časť II, objedná sa elektronické osvedčenie o evidencii časť I a pripravia sa na odoslanie tabuľky s evidenčným číslom. Pre občanov by to znamenalo úplné vylúčenie potreby osobnej návštevy dopravného inšpektorátu pri evidovaní novozakúpených vozidiel, ako aj vozidiel jednotlivo dovezených do SR z cudziny prostredníctvom elektronickej služby zavedenej za tento účel.

Zároveň sa navrhuje obdobným spôsobom zabezpečovať zmeny v evidencii vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel, vrátane vykonávania zmien držiteľov vozidiel, ktoré sú najpoužívanejšou činnosťou v evidencii vozidiel. Tu sa predpokladá uložiť povinnosť pre občanov po prevzatí nových dokladov a tabuliek s evidenčným číslom od doručovacej služby zabezpečiť likvidáciu alebo následné odovzdanie pôvodných dokladov a tabuliek na vlastné náklady, resp. možnosť ich vrátenia najbližšiemu orgánu Policajného zboru. Ako alternatíva sa navrhuje ustanoviť povinnosť vrátenia pôvodných dokladov od vozidiel a tabuliek s evidenčným číslom doručovacej službe pri prevzatí nových dokladov a tabuliek. Cena dopracovania navrhovaných zmien do IS EVO je vyčíslená spolu so zmenami v IS DSA na sumu **2.500.000** € bez DPH.

**4. Vytvorenie nového pracoviska elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel**

Centrálne pracovisko na vybavovanie elektronických podaní prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel bude potrebné zabezpečiť po personálnej, technickej a organizačnej stránke. Súvisiace zmeny budú mať vplyv na informačný systém Národná evidencia vozidiel, ktorý bude potrebné vrátane elektronických služieb patrične upraviť. Ďalšou významnou zmenou je možnosť pre vlastníkov vozidiel, aby si sami mohli požiadať o prihlásenie novozakúpeného vozidla do evidencie prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel.

Za obdobie od 1. 1. 2017 do 31. 12. 2017 je v systéme evidencia vozidiel zaznamenaných celkom 5.992 evidenčných úkonov, ktoré boli podané prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Priemerne na jeden pracovný deň to vychádza viac ako 22 úkonov, z ktorých sú niektoré spojené s vydávaním tabuliek s evidenčným číslom a pri niektorých sa vydávajú len nové doklady.

Centrálne pracovisko na vybavovanie elektronických podaní bude potrebné zabezpečiť pracovníkmi na vedenie skladového hospodárstva tabuliek s evidenčným číslom, samotné spracúvanie elektronických podaní, tlač papierových osvedčení o evidencii časť II, príjem elektronických osvedčení časť II, výber tabuliek s evidenčným číslom zo skladových zásob, zabalenie tabuliek a dokladov, ako aj na prijímanie odobratých tabuliek s evidenčným číslom a ich následnú likvidáciu.

Na zabezpečenie uvedených činností sa navrhuje zriadiť jedno miesto vedúceho pracovníka s funkciou hlavný radca v 9. platovej triede a 7. platovom stupni a min. štyri miesta obslužných pracovníkov s funkciou odborný referent špecialista v 5. platovej triede a 7. platovom stupni pri výkone práce vo verejnom záujme. Predbežné finančné náklady na mzdové zriadenie týchto miest pri výkone práce vo verejnom záujme za jeden kalendárny rok sú nasledovné.

rok 2019

1 vedúci pracoviska – 9. trieda – mesačne 1.050 € \* 12 mesiacov = 12.600 €

4 odborní referenti špecialisti – 5. trieda – mesačne 776,50 € \* 12 mesiacov \* 4 zamestnanci = 37.272 €.

Celkové finančné náklady na mzdové zabezpečenie uvedených pracovníkov za 1 rok sú:

9. trieda pre vedúceho pracoviska 12.600 €

5. trieda pre odborných referentov 37.272 €

Celkom 49.872 €

Na obdobie od 1. 11. 2019 do 31. 12. 2019 (2 mesiace) sú celkové finančné náklady na mzdové zabezpečenie uvedených pracovníkov **8.312 €.**

rok 2020 a nasledujúce roky

1 vedúci pracoviska – 9. trieda – mesačne 1.145 € \* 12 mesiacov = 13.740 €

4 odborní referenti špecialisti – 5. trieda – mesačne 844,50 € \* 12 mesiacov \* 4 zamestnanci = 40.536 €.

Celkové finančné náklady na mzdové zabezpečenie uvedených pracovníkov za 1 rok sú:

5. trieda pre odborných referentov 40.536 €

9. trieda pre vedúceho pracoviska 13.740 €

Celkom **54.276 €**

Ministerstvo vnútra SR bude hľadať možné presuny súčasných zamestnancov vo verejnej službe v rámci ministerstva.

**5. Zmena v ISDN**

Návrh zmeny zákona v § 37 navrhuje označenie cesty ako cesty pre motorové vozidlá použiť napríklad na diaľnice a rýchlostné cesty vybudované v polovičnom profile, ale aj na cesty I. triedy a iné cesty, ak kompetentné orgány usúdia, že je vhodné na danej ceste zamedziť premávke nemotorizovaným účastníkom cestnej premávky a zvláštnym motorovým vozidlám. Táto zmena bude mať dopad na úpravu dátového modelu ISDN a aj jeho štatistickú aplikáciu, nakoľko súčasne dôjde aj k vymedzeniu nových pravidiel cestnej premávky na pozemnej komunikácii označenej ako cesta pre motorové vozidlá. Teda bude potrebné zabezpečiť vyššie uvedené úpravy ISDN pre vkladanie týchto údajov do dátového modulu, úpravu štandardných štatistických reportov ako aj tvorbu neštandardných štatistických reportov pre analyzovanie dopravnej nehodovosti na pozemnej komunikácii označenej ako cesta pre motorové vozidlá. Odhadované finančné nároky na úpravu ISDN sa predpokladajú vo výške 5000 €.

Tabuľka č. 3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| **Daňové príjmy (100)1** |  |  |  |  |  |
| **Nedaňové príjmy (200)1** |  |  |  |  |  |
| **Granty a transfery (300)1** |  |  |  |  |  |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** |  |  |  |  |  |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** | Vzhľadom na skutočnosť, že objektívna zodpovednosť držiteľa vozidla nie je vykonávaná automatizovaným spôsobom, Ministerstvo vnútra SR nemá informácie o počte porušení pravidiel cestnej premávky vozidlami evidovanými v zahraničí a preto pozitívny vplyv na rozpočet nemožno vyčísliť. Vzhľadom na to, že ide o novú oblasť, nie je možné v súčasnosti odhadnúť príjem z uložených pokút / poplatkov. | | | | |

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.

Tabuľka č. 4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| **Bežné výdavky (600)** | **11 217** | **73 245** | **73 245** | **73 245** |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) | 8 312 | 54 276 | 54 276 | 54 276 |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) | 2 905 | 18 969 | 18 969 | 18 969 |  |
| 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)** | 3 255 200 | 0 | 0 | 0 |  |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 | 3 255 200 | 0 | 0 | 0 |  |
| Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |  |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **3 266 417** | **73 245** | **73 245** | **73 245** |  |

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.

Tabuľka č. 5

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zamestnanosť** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | | **poznámka** | |
| **2019** | **2020** | **2021** | | **2022** |
| **Počet zamestnancov celkom** | **5** | **5** | **5** | | **5** |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** | 5 | 5 | 5 | | 5 |  | |
| **Priemerný mzdový výdavok (v eurách)** | 831 | 905 | 905 | | 905 |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** | 831 | 905 | 905 | | 905 |  | |
| **Osobné výdavky celkom (v eurách)** | **11 217** | **73 245** | **73 245** | | **73 245** |  | |
| **Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610)** | 8 312 | 54 276 | 54 276 | | 54 276 |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** | 8 312 | 54 276 | 54 276 | | 54 276 |  | |
| **Poistné a príspevok do poisťovní (620)** | 2 905 | 18 969 | 18 969 | | 18 969 |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** | 2 905 | 18 969 | 18 969 | | 18 969 |  | |
|  |  |  |  | |  |  | |
| **Poznámky:** |  |  |  | |  |  | |
| Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt. Ak sa týka rôznych skupín zamestnancov, je potrebné počty, mzdy a poistné rozpísať samostatne podľa spôsobu odmeňovania (napr. policajti, colníci ...).  Priemerný mzdový výdavok je tvorený podielom mzdových výdavkov na jedného zamestnanca na jeden kalendárny mesiac bežného roka.  Kategórie 610 a 620 sú z tejto prílohy prenášané do príslušných kategórií prílohy „výdavky“. | | | | | |  | |
|  | | | |  |  | |  |

|  |
| --- |
| **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?* |
| Držitelia vozidiel právnické osoby a fyzické osoby oprávnené na podnikanie. Rozdelenie evidovaných vozidiel v Slovenskej republike z hľadiska typov držiteľov je nasledovné:   |  |  | | --- | --- | | **Držiteľ vozidla** | **Počet evidovaných vozidiel** | | Fyzická osoba - podnikateľ | 120 507 | | Občania SR a cudzinci | 2 330 996 | | Právnická osoba - organizácia | 635 620 | | **Celkový súčet** | **3 087 123** |   Navrhovaným umožnením povoľovania výnimky z ustanovenia § 39 ods. 4 zákona o cestnej premávke [zmena v § 104 ods. 1 písm. a) zákona o cestnej premávke] sa za konkrétnych podmienok určených orgánom Policajného zboru, resp. MV SR, povolí výnimka zo zákazu jazdy ustanovených vozidiel na ceste III. triedy. Prijatím takejto úpravy sa predpokladá z pohľadu bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky zníženie intenzity cestnej premávky, najmä na cestách vyššej kategórie vo väčších mestách u tranzitnej dopravy, čo bude mať bezprostredný vplyv na zníženie počtu kolíznych bodov, čím dôjde k zníženiu počtu dopravných nehôd a škodových udalostí, dôjde k zamedzeniu vzniku náhlych kolón pomaly jazdiacich nákladných vozidiel, čo sa zároveň pozitívne odrazí na plynulosti cestnej premávky. V neposlednom rade skrátením trasy dopravy dôjde k vytvoreniu priaznivejšieho prostredia v oblasti podnikania v autodoprave okrem iného aj znížením nákladov na PHM a na čas dopravy. |
| **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.* |
| Materiál vychádza z plnenia úlohy B.8. z uznesenia vlády SR č. 327/2017, ktoré uložilo ministrovi vnútra SR zjednodušiť vybavovanie elektronických podaní na úseku evidovania vozidiel. Novela zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke bola navrhnutá do Plánu legislatívnych úloh vlády SR na rok 2018 na prerokovanie na rokovaní vlády SR v mesiaci apríl 2018 s odložením predloženia do 30. júna 2019.  Navrhovaným opatrením na zlepšenie podnikateľského prostredia je zefektívnenie prihlasovania vozidiel do evidencie a vykonávania podaní prostredníctvom elektronických služieb zriadených na tento účel. Cieľom je zmena elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel, kedy po spracovaní žiadosti na dopravnom inšpektoráte bude žiadosť systémovo zasielaná na spracovanie do nového pracoviska v Slovenskej Ľupči, kde sa vytlačí papierové osvedčenie o evidencii časť II, objedná sa elektronické osvedčenie o evidencii časť I a pripravia sa na odoslanie tabuľky s evidenčným číslom. Pre občanov by to znamenalo úplné vylúčenie potreby osobnej návštevy dopravného inšpektorátu pri evidovaní novozakúpených vozidiel, ako aj vozidiel jednotlivo dovezených do SR z cudziny prostredníctvom elektronickej služby zavedenej za tento účel.  Ministerstvo hospodárstva SR rozhodlo o potrebe vykonania konzultácií s podnikateľskými subjektmi na základe Plánu legislatívnych úloh vlády SR. Na základe tohto rozhodnutia boli na úseku navrhovaných opatrení na zefektívnenie prihlasovania vozidiel a vykonávania následných zmien detegované subjekty, ktorých činnosť sa dotýka alebo môže dotýkať predmetnej problematiky, jedná sa predovšetkým o predajcov nových vozidiel, subjektov, ktoré predávajú vozidlá evidované v Slovenskej republike a v iných štátoch. Opatrenia sa môžu dotýkať ďalších subjektov napr. leasingových spoločností alebo Slovenskej kancelárie poisťovateľov. Vzhľadom na uvedené bolo navrhnuté osloviť nasledovné subjekty podnikateľského prostredia na konzultácie:  1. Zväz automobilového priemyslu SR, e-mail: [zapsr@zapsr.sk](mailto:zapsr@zapsr.sk)  2. Slovenská asociácia poisťovní, e-mail: [milan.daras@slaspo.sk](mailto:milan.daras@slaspo.sk)  3. Slovenská asociácia správcovských spoločností, e-mail: [vlcek@sass-sk.sk](mailto:vlcek@sass-sk.sk)  4. Slovenská kancelária poisťovateľov, e-mail: [skp@skp.sk](mailto:skp@skp.sk)  5. Asociácia leasingových spoločností SR, e-mail: [lizing@alssr.sk](mailto:lizing@alssr.sk)  6. Združenie prevádzkovateľov hromadnej mestskej dopravy v mestských aglomeráciách, e-mail: [jergus.zdruzeniemhd@gmail.com](mailto:jergus.zdruzeniemhd@gmail.com).  V súvislosti s prípravou materiálu na konzultácie s podnikateľskými subjektmi predkladateľa oslovili zástupcovia spoločnosti ČESMAD Slovakia ako subjekt, ktorému bola realizácia konzultácií oznámená prostredníctvom Zväzu automobilového priemyslu SR. Spoločnosť ČESMAD Slovakia predložila svoje návrhy na úpravu zákona k problematike   1. zníženia veku vodičov nákladnej a autobusovej dopravy a 2. umožnenia dojazdu nákladných vozidiel v štátne sviatky celý deň a v nedeľu do 12:00 pokiaľ má vodič cieľ cesty na území SR.   Konzultácie sa uskutočnili na základe dohody so zástupcami spoločnosti ČESMAD Slovakia formou pracovného stretnutia a diskusie v priestoroch odboru dopravnej polície Prezídia PZ dňa 10.4.2018, na základe ktorých bola prijatá dohoda o zapracovaní pripomienok spoločnosti ČESMAD Slovakia vo vzťahu k problematike zníženia veku podľa písmena a) do návrhu novely zákona a vo vzťahu k dojazdu podľa písmena b) bolo dohodnuté, že táto časť sa nebude zapracovávať do návrhu.  Predkladateľ proaktívne vyhľadával podnikateľské subjekty, ktoré boli označené ako subjekty, ktoré by mohli byť prijatím návrhu zákona priamo dotknuté. Týmto subjektom bola zaslaná základná informácia o zamýšľanom okruhu zmien v zákone.  Vzhľadom na to, že žiaden z oslovených podnikateľský subjektov neprejavil záujem zapojiť sa do konzultácií k predmetnému materiálu, ďalšie konzultácie nie je potrebné vykonať. |
| **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.* |
| Navrhovaným materiálom nedochádzak zvýšeniu/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.* |
| Nepriame náklady bude potrebné zabezpečiť na preberanie zásielok s tabuľkami s evidenčným číslom a dokladmi od vozidiel kuriérom z pripravovaného centrálneho pracoviska v Slovenskej Ľupči a ich doručovanie držiteľom vozidiel, ako aj preberanie pôvodných tabuliek s evidenčným číslom a dokladov od vozidiel od držiteľov vozidiel. Vyčíslenie nákladov bude zrejmé po prejednaní cenovej ponuky od Slovenskej pošty, a. s.  Tieto náklady sa nedotknú občanov ani podnikateľských subjektov, náklady bude znášať Ministerstvo vnútra SR. Uvedené náklady nebudú prenesené do zvýšenia súčasne platných správnych poplatkov. |
| **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.* |
| Nie |
| **3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie**   |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *0* | *0* | | *Nepriame finančné náklady* | *0* | *0* | | *Administratívne náklady* | *0* | *0* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***0*** | ***0*** | |
| **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?* |
| Nie |
| **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?* |
| Nie |

|  |
| --- |
| **Analýza sociálnych vplyvov**  **Vplyvy na hospodárenie domácností, prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám, sociálnu inklúziu, rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť** |
| **4.1 Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyv na hospodárenie domácností a špecifikujte ovplyvnené skupiny domácností, ktoré budú pozitívne/negatívne ovplyvnené.** |
| *Vedie návrh k zvýšeniu alebo zníženiu príjmov alebo výdavkov domácností?*  *Ktoré skupiny domácností/obyvateľstva sú takto ovplyvnené a akým spôsobom?*  *Sú medzi potenciálne ovplyvnenými skupinami skupiny v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia?* |

|  |  |
| --- | --- |
| *Popíšte* ***pozitívny*** *vplyv na hospodárenie domácností s uvedením, či ide o zvýšenie príjmov alebo zníženie výdavkov:* | Materiál nemá pozitívny vplyv na hospodárenie domácností. |
| *Špecifikujte* ***pozitívne*** *ovplyvnené skupiny:* | Žiadne |
| *Popíšte* ***negatívny*** *vplyv na hospodárenie domácností s uvedením, či ide o zníženie príjmov alebo zvýšenie výdavkov:* | Materiál nemá negatívny vplyv na hospodárenie domácností. |
| *Špecifikujte* ***negatívne*** *ovplyvnené skupiny:* | Žiadne |
| *Špecifikujte ovplyvnené skupiny* ***v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia*** *a popíšte vplyv:* | Žiadne |

|  |
| --- |
| *Kvantifikujte rast alebo pokles príjmov/výdavkov za jednotlivé ovplyvnené skupiny domácností / skupiny jednotlivcov a počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným materiálom.*  *V prípade vyššieho počtu ovplyvnených skupín doplňte do tabuľky ďalšie riadky.*  *V prípade, ak neuvádzate kvantifikáciu, uveďte dôvod.* |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Ovplyvnená skupina č. 1:*** | |
| *Pozitívny vplyv - priemerný rast príjmov/ pokles výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* |  |
| *Negatívny vplyv - priemerný pokles príjmov/ rast výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* |  |
| *Veľkosť skupiny (počet obyvateľov):* |  |
| ***Ovplyvnená skupina č. 2:*** | |
| *Pozitívny vplyv - priemerný rast príjmov/pokles výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* | Vzhľadom na charakter opatrení sa nedá vyčísliť konkrétny pozitívny finančný vplyv. |
| *Negatívny vplyv - priemerný pokles príjmov/ rast výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* | Žiaden |
| *Veľkosť skupiny (počet obyvateľov):* |  |
| *Dôvod chýbajúcej kvantifikácie:* |  |
| *V prípade významných vplyvov na príjmy alebo výdavky vyššie špecifikovaných domácností v riziku chudoby, identifikujte a kvantifikujte vplyv na chudobu obyvateľstva (napr. mieru rizika chudoby, podiel rastu/poklesu výdavkov na celkových výdavkoch/príjme):* |  |

|  |
| --- |
| **4.2 Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyvy na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám u jednotlivých ovplyvnených skupín obyvateľstva a vplyv na sociálnu inklúziu.** |
| *Má návrh vplyv na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám?*  *Špecifikujete ovplyvnené skupiny obyvateľstva a charakter zmeny v prístupnosti s ohľadom na dostupnosť finančnú, geografickú, kvalitu, organizovanie a pod. Uveďte veľkosť jednotlivých ovplyvnených skupín.* |

|  |  |
| --- | --- |
| *Rozumie sa najmä na prístup k:*   * *sociálnej ochrane, sociálno-právnej ochrane, sociálnym službám (vrátane služieb starostlivosti o deti, starších ľudí a ľudí so zdravotným postihnutím),* * *kvalitnej práci, ochrane zdravia, dôstojnosti a bezpečnosti pri práci pre zamestnancov a existujúcim zamestnaneckým právam,* * *pomoci pri úhrade výdavkov súvisiacich so zdravotným postihnutím,* * *zamestnaniu, na trh práce (napr. uľahčenie zosúladenia rodinných a pracovných povinností, služby zamestnanosti), k školeniam, odbornému vzdelávaniu a príprave na trh práce,* * *zdravotnej starostlivosti vrátane cenovo dostupných pomôcok pre občanov so zdravotným postihnutím,* * *k formálnemu i neformálnemu vzdelávaniu a celo­životnému vzdelávaniu,* * *bývaniu a súvisiacim základným komunálnym službám,* * *doprave,* * *ďalším službám najmä službám všeobecného záujmu a tovarom,* * *spravodlivosti, právnej ochrane, právnym službám,* * *informáciám* * *k iným právam (napr. politickým).* | Návrh zákona zlepšuje prístup k právam, a to najmä pre žiadateľov o udelenie vodičského oprávnenia tým, že sa znižuje minimálny vek na získanie vodičského oprávnenia na vedenie motorových vozidiel nákladnej a osobnej dopravy. Zvýšenie minimálneho veku na udelenie vodičského oprávnenia skupiny C, CE, D a DE v roku 2013 spolu s ďalšími faktormi spôsobuje v súčasnosti nedostatok vodičov vozidiel nákladnej a osobnej dopravy. Navrhovaným opatrením sa sleduje zlepšenie prístupu občana k vodičskému oprávneniu a tým k zlepšeniu jeho postavenia na trhu práce. |

|  |
| --- |
| *Má návrh významný vplyv na niektorú zo zraniteľných skupín obyvateľstva alebo skupín v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia?*  *Špecifikujte ovplyvnené skupiny v riziku chudoby a sociálneho vylúčenia a popíšte vplyv na ne. Je tento vplyv väčší ako vplyv na iné skupiny či subjekty? Uveďte veľkosť jednotlivých ovplyvnených skupín.* |

|  |  |
| --- | --- |
| *Zraniteľné skupiny alebo skupiny v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia sú napr.:*   * *domácnosti s nízkym príjmom (napr. žijúce iba zo sociálnych príjmov, alebo z príjmov pod hranicou rizika chudoby, alebo s príjmom pod životným minimom, alebo patriace medzi 25% domácností s najnižším príjmom),* * *nezamestnaní, najmä dlhodobo nezamestnaní, mladí nezamestnaní a nezamestnaní nad 50 rokov,* * *deti (0 – 17),* * *mladí ľudia (18 – 25 rokov),* * *starší ľudia, napr. ľudia vo veku nad 65 rokov alebo dôchodcovia,* * *ľudia so zdravotným postihnutím,* * *marginalizované rómske komunity* * *domácnosti s 3 a viac deťmi,* * *jednorodičovské domácnosti s deťmi (neúplné rodiny, ktoré tvoria najmä osamelé matky s deťmi),* * *príslušníci tretích krajín, azylanti, žiadatelia o azyl,* * *iné zraniteľné skupiny, ako sú napr. bezdomovci, ľudia opúšťajúci detské domovy alebo iné inštitucionálne zariadenia* | Zraniteľnými osobami, na ktoré bude mať návrh zákona pozitívny vplyv:   * mladí ľudia – zníženie minimálneho veku na udelenie vodičského oprávnenia viesť motorové vozidlá skupiny C a CE od 18 rokov (pôvodne 21 rokov) a skupiny D a DE od 21 rokov (pôvodne 24 rokov) |
| **4.3 Identifikujte a popíšte vplyv na rovnosť príležitostí.**  **Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyv na rodovú rovnosť.** | |
| *Dodržuje návrh povinnosť rovnakého zaobchádzania so skupinami alebo jednotlivcami na základe pohlavia, rasy, etnicity, náboženstva alebo viery, zdravotného postihnutia veku a sexuálnej orientácie? Mohol by viesť k nepriamej diskriminácii niektorých skupín obyvateľstva? Podporuje návrh rovnosť príležitostí?* | |

|  |
| --- |
| Vládny návrh zákona dodržiava povinnosť rovnakého zaobchádzania so skupinami alebo jednotlivcami na základe pohlavia, rasy, etnicity, náboženstva alebo viery, zdravotného postihnutia a sexuálnej orientácie. Vládny návrh zákona nemá vplyv na rovnosť príležitostí. |

|  |
| --- |
| *Môže mať návrh odlišný vplyv na ženy a mužov? Podporuje návrh rovnosť medzi ženami a mužmi alebo naopak bude viesť k zväčšovaniu rodových nerovností? Popíšte vplyvy.* |

|  |  |
| --- | --- |
| *Pri identifikovaní rodových vplyvov treba vziať do úvahy existujúce rozdiely medzi mužmi a ženami, ktoré sú relevantné k danej politike. Podpora rodovej rovnosti spočíva v odstraňovaní obmedzení a bariér pre plnohodnotnú účasť na ekonomickom, politickom a sociálnom živote spoločnosti, ktoré súvisia s rodovými rolami či pohlavím. Hlavné oblasti podpory rodovej rovnosti:*   * *podpora vyrovnávania ekonomickej nezávislosti,* * *zosúladenie pracovného, súkromného a rodinného života,* * *podpora rovnej participácie na rozhodovaní,* * *boj proti rodovo podmienenému násiliu a obchodovaniu s ľuďmi,* * *eliminácia rodových stereotypov.* | Bez vplyvu. |

|  |  |
| --- | --- |
| **4.4 Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyvy na zamestnanosť a na trh práce.**  *V prípade kladnej odpovede pripojte* ***odôvodnenie*** *v súlade s Metodickým postupom pre analýzu sociálnych vplyvov.* | |
| *Uľahčuje návrh vznik nových pracovných miest? Ak áno, ako? Ak je to možné, doplňte kvantifikáciu.* | |
| *Identifikujte, v ktorých sektoroch a odvetviach ekonomiky, v ktorých regiónoch, pre aké skupiny zamestnancov, o aké typy zamestnania /pracovných úväzkov pôjde a pod.* | Vládny návrh zákona nemá vplyv na vznik nových pracovných miest okrem navrhovaných miest pre nové pracovisko Policajného zboru v Slovenskej Ľupči. |
| *Vedie návrh k zániku pracovných miest?* *Ak áno, ako a akých? Ak je to možné, doplňte kvantifikáciu.* | |
| *Identifikujte, v ktorých sektoroch a odvetviach ekonomiky, v ktorých regiónoch, o aké typy zamestnania /pracovných úväzkov pôjde a pod. Identifikujte možné dôsledky, skupiny zamestnancov, ktoré budú viac ovplyvnené a rozsah vplyvu.* | Vládny návrh zákona nemá vplyv na zánik pracovných miest. |
| *Ovplyvňuje návrh dopyt po práci?* *Ak áno, ako?* | |
| *Dopyt po práci závisí na jednej strane na produkcii tovarov a služieb v ekonomike a na druhej strane na cene práce.* | Dopyt po osobách s vodičským oprávnením viesť motorové vozidlá skupiny C, CE, D a DE je dnes vyšší, ako je ponuka; z časti je tento rozdiel v súčasnosti pokrývaný aj pracovníkmi z okolitých krajín. |
| *Má návrh dosah na fungovanie trhu práce?* *Ak áno, aký?* | |
| *Týka sa makroekonomických dosahov ako je napr. participácia na trhu práce, dlhodobá nezamestnanosť, regionálne rozdiely v mierach zamestnanosti.* *Ponuka práce môže byť ovplyvnená rôznymi premennými napr. úrovňou miezd, inštitucionálnym nastavením (napr. zosúladenie pracovného a súkromného života alebo uľahčovanie rôznych foriem mobility).* | Znížením minimálneho veku na udelenie vodičského oprávnenia viesť motorové vozidlá skupiny C a CE od 18 rokov (pôvodne 21 rokov) a skupiny D a DE od 21 rokov (pôvodne 24 rokov) sa zlepší postavenia mladých ľudí na trhu práce, umožní sa zamestnať v nákladnej alebo autobusovej doprave skôr, zlepší sa konkurencieschopnosť na trhu práce, zníži sa nezamestnanosť mladých ľudí. |
| *Má návrh špecifické negatívne dôsledky pre isté skupiny profesií, skupín zamestnancov či živnostníkov?* *Ak áno, aké a pre ktoré skupiny?* | |
| *Návrh môže ohrozovať napr. pracovníkov istých profesií favorizovaním špecifických aktivít či technológií.* | Vládny návrh zákona nemá negatívne dôsledky pre žiadne skupiny profesií. |
| *Ovplyvňuje návrh špecifické vekové skupiny zamestnancov? Ak áno, aké? Akým spôsobom?* | |
| *Identifikujte, či návrh môže ovplyvniť rozhodnutia zamestnancov alebo zamestnávateľov a môže byť zdrojom neskoršieho vstupu na trh práce alebo predčasného odchodu z trhu práce jednotlivcov.“* | Vládny návrh zákona má pozitívny vplyv na umožnenie zamestnať sa mladým ľudom vo veku 18 – 25 rokov (zníženie veku na získanie vodičského oprávnenia). |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **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** | sluzba\_egov\_640 | Žiadosť o prvé prihlásenie vozidla do evidencie | **3** |
| **B** | sluzba\_egov\_8025 | Žiadosť o výmenu tabuľky s evidenčným číslom vozidla (za klasickú, voliteľnú alebo plastovú) | **3** |
| **B** | sluzba\_egov\_8026 | Žiadosť o výmenu tabuľky s evidenčným číslom vozidla  (z dôvodu straty, odcudzenia alebo poškodenia) | **3** |
| **A** | as\_58626 | Poslanie lekárskeho posudku do IS DSA | **4** |
| **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\_171 | Evidencia vozidiel | |
| **B** | isvs\_229 | Dopravno-správne agendy | |
| **B** | isvs\_6308 | Centrálna evidencia správnych deliktov a priestupkov MV SR | |
| **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** |  |  | |

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na služby verejnej správy pre občana** |
| **7.1 Identifikácia služby verejnej správy, ktorá je dotknutá návrhom** |
| **7.1.1 Predpokladá predložený návrh zmenu existujúcej služby verejnej správy alebo vytvorenie novej služby?** |
| *Zmena existujúcej služby (konkretizujte a popíšte)* |
| Predložený návrh predpokladá zmeny existujúcich služieb verejnej správy:   * [Žiadosť o prvé prihlásenie vozidla do evidencie](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/vozidla/vozidla-evidencia-ziadosti/vozidla-ziadost-nove-menu/vozidlo-nove-sluzba) * [Žiadosť o priamy prevod držby alebo vlastníctva vozidla](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/vozidla/vozidla-evidencia-ziadosti/vozidla-ziadost-priamyprevod-menu/vozidlo-priamyprevod-sluzba) * [Žiadosť o zápis nového držiteľa vozidla](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/vozidla/vozidla-evidencia-ziadosti/vozidlo-novydrzitel-menu/vozidlo-novydrzitel-sluzba) * [Žiadosť o zmenu údajov po prisťahovaní držiteľa z iného okresu](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/vozidla/vozidla-evidencia-ziadosti/vozidla-ziadost-zmena-menu/vozidlo-zmena-sluzba) * [Žiadosť o vykonanie zmeny v dokladoch vozidla](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/vozidla/vozidla-evidencia-ziadosti/vozidla-ziadost-doklady-menu/vozidlo-zmenadoklady-sluzba) * [Žiadosť o objednanie tabuľky s evidenčným číslom na nosič bicyklov](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/vozidla/vozidla-evidencia-ziadosti/vozidla-ziadost-tabulka-menu/vozidlo-tabulka-sluzba) * [Žiadosť o zmenu vlastníctva vozidla po ukončení leasingu vozidla](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/vozidla/vozidla-evidencia-ziadosti/vozidla-ziadost-vlastnictvo-menu/vozidlo-zmenaleasing-sluzba) * [Žiadosť o odhlásenie vozidla do cudziny](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/vozidla/vozidla-evidencia-ziadosti/vozidla-ziadost-odhlasenie-menu/vozidlo-cudzina-sluzba) * [Žiadosť o zápis vlastníka vozidla po oznámení ukončenia predchádzajúceho vlastníctva](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/vozidla/vozidla-evidencia-ziadosti/sluzba-ziadost-zapis+vlastnika+vozidla+po+oznameni+ukoncenia+predchadzajuceho+vlastnictva/vozidlo-ziadost-zapis+vlastnika+vozidla+po+oznameni+ukoncenia+predchadzajuceho+vlastnictva) * [Žiadosť o výmenu tabuľky s evidenčným číslom za duplikát (z dôvodu straty, odcudzenia alebo poškodenia)](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/tpreukazy-menu/tabulka-duplikat/vymena-tabulka-evidencne) * [Žiadosť o výmenu tabuľky s evidenčným číslom vozidla (za klasickú, voliteľnú alebo plastovú)](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/tpreukazy-menu/evidencne-tabulka-vymena/vymena-tabulka-evidencne) * [Žiadosť o obnovenie osvedčenia o evidencii vozidla po strate alebo odcudzení](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/tpreukazy-menu/ziadost-vymena-osvedcenia-evidencia/vymena-osvedcenia-evidencia-ziadost) * [Žiadosť o výmenu osvedčenia, osvedčení o evidencii vozidla](https://portal.minv.sk/wps/wcm/connect/sk/site/main/zivotne-situacie/tpreukazy-menu/ziadost-vymena-osvedcenia-evidencia/vymena-osvedcenia-evidencia-ziadost)   V uvedených službách verejnej správy bude potrebné podľa ich povahy zapracovať systémové smerovanie objednávok na prípravu prevzatia tabuliek s evidenčným číslom a dokladov od vozidiel pre kuriérnu službu z centrálneho pracoviska v Slovenskej Ľupči. |
| *Nová služba (konkretizujte a popíšte)* |
| Nie |
| **7.1.2 Špecifikácia služby verejnej správy, ktorá je dotknutá návrhom** |
| *Názov služby* |
| Služby sú uvedené v bode č. 7.1.1. |
| *Platná právna úprava, na základe ktorej je služba poskytovaná (ak ide o zmenu existujúcej služby)* |
| Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. |
| *Subjekt, ktorý je na základe platnej právnej úpravy oprávnený službu poskytovať* |
| Ministerstvo vnútra SR |
| **7.1.3 O aký vplyv na službu verejnej správy ide?** |
| *Priamy vplyv (popíšte)* |
| Ide o priamy vplyv popísaný v bode č. 7.1.1. |
| *Nepriamy vplyv (popíšte)* |
|  |

|  |
| --- |
| **7.2 Vplyv služieb verejnej správy na občana** |
| **7.2.1 Náklady** |
| *Zníženie priamych finančných nákladov* |
| Nie |
| *Zvýšenie priamych finančných nákladov* |
| Nie |
| *Zníženie nepriamych finančných nákladov* |
| Áno - občan už nebude musieť pri vybavovaní žiadosti o zaevidovanie vozidla navštíviť úrad, ale bude si môcť vybaviť svoje žiadosti z pohodlia domova elektronicky a následne mu budú všetky potrebné doklady a tabuľky s  evidenčným číslom vozidla doručené na adresu ním zadanú. Občan teda ušetrí finančné prostriedky na cestovnom na vybavenie záležitostí. Vzhľadom na územné členene jednotlivých okresov však nie je možné znížene nepriamych finančných nákladov vyčísliť. |
| *Zvýšenie nepriamych finančných nákladov* |
| Nie |
| **7.2.2 Časový vplyv** |
| *Zvýšenie času vybavenia požiadavky (popíšte)* |
| Nie |
| *Zníženie času vybavenia požiadavky (popíšte)* |
| Áno - občan už nebude musieť pri vybavovaní žiadosti o zaevidovanie vozidla navštíviť úrad, ale bude si môcť vybaviť svoje žiadosti z pohodlia domova elektronicky a následne mu budú všetky potrebné doklady a tabuľky s evidenčným číslom vozidla doručené na adresu ním zadanú. Občan teda ušetrí potrebný čas na vybavenie záležitostí. Vzhľadom na územné členene jednotlivých okresov však nie je možné znížene zníženie potrebného času na vybavenie záležitostí konkrétne vyčísliť, na jeden úkon odhadujeme úsporu približne 2 hodiny. |
| **7.2.3 Ktorá skupina občanov bude predloženým návrhom ovplyvnená?**  *Špecifikujte skupinu občanov, ktorá bude návrhom ovplyvnená (napr. držitelia vodičských oprávnení). Aká je veľkosť tejto skupiny?* |
| Držitelia vozidiel právnické osoby a fyzické osoby oprávnené na podnikanie.  Rozdelenie evidovaných vozidiel v Slovenskej republike z hľadiska typov držiteľov je nasledovné:   |  |  | | --- | --- | | **Držiteľ vozidla** | **Počet evidovaných vozidiel** | | Fyzická osoba - podnikateľ | 120 507 | | Občania SR a cudzinci | 2 330 996 | | Právnická osoba - organizácia | 635 620 | | **Celkový súčet** | **3 087 123** | |
| **7.2.4 Vyplývajú z návrhu pre občana pri vybavení svojej požiadavky nové povinnosti alebo zanikajú už existujúce povinnosti?** |
| *Nové povinnosti (identifikujte)* |
| Nie |
| *Zanikajúce povinnosti (identifikujte)* |
| Pre občanov zavedenie nových služieb bude znamenať úplné vylúčenie potreby osobnej návštevy dopravného inšpektorátu pri evidovaní novozakúpených vozidiel, ako aj vozidiel jednotlivo dovezených do SR z cudziny. |

|  |
| --- |
| **7.3 Vplyv na procesy služieb vo verejnej správe** |
| **7.3.1 Ktoré sú dotknuté subjekty verejnej správy?**  *Ktoré subjekty verejnej správy sú účastné procesu poskytnutia služby?* |
| Okresné dopravné inšpektoráty okresných riaditeľstiev Policajného zboru. |
| **7.3.2 Vyplývajú z návrhu pre orgán verejnej správy pri vybavení požiadavky nové povinnosti alebo zanikajú už existujúce povinnosti?** |
| *Nové povinnosti (identifikujte)* |
| Cieľom je zmena elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel, kedy po spracovaní žiadosti na dopravnom inšpektoráte bude žiadosť systémovo zasielaná na spracovanie do nového pracoviska v Slovenskej Ľupči, kde sa vytlačí papierové osvedčenie o evidencii časť II, objedná sa elektronické osvedčenie o evidencii časť I a pripravia sa na odoslanie tabuľky s evidenčným číslom. |
| *Zanikajúce povinnosti (identifikujte)* |
| Nie |

**Doložka zlučiteľnosti**

**návrhu zákona s právom Európskej únie**

**1. Navrhovateľ zákona:**

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky.

**2. Názov návrhu zákona:**

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.

**3. Predmet návrhu zákona je upravený v práve Európskej únie:**

a) v primárnom práve

* čl. 91 ods. 1 písm. c) tretia časť hlava VI Zmluvy o fungovaní Európskej únie v platnom znení – Doprava,

b) v sekundárnom práve

* smernica Európskeho Parlamentu a Rady (EÚ) 2018/645 z 8. apríla 2018, ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 112, 2. 5. 2018); gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR, spolupracujúci rezort: Ministerstvo vnútra SR

c) v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie

* nie je.

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

a) lehota na prebratie smernice 2018/645 je 23. máj 2020 okrem čl. 1 bodu 6 smernice, ktorého lehota na prebratie je 23. máj 2021,

b) proti Slovenskej republike neprebieha žiadne konanie v rámci „EÚ Pilot“ ani Európska komisia nezačala postup alebo Súdny dvor Európskej únie nezačal konanie proti Slovenskej republike podľa čl. 258 a 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v jej platnom znení,

c) smernica 2018/645 zatiaľ nie je prebraná.

**5. Návrh zákona je zlučiteľný s právom Európskej únie:**

* úplne.

**B. Osobitná časť**

**K čl. I**

**K bodu 1 [§ 2 ods. 2 písm. e)]**

Definícia hranice križovatky sa navrhuje upraviť tak, aby nezávisela od vyznačenia priečnymi čiarami, ale iba od jej stavebného prevedenia (zakrivenia vozovky). Pri aplikácii tejto definície vznikajú v praxi rozdiely, kde na rovnakom mieste je v každom smere jazdy iná hranica križovatky, čo je nejednoznačné a mätúce. Nie je logické – a ani v zahraničí bežné – aby vodorovné značky, ktoré vyznačujú prednosť v jazde, znamenali zároveň hranicu križovatky. S ohľadom na pravidlo, ktoré sa od hranice križovatky odvíja (zákaz zastavenia a státia vo vzdialenosti kratšej ako 5 m pred hranicou križovatky a 5 m za ňou) nie je žiaduce, aby sa priestor, v ktorom je zakázané zastaviť a stáť posúval v závislosti od toho, či na danej križovatke je alebo nie je vyznačená priečna čiara.

**K bodom 3, 5, 6, 7, 13, 35, 37, 63, 72, 74, 115, 118, 119, 121, 126, 141, 143 (poznámky pod čiarou k odkazom 2, 6, 7, 8, 14, 16, 20, 20b, 36a, 39, 41, 47a, 53b, 54, 54a, 57a, 59, 60, 61, 62, 65a, 68)**

Ide o legislatívno-technické zmeny spočívajúce v aktualizácii odkazov na poznámky pod čiarou v nadväznosti na schválenie nových právnych predpisov, prevažne zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

**K bodom 2, 4, 53 a 56 [§ 2 ods. 2 písm. f) a m), nadpis § 55a, § 55a ods. 6]**

V praxi rastie množstvo rôznych kolobežiek s pomocným motorčekom, ktoré sú svojou konštrukciou a parametrami porovnateľné s motocyklami, pričom osoba jazdiaca na takejto kolobežke je podľa v súčasnosti platných ustanovení pravidiel cestnej premávky chodcom a nemá povinnosti vodiča, ako napríklad cyklista. Osoby pohybujúca sa na kolobežke s pomocným motorčekom, keďže sú dnes chodcami, jazdia po chodníkoch a ohrozujú ostatných chodcov. Zároveň vznikajú dopravné nehody s účasťou osoby pohybujúcej sa na kolobežke s pomocným motorčekom, pričom v prípade zrážky tejto osoby s iným chodcom takáto udalosť v cestnej premávke, podľa platného zákona nie je dopravnou nehodou. Taktiež nemôžu byť na osobu pohybujúcu sa na kolobežke s pomocným motorčekom uplatňované povinnosti vodiča vzťahujúce sa požitie alkoholu alebo inej návykovej látky pred jazdou alebo počas jazdy. Z uvedeného dôvodu sa navrhuje striktné označenie osoby pohybujúcej sa na kolobežke s pomocným motorčekom ako vodiča nemotorového vozidla. Osoba pohybujúca sa na kolobežke bez motorčeka bude aj naďalej na účely zákona o cestnej premávke považovaná za chodca.

**K bodu 8 [§ 4 ods. 2 písm. a), § 137 ods. 2 písm. o)]**

Keďže kurzy základnej kvalifikácie obsahujú aj praktickú časť – jazdy v cestnej premávke, ktoré sa môžu vykonávať súbežne s vodičským kurzom žiadateľa o udelenie vodičského oprávnenia – je potrebné toto zohľadniť aj v ustanoveniach o zákaze viesť motorové vozidlo bez vodičského oprávnenia.

**K bodu 9 [§ 4 ods. 2 písm. d)]**

Zmena z dôvodu nejednoznačnosti a v praxi (tak na strane občana, ako aj policajta) obtiažneho výkladu pojmu zastavané územie obce s odkazom na § 139a ods. 8 zákona   
č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon), podľa ktorého takýmto územím môže byť napríklad pozemok ostatných plôch, pozemok vhodný na zastavanie vymedzených na tento účel schváleným územným plánom obce alebo schváleným územným plánom zóny, pozemok, ktoré podľa schváleného územného plánu obce alebo schváleného územného plánu zóny sú určené na umiestnenie stavieb na účel uspokojovania voľnočasových a rekreačných potrieb obyvateľstva (rekreácie). Skutočnosť, či obec schválila dané miesto na umiestnenie stavby, v praxi nemusí byť okamžite na mieste jednoznačne viditeľné. Navrhované ustanovenie bude v praxi jednoducho vykonateľné, zrejmé a jednoznačné. Obcou sa takto bude rozumieť priestor v platnosti dopravnej značky Obec (č. IS 36a).

Súčasne sa jedná o rozšírenie tejto výnimky zo striktného zákazu požívania alkoholu aj pre vodiča samovyvažovacieho zariadenia a vodiča jazdiaceho na kolobežke s pomocným motorčekom. Uvedená zmena je navrhovaná s poukazom na technickú podobnosť týchto zariadení/vozidiel.

**K bodom 10, 25, 31, 163 [§ 4 ods. 2 písm. h), § 21 ods. 1, § 25 ods. 1 písm. n), § 137 ods. 2 písm. s)]**

Po vzore z právnych úprav iných štátov sa navrhuje ustanovenia, v ktorých sa v súčasnosti používa právne neurčitý pojem „miesto mimo cesty“ preštylizovať tak, aby sa v nich používali len príkladné výpočty objektov, na ktoré sa majú dané pravidlá aplikovať. Formuláciou ide čiastočne o podobné vyjadrenie ako bolo uvedené v zákone č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách, ktorý však definoval pojem, ktorého názvoslovie (miesto mimo cesty) bolo v rozpore s obsahom (čerpacia stanica, parkovisko), pričom ani nešlo o definovanie pojmu (pojem neobsahoval vymedzenie žiadnych definičných znakov), ale de facto tiež len príkladným spôsobom vymenovával nejaké obslužné priestory alebo priestory s obmedzeným prístupom, pri vchádzaní z ktorých na cestu bol vodič povinný dať prednosť vozidlu idúcemu po ceste.

**K bodu 11 [§ 4 ods. 2 písm. j)]**

Spresňuje sa znenie zákazu poškodzovať životné prostredie tým, že sa dopĺňa najbežnejší príklad poškodzovania – jazda po verejnej a cestnej zeleni (zastavenie a státie na zeleni je riešené samostatne v § 25).

**K bodu 12 [§ 4 ods. 2 písm. m)]**

Z dôvodu nejednoznačnosti výkladu pojmu používať telefónny prístroj alebo vykonávať inú obdobnú činnosť, ktorá nesúvisí s vedením vozidla a častou situáciou v praxi, kde vodiči oponujú, že nepoužívali telefónny prístroj, len ho držali v ruke (zdĺhavé a náročné objasňovanie skutku) sa navrhuje jednoznačné zákonné vyjadrenie zákazu držať v ruke telefónny prístroj, a to aj jeho prípadnej inej obsluhy. Uvedené platí rovnako pre telefónny prístroj, ako aj pre iné obdobné zariadenie, predovšetkým hovorové alebo audiovizuálne záznamové zariadenie (napríklad kamera). Obsluhovaním takýchto zariadení, resp. vykonávaním inej obdobnej činnosti, ktorá nesúvisí s vedením vozidla sa však nemá na mysli vykonanie jednoduchých úkonov napríklad zvýšenia hlasitosti rádia, či zapnutie klimatizácie jedným stlačením; naopak, ak by sa malo jednať už o komplikovanejšie a zdĺhavejšie procesy, ako ladenie staníc autorádia, zadávanie cieľa cesty do navigácie, takáto činnosť bude už pre vodiča počas jazdy zakázaná; naopak, ak sa tieto zariadenia ovládajú prostredníctvom doplnkových funkcií na uľahčenie obsluhy týchto zariadení, napríklad prostredníctvom multifunkčného volantu, takáto činnosť neodpútava pozornosť vodiča natoľko, aby bola kvalifikovaná ako porušenie novelizovaného ustanovenia.

**K bodu 14 [§ 6a písm. j) a k)]**

V súvislosti s technickými možnosťami Policajného zboru odhaľovať diaľkovým spôsobom porušovanie povinnosti vodiča umožniť vozidlu s právom prednostnej jazdy a vozidlu, ktoré sprevádza, bezpečný a plynulý prejazd, ako aj povinnosť vytvoriť záchranársku uličku a zákaz jazdy v záchranárskej uličke navrhuje sa rozšíriť okruh správnych deliktov, ktoré možno riešiť aplikáciou inštitútu objektívnej zodpovednosti.

**K bodu 15 (§ 7)**

V ustanovení sa návrhom precizuje postavenie inštruktora autoškoly, ktorý má pri kurzoch (vodičský, doškoľovací, kondičný a osobitný výcvik), pri skúške z odbornej spôsobilosti, preskúšaní odbornej spôsobilosti a pri základnej kvalifikácii (ak vodič ešte nie je držiteľom vodičského oprávnenia príslušnej skupiny) povinnosti vodiča. V druhom odseku sa zavádza výnimka zo všeobecného pravidla prvého odseku, keď sa definuje, že ak tam uvedená osoba vedie vozidlo sám, bez prítomnosti inštruktora autoškoly vo vozidle nemôžu sa na inštruktora vzťahovať povinnosti vodiča. Navrhuje sa tak z dôvodu korektnosti a objektívnosti vykonania skúšky alebo preskúšania a výcviku. V nadväznosti na túto úpravu bude potrebné novelizovať aj učebné osnovy kurzov v autoškole a upraviť presné dôvody a zásady jazdy vodiča bez prítomnosti inštruktora autoškoly vo vozidle.

**K bodu 16 [§ 8 ods. 1 písm. b)]**

Ustanovenie sa precizuje na všetky druhy kurzov, pri ktorých inštruktor autoškoly nemusí použiť bezpečnostný pás.

**K bodu 17 (§ 9 ods. 3)**

Vzhľadom na podobnosť nemotorových vozidiel a rozširovanie ich vymedzenia [§ 2 ods. 2 písm. f)] sa navrhuje rozšíriť možnosť jazdy po krajnici na vodičov všetkých nemotorových vodičov, nielen na cyklistov.

**K bodom 18, 19 (§ 10 ods. 6 a 10)**

Pri súbežnej jazde sa zavádza striedavé radenie bez úpravy dopravnou značkou aj pri znižovaní počtu jazdných pruhov idúcich v priamom smere, nielen pri prekážke cestnej premávky v jednom jazdnom pruhu.

**K bodu 20 (§ 10 ods. 11)**

Ustanovenie sa navrhuje z dôvodu jednoznačného príkazu presného postupu správania sa vodičov, ktorí jazdia takou rýchlosťou, ktorá závisí od rýchlosti vozidiel idúcich pred nimi (súbežná jazda). Už v minulosti sa pri väčších dopravných nehodách na diaľnici ukázalo, že vodiči vytvárajú bez zákonného príkazu záchranársku uličku, ide teda len o zosúladenie reálneho stavu a právneho predpisu. Vzhľadom na čiastočnú stavebno-technickú podobnosť s diaľnicami sa navrhuje dané pravidlo aplikovať aj na smerovo rozdelených cestách mimo obce. Súčasne sa zakazuje zneužitie takto vytvorenej uličky pod hrozbou sankcie - zavádza sa ako porušenie pravidiel cestnej premávky spáchané závažným spôsobom, pričom je tu možnosť realizovať takéto porušenie aj prostredníctvom inštitútu objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla. Nevykonanie jazdného úkonu za účelom vytvorenia záchranárskej uličky už v čase vytvárania dopravnej kongescie – pri súbežnej jazde, je chápané ako menej závažný priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky; ak však takýmto úkonom znemožní prejazd vozidlu s právom prednostnej jazdy, takéto konanie sa už bude považovať za porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom.

**K bodu 21 (§ 11 ods. 2)**

Priestor električkového koľajového pásu v systéme cestnej premávky by mal byť využívaný inými vozidlami len v nevyhnutných prípadoch, preto sa navrhuje vypustiť možnosť vojsť na pás pri predchádzaní; vzhľadom na § 12 ods. 1 sa táto možnosť vypustí aj voči vyhradenému jazdnému pruhu.

**K bodom 22, 23, 28, 34, 36, 38, 68 [§ 16 ods. 2 a 4,§ 24 ods. 3, nadpis § 35, § 37, § 39 ods. 1, § 71 ods. 1 a 3, § 72 ods. 1 písm. k]**

Navrhuje sa upustiť od používania pojmu „rýchlostná cesta“ v pravidlách cestnej premávke, ktoré je zmätočné vo vzťahu k pojmu „rýchlostná cesta“ podľa cestného zákona (zákona č. 135/1961 Zb.), v dôsledku čoho v praxi opakovane dochádza k nežiaducemu zamieňaniu týchto pojmov a často k ich nesprávnemu chápaniu ako pojmov ekvivalentných. Pojem „cesta pre motorové vozidlá“ sa používal v našich právnych predpisoch o pravidlách cestnej premávke pred 1. februárom 2009 a vychádza z medzinárodných dohovorov, pričom sa tento pojem štandardne používa aj v ostatných štátoch (napr. Road for motor vehicles, Kraftfahrstraße, Autostraße, motortrafikled alebo Autoweg). Cesta pre motorové vozidlá je v zmysle medzinárodných dohovorov cesta s obmedzeným prístupom (len pre motorové vozidlá), obmedzeným pripojením (je vylúčená dopravná obsluha priľahlých nehnuteľností) a označená príslušnou dopravnou značkou; neznamená však cestu s nejakými určenými technickými parametrami tak, ako je to vnímané v kontexte „rýchlostnej cesty“ podľa cestného zákona. Dopravnou značkou označujúcou cestu pre motorové vozidlá bude súčasná značka Rýchlostná cesta (biely symbol motorového vozidla spredu na modrom pozadí); v tomto zmysle dôjde aj k zmene v súčasnej vyhláške č. 9/2009 Z. z. Označenie cesty ako cesty pre motorové vozidlá bude možné použiť napríklad na diaľnice a rýchlostné cesty vybudované v polovičnom profile, ako aj na cesty I. triedy, prípadne aj na iné cesty, ak kompetentné orgány usúdia, že je vhodné na danej ceste zamedziť premávke nemotorizovaným účastníkom cestnej premávky a zvláštnym motorovým vozidlám. Prevažne pôjde o obchvaty obcí a miest alebo iné tranzitné úseky s intenzívnou premávkou. Podmienkou na takéto označenie cesty bude posúdenie dopadov na pohyb vylúčených účastníkov cestnej premávky a prihliadnutie na existenciu súbežnej cesty vhodnej pre týchto účastníkov, resp. primeranosť ich obchádzky. Najvyššia dovolená rýchlosť na tejto ceste nebude ustanovená explicitne zákonom, bude vyplývať buď zo všeobecných ustanovení o rýchlosti (§ 16) alebo z dopravných značiek alebo zariadení.

**K bodu 24 (§ 20 ods. 5)**

Navrhuje sa vhodnejším a presnejším spôsobom naformulovať znenie pravidla o prednosti v jazde na kruhovom objazde. Súčasné znenie nevystihuje podstatu pravidiel o prednosti v jazde na kruhovom objazde dostatočne jasne. V nadväznosti na znenie Dohovoru o cestnej premávke (Viedeň, 1968) a Dohovoru o cestných značkách a signáloch (Viedeň, 1968) sa ustanovuje, že vodič v kruhovom objazde, ktorý je označený príslušnou značkou Kruhový objazd spolu so značkou Daj prednosť v jazde! alebo Stoj, daj prednosť v jazde! má prednosť v jazde pred vodičmi vchádzajúcimi do kruhového objazdu. Pri kruhovom objazde, ktorý nebude označený takýmito značkami, sa bude uplatňovať prednosť sprava vyplývajúca z odseku 2. Nie je však možné v rámci jedného kruhového objazdu kombinovať rôzne prednosti v jazde na jednotlivých vjazdoch do objazdu ako by mohlo evokovať súčasné znenie odseku 5 a taktiež je každému vodičovi, ktorý vošiel do kruhového objazdu, známe akými značkami bol kruhový objazd označený a teda aká prednosť v jazde platí na celom kruhovom objazde.

**K bodom 26, 50 [§ 22 ods. 4 písm. c), § 25 ods. 1 písm. c), § 53 ods. 1]**

Obdobne ako je tomu v zahraničí (napr. Česká republika, Nemecko, Holandsko) navrhuje sa aj u nás zaviesť miesto na prechádzanie, čím sa rozumie miesto, ktoré je spravidla stavebno-technicky prispôsobené na prechádzanie chodcov cez vozovku, avšak nie je vyznačené ako priechod pre chodcov, t. j. chodci tu nemajú prednosť a z hľadiska pravidiel o prechádzaní cez cestu sa uplatňujú pravidlá o prechádzaní mimo priechod. Okrem toho však budú na mieste na prechádzanie platiť obdobné pravidlá ako na priechode pre chodcov – vodiči sa na ňom nebudú môcť otáčať, cúvať, zastaviť a stáť a chodci budú povinní takéto miesto prednostne použiť na prechádzanie cez cestu. Miesto na prechádzanie sa bude vyznačovať dvoma prerušovanými čiarami vzdialenými od seba spravidla 4 m. Takáto úprava je vhodná na vybraných miestach ako kompromis medzi uspokojením potreby chodcov a zachovaním plynulosti cestnej premávky. Medzi praktické príklady využitia možno zaradiť križovatky s premávkou riadenou svetelnými signálmi alebo miesta na prechádzanie električkových koľají.

**K bodu 27 (§ 23 ods. 3)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu, ktorou sa zavádza legislatívna skratka „parkovací preukaz“.

**K bodu 29 [§ 25 ods. 1 písm. h)]**

S ohľadom na pripravovanú novú vyhlášku o dopravnom značení, v rámci ktorej sa plánuje vypustiť vodorovné značenie koridoru pre cyklistov, sa navrhuje vypustiť zákaz zastavenia a státia na ňom. Dnešné koridory pre cyklistov nemajú z hľadiska bezpečnosti cyklistov praktický význam, keďže z pohľadu vodiča motorového vozidla toto značenie nezakladá žiadnu osobitnú povinnosť voči cyklistom; naopak u cyklistov môže vytvárať dojem falošného bezpečia. Namiesto koridoru pre cyklistov sa v rámci pripravovaných zmien v dopravnom značení chystá zavedenie ochranného pruhu pre cyklistov.

**K bodu 30 [§ 25 ods. 1 písm. k)]**

Zavádza sa zákaz zastavenia a státia na ochrannom pruhu pre cyklistov. Ochranný pruh pre cyklistov sa zadefinuje vo vyhláške; v zásade pôjde o pruh vyznačený popri pravom okraji vozovky prerušovanou čiarou s pravidelne umiestnenými symbolmi bicykla v ňom, do ktorého bude môcť vodič motorového vozidla vojsť len v prípade nevyhnutnej potreby, pričom nesmie ohroziť cyklistov. Na rozdiel od koridoru teda táto forma značenia znamená pre vodičov motorových vozidiel reálnu povinnosť (zákaz vchádzania, ak to nie je nevyhnutné), ktorá bude mať aj pre cyklistov vyšší aspekt bezpečnosti. Tento pruh (známy tiež aj ako „viacúčelový“ pruh) je zavedený v okolitých krajinách ako bezpečné riešenie cyklistickej infraštruktúry v obci v prípade nedostatku priestoru na ceste. Taktiež možno ochranný pruh vyznačiť aj mimo obce na cestách s nízkou intenzitou premávky, pričom nie je nutné budovať nákladné segregované cyklistické komunikácie.

**K bodu 32 [§ 25 ods. 1 písm. n)]**

Zjednocuje sa terminológia používaná v zákone o cestnej premávke tak, aby sa všade uvádzala „verejná zeleň“.

**K bodu 33 (§ 25 ods. 3)**

Vypúšťa sa zo zákona vyplývajúci zákaz státia na okruhu vyznačenom dopravnými značkami, keďže nejde o medzinárodne štandardizovanú značku jej vyobrazením ani významom a z hľadiska jednoznačnosti pravidiel cestnej premávky je vhodnejšie zákaz státia vyznačiť v prípade potreby štandardnými značkami Zákaz státia.

**K bodom 39, 40 [§ 39 ods. 7 písm. a) a b)]**

V súčasnosti majú zvláštne motorové vozidlá (traktory a pracovné stroje samohybné) zakázanú jazdu na cestách I. triedy v pondelok až piatok od 7:00 do 9:00 a v piatok a dňoch pracovného pokoja od 16:00 do 20:00, pričom výnimky z tohto zákazu môžu udeľovať jednotlivé orgány Policajného zboru. Pri výkone sezónnych prác však takéto postupy nie sú efektívne, preto sa týmto strojom, ktoré sa presúvajú na výkon pôdohospodárskych prác, navrhuje zrušiť časové obmedzenie jazdy na cestách I. triedy. Bude sa to však týkať len ich jazdy v rámci presunu na výkon pôdohospodárskych prác, do čoho spadajú práce vykonávané v poľnohospodárstve, lesnom hospodárstve, rybnikárstve a včelárstve. Pohyb zvláštnych motorových strojov pri výkone iných prác (napríklad stavebných) bude aj naďalej podliehať súčasným obmedzeniam.

**K bodu 41 [§ 39 ods. 9 a § 141 ods. 6 písm. o)]**

Ide o legislatívno-technickú úpravu vzhľadom na zmenu označovania odsekov v § 127.

**K bodu 42 (§ 40 ods. 1)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu vzhľadom na presunutie legislatívnych skratiek „zvláštne výstražné znamenie“ a „vozidlo s právom prednostnej jazdy“ do § 6a.

**K bodu 43 (§ 41 ods. 2)**

Precizuje sa ustanovenie tým, že sa presnejšie stanovujú pravidlá cestnej premávky, ktoré vodič vozidla vybaveného zvláštnym výstražným svetlom oranžovej farby nie je povinný dodržiavať, ak to vyžaduje povaha jeho jazdy alebo činnosti. Poslúchnuť a strpieť pokyn, výzvu alebo príkaz policajta bude takýto vodič aj napriek všeobecnej výnimke vždy povinný.

**K bodu 44 (§ 42)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu, ktorou sa zosúlaďuje znenie § 42 s terminológiou v zákone č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

**K bodu 45 (§ 43 ods. 5)**

Vypúšťajú sa duplicitné slová o odstraňovaní prekážky cestnej premávky, ktoré už je upravené v odseku 4.

**K bodu 46 (§ 43 ods. 6)**

Odstraňovanie prekážok cestnej premávky na diaľniciach a cestách pre motorové vozidlá sa vyníma do samostatného odseku s tým, že cieľom je vzhľadom na charakter týchto komunikácií zabezpečiť čo najrýchlejšie odtiahnutie nepojazdných vozidiel, príp. ich nákladu. Ak tak bezodkladne (pričom „bezodkladne“ je potrebne vykladať s prihliadnutím na okolnosti konkrétneho prípadu a škodu alebo nebezpečenstvo, ktoré hrozí) neurobí ten, kto prekážku spôsobil, o okamžitom odstránení prekážajúceho vozidla na jeho náklady rozhodne policajt alebo správca cesty.

**K bodu 47 (§ 44 ods. 2)**

Ide o zosúladenie terminológie so zákonom č. 447/2008 Z. z. o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia, ktorý umožnil vydávať parkovací preukaz aj pre osoby, ktoré nemusia spĺňať podmienku odkázanosti na individuálnu prepravu osobným motorovým vozidlom.

**K bodu 48 (§ 44 ods. 4)**

Na základe čoraz väčšieho počtu zistených falzifikátov parkovacích preukazov sa navrhuje, aby Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny elektronicky zasielalo aktuálne údaje o vydaných parkovacích preukazoch Policajnému zboru na účely bezodkladného overovania pravosti týchto dokladov. Podrobnosti zasielania údajov budú predmetom vzájomnej dohody, avšak predpokladá sa, že údaje o parkovacích preukazoch sa budú zasielať v pravidelných intervaloch (cca štvrťročne) na jeden kontaktný bod, z ktorého budú následne poskytované prostredníctvom operačného strediska priamo príslušníkom Policajného zboru pri vykonávaní služobnej činnosti. Keďže priestupky súvisiace so zákazom státia na miestach pre zdravotne postihnutých môžu prejednávať aj príslušníci obecnej polície, údaje získané z ústredia práce budú Policajným zborom následne distribuované ďalej aj na jednotlivé obecné polície, aby ich mohli využiť na rovnaký účel ako príslušníci Policajného zboru.

**K bodu 49 (§ 52 ods. 2)**

Možnosť parkovania na chodníku pri ponechaní voľnej šírky 1,5 m sa v súčasnosti nesprávne a nelogicky vykladá ako možnosť jazdiť kdekoľvek po chodníku za účelom zaparkovania vozidla tam, kde ostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m, pričom vodiči často prejdú po chodníku nemalú vzdialenosť. V zákone je pritom jednoznačne uvedený zákaz iným účastníkom cestnej premávky používať chodník; výnimka platí len pre zastavenie alebo státie vozidla, nie pre neobmedzenú premávku na chodníku. Navrhuje sa preto upraviť znenie pravidla o parkovaní na chodníku tak, aby bolo jednoznačne uvedené, že parkovať na chodníku možno len na takom mieste, kde nebude dochádzať k jazde po chodníku, ale pôjde skutočne len o zaparkovanie na chodníku, ktorý je primknutý (susedí) s cestou. Je to z dôvodu posilnenia ochrany najzraniteľnejšieho účastníka cestnej premávky na chodníku, ktorý je budovaný a určený práve pre chodca (kde sa voľne pohybujú, hrajú deti). Zároveň z dôvodu, že chodník je zo stavebnotechnického hľadiska konštruovaný predovšetkým pre chôdzu osôb a nie pre státie vozidiel, navrhuje sa obmedziť možnosť parkovania na chodníku za uvedených podmienok vozidlám s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t.

**K bodu 51 (§ 55 ods. 2)**

Vypúšťa sa povinnosť cyklistu jazdiaceho za zníženej viditeľnosti po krajnici alebo po okraji vozovky mať na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky alebo mať oblečený reflexný bezpečnostný odev, ktorú možno vnímať ako duplicitnú. Samotný bicykel totiž musí byť vždy vybavený presne stanovenými reflexnými prvkami (biele odrazové sklo vpredu, červené odrazové sklo vzadu a oranžové odrazové sklá zboku na oboch stranách pedálov a lúčov kolies) a za zníženej viditeľnosti musí byť okrem toho vybavený svietidlom svietiacim dopredu bielym svetlom a svietidlom svietiacim červeným svetlom dozadu.

**K bodu 52 (§ 55 ods. 9)**

Navrhuje sa vypustiť povinnosť nosenia prilby mimo obce pre cyklistov starších ako 15 rokov; pravidlá o nosení prilieb pre deti do 15 rokov ostávajú bezo zmeny. Povinné nosenie prilieb pre cyklistov (na rozdiel od povinného nosenia prilieb pre motocyklistov) nevyplýva z medzinárodných dohovorov. Voči dospelým cyklistom ide o veľmi výnimočne zavedenú povinnosť (okrem Slovenska ju má v obdobnej podobe len jediná krajina – Španielsko), dokonca aj voči maloletým cyklistom je zákonná povinnosť nosenia prilieb pomerne zriedkavá (nemajú ju zavedenú nielen cyklisticky rozvinuté krajiny ako Holandsko, Dánsko, Nemecko, Belgicko, Švajčiarsko, ale ani dva z našich susedných krajín – Poľsko a Maďarsko). Aj keď vo všeobecnosti sa nosenie prilby pre cyklistov odporúča, keďže ide o prostriedok, ktorý môže znížiť riziko ťažkého zranenia hlavy a mozgu, zákonná povinnosť pod hrozbou pokuty nie je osvedčeným prostriedkom na zníženie nehodovosti cyklistov, resp. podľa rôznych zahraničných štúdií môže skôr odrádzať od cyklistiky s otáznym reálnym vplyvom na bezpečnosť. Nosenie prilby mimo obce pre cyklistov nad 15 rokov sa tak ponecháva na zvážení a zodpovednosti každého cyklistu, či je ochotný chrániť svoj život a zdravie nosením ochrannej prilby, rovnako ako je ponechané na vlastnej zodpovednosti každého nosenie prilby v obci, či nosenie prilby korčuliarov alebo kolobežkárov.

**K bodom 54 a 55 (§ 55a ods. 1 a 4)**

Podmienky premávky samovyvažovacích vozidiel v cestnej premávke sa zosúlaďujú s podmienkami premávky obdobných vozidiel.

**K bodom 57 až 59 (§ 60, § 61 ods. 3)**

Ustanovenia o vzájomných vzťahoch medzi jednotlivými druhmi dopravných značiek a o umiestňovaní dopravných značiek sú dnes rozdrobené medzi zákon o cestnej premávke a jeho vykonávaciu vyhlášku. Navrhuje sa príslušné ustanovenia o zákona vypustiť a v modifikovanej podobe presunúť do vyhlášky tak, aby právna úprava vzťahov medzi značkami a zásad ich umiestňovania bola upravená spoločne (na jednom mieste), čo je pre účastníkov cestnej premávky zrozumiteľnejšie a vhodnejšie.

**K bodu 60 (§ 61 ods. 3 a 4)**

Pojem „prenosné“ dopravné značky a „prenosné“ dopravné zariadenia nevystihuje výstižne charakter tohto typu dopravných značiek a zariadení. Aj podľa Dohovoru o cestných značkách a signáloch (Viedeň, 1968) je hlavným parametrom dočasnosť, nie prenosnosť, preto sa navrhuje vymedziť tento typ značiek a zariadení vhodnejšou terminológiou.

**K bodom 61, 84, 91, 92, 96, 98 [§ 68 ods. 7 písm. b), § 77 ods. 4 písm. g), § 89 ods. 2 písm. b), § 89 ods. 3 písm. b), § 90 ods. 5 písm. b), § 91 ods. 13 písm. b), § 91 ods. 14 písm. b), § 91 ods. 15 písm. b)]**

Ustanovenia o náležitostiach evidencií a dokladov sa modifikujú vo vzťahu k rodnému číslu a dátumu narodenia tak, aby bolo jednoznačné, kedy sa vyžaduje rodné číslo (vždy, keď ho má osoba pridelené) a kedy postačuje iba dátum narodenia (ak osoba rodné číslo pridelené nemá).

**K bodu 62 [§ 69 ods. 1 písm. c)]**

V súvislosti s navrhovanými ustanoveniami o zlepšení vymožiteľnosti sankcie uložených v rámci objektívnej zodpovednosti sa navrhuje priznať policajtovi oprávnenie požadovať pri nepredložení dokladov potrebných na vedenie vozidla predloženie iných hodnoverných dokladov s údajmi o vozidle a jeho držiteľovi v rozsahu osobné údaje o vlastníkoch a držiteľoch vozidla, prípadne názov, adresa, označenie organizačnej zložky a jej umiestnenie a identifikačné číslo vlastníka a držiteľa vozidla, ak je ním právnická osoba a údaje o vozidlách v rozsahu základného technického opisu a údaje o evidenčných číslach.

**K bodom 64, 75 [§ 69 ods. 1 písm. h), § 72a]**

V súvislosti s navrhovanými ustanoveniami o zlepšení vymožiteľnosti sankcie sa navrhuje v prípade, ak nebude pokuta uložená v minulosti v rámci objektívnej zodpovednosti zaplatená, resp. po výzve policajta na mieste (blokové konanie v rámci objektívnej zodpovednosti – § 139h), aby policajt znemožnil ďalšiu jazdu s vozidlom, ktorým bolo v minulosti porušené pravidlo cestnej premávky zadržaním osvedčenia o evidencii časť I alebo časť II, evidenčného dokladu vydaného v cudzine, technického osvedčenia vozidla a tabuľky s evidenčným číslom. Vodič v takom prípade môže viesť iné vozidlo, nemožnosť ďalšej jazdy sa vzťahuje výlučne len na konkrétne vozidlo. Vozidlo tak slúži ako nepriama zábezpeka zaplatenia sankcie z minulosti. Na fyzické zabezpečenie výkonu zákazu jazdy s vozidlom je policajt oprávnený použiť technické prostriedky na zabránenie odjazdu vozidla, ktorému je jazda zakázaná. Oprávnenie použiť technické prostriedky na zabránenie odjazdu dopravného prostriedku pre Policajný zbor je upravené v § 55 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore, avšak v danom prípade ide o špecifické použitie takéhoto prostriedku, preto by malo byť uvedené v špeciálnom zákone; všeobecná úprava použitia donucovacích prostriedkov policajtom v citovanom zákone sa použije primerane.

Ak policajt zistí, že v určenej alebo stanovenej lehote nebola zaplatená pokuta uložená v rámci realizácie inštitútu objektívnej zodpovednosti (vrátane nového blokového konania a kaucie) podľa zákona o cestnej premávke, na úseku výberu mýta alebo úhrady diaľničnej známky, bude oprávnený zadržať osvedčenie o evidencii a tabuľky s evidenčným číslom, a to až do času preukázateľného zaplatenia pokuty. Okrem toho bude policajt tiež oprávnený prikázať vodičovi jazdu na určené miesto, ktoré je vhodné na dlhodobejšie státie vozidla. Jazda bez tabuľky s evidenčným číslom, rovnako ako nerešpektovanie pokynu policajta, je porušením pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom. Keďže vozidlo nebude mať tabuľky s evidenčným číslom ani doklady, nebude možné s vozidlom ani vykonávať zmeny v evidencii vozidiel.

Uvedené zlepšenie vymožiteľnosti sankcie však predpokladá na svoje praktické realizovanie informačný systém tak, ako to bolo navrhované pri predkladaní zákona č. 68/2012 Z. z., ktorý zabezpečí predovšetkým zautomatizovanie celého procesu konania o správnom delikte, resp. ukladaní pokuty v blokovom konaní, od zberu dôkazov o porušení pravidiel cestnej premávky a predovšetkým zabezpečí tvorbu tzv. čiernych listín evidenčných čísiel vozidiel, ktorými bol v minulosti spáchaný delikt, na ktorý možno aplikovať inštitút objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla a ktorý nebolo možné prejednať, ako aj právoplatné a vykonateľné rozhodnutia vydané v tejto súvislosti. Informačné systémy, ktoré zabezpečujú uvedené procesy na úseku výberu mýta a diaľničnej známky, sa javia ako dostačujúce; je však potrebné ich užšie prepojiť so systémami Policajného zboru. Rovnako je potrebné zabezpečiť možnosť prezerania si údajov z takýchto informačných systémov priamo vo vozidlách a možnosť ich vytlačenia vo vozidle.

**K bodom 65, 145, 158 (§ 69 ods. 2, § 126 ods. 6, § 136 ods. 1)**

Ustanovenia zákona o cestnej premávke týkajúce sa pôsobnosti Vojenskej polície sa zosúlaďujú so zákonom č. 124/1992 Zb. o Vojenskej polícii, podľa ktorého do pôsobnosti Vojenskej polície patrí aj majetok štátu v správe alebo užívaní štátneho podniku, ktorého zakladateľom je Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, ako aj osoby, ktoré proti tomuto majetku páchajú trestné činy alebo priestupky.

**K bodu 66 (§ 70 ods. 4)**

Precizovanie ustanovenia z dôvodu komplikovanosti určovania teritoriálnej príslušnosti orgánu, ktorý vydáva rozhodnutie o zadržaní vodičského preukazu. Navrhuje sa zosúladiť príslušnosť útvarov Policajného zboru pri rozhodovaní o zadržaní vodičského preukazu a pri rozhodovaní o protiprávnom skutku vodiča, t. j. ak je skutok spáchaný v jednom okrese, ale následne dôjde k jeho zadržaniu v inom okrese (napr. dodatočné zadržanie alebo sídlo dopravného inšpektorátu mimo okresu spáchania skutku), príslušný na rozhodovanie bude vždy ten, kde sa skutok stal, tak ako je to napr. v konaní o priestupku.

**K bodu 67 (§ 70 ods. 10)**

Na základe poznatkov z aplikačnej praxe sa modifikuje zadržiavanie vodičského preukazu na základe príkazu exekútora tak, aby bola realizácia tohto príkazu efektívnejšia. V súčasnosti je zadržanie vodičského preukazu z tohto dôvodu viazané na orgán Policajného zboru, ktorý tým môže poveriť policajta, čo je však nadbytočná administratíva, preto sa toto oprávnenie navrhuje viazať na policajta ako je tomu pri zadržaní vodičského preukazu aj z iných dôvodov. Zároveň sa pri zadržaní vodičského preukazu na základe príkazu exekútora dopĺňa aj možnosť tzv. fiktívneho zadržania vodičského preukazu, čo v súčasnosti absentuje.

**K bodom 69, 70 (§ 71 ods. 4 a 5)**

Ide o legislatívno-technické úpravy v nadväznosti na navrhované nové znenie odseku 8 v § 71.

**K bodu 71 (§ 71 ods. 8)**

V súvislosti s navrhovanými ustanoveniami o zlepšení vymožiteľnosti sankcie sa navrhuje, aby vodičský preukaz, zadržaný z dôvodu insolventnosti bol vrátený nielen po zaplatení pokuty, za priestupok práve prejednaný, ale až po zaplatení všetkých existujúcich pokút, ktoré neboli zaplatené v stanovenej lehote (všetkých pohľadávok). V tomto ustanovení pôvodne upravené zadržanie vodičského preukazu na základe príkazu exekútora sa v modifikovanej podobe presúva do § 70.

**K bodu 73 (§ 72 ods. 3)**

Precizovanie ustanovenia z dôvodu neumožnenia jazdy vozidlom bez tabuliek s evidenčným číslom, okrem iného i pre účely dokumentovania prípadných porušení zákona (napr. pri realizácii objektívnej zodpovednosti alebo aj úmyselnému vyhýbaniu sa zodpovednosti za nezaplatenie pohonných hmôt na čerpacej stanici).

**K bodu 76 (§ 75 ods. 2 a 6)**

Vymedzenie vozidiel, ktoré patria do skupiny motorových vozidiel AM a B1 sa zosúlaďuje s aktuálnym predpisom Európskej únie v tejto oblasti (nariadenie č. 168/2013).

**K bodom 77, 78 (§ 76 ods. 11 a 12)**

Oprávnenie viesť motorové vozidlá skupiny C a CE v zníženom veku (§ 78 ods. 5) bude v nadväznosti na znenie smernice 2018/645 obmedzené tým, že pre takýchto vodičov bude platiť povinnosť byť zároveň aj držiteľom kvalifikačnej karty vodiča, teda nielen vtedy, ak to vyžaduje zákon č. 280/2006 Z. z. o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov. Kvalifikačná karta vodiča preukazuje, že vodič po kurze základnej kvalifikácie úspešne vykonal aj skúšku a získal základnú kvalifikáciu. Tieto obmedzenia budú platiť do dovŕšenia základného minimálneho veku na vedenie motorových vozidiel skupiny C a CE, t. j. do 21 rokov.

**K bodom 79, 80 (§ 76 ods. 15 a 16)**

Oprávnenie viesť motorové vozidlá skupiny D a DE v zníženom veku (§ 78 ods. 6) bude v nadväznosti na znenie smernice 2018/645 obmedzené tým, že pre takýchto vodičov bude platiť povinnosť byť zároveň aj držiteľom kvalifikačnej karty vodiča, teda nielen vtedy, ak to vyžaduje zákon č. 280/2006 Z. z. o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov. Kvalifikačná karta vodiča preukazuje, že vodič po kurze základnej kvalifikácie úspešne vykonal aj skúšku a získal základnú kvalifikáciu. Vodičské oprávnenie skupiny D a DE, ktoré bolo udelené po dovŕšení 21 rokov a jeho držiteľ získal len zrýchlenú základnú kvalifikáciu, bude do dovŕšenia 23 rokov oprávňovať len na vedenie vozidiel pravidelnej autobusovej dopravy na autobusovej linke, ktorá nepresahuje 50 km. Tieto obmedzenia budú platiť do dovŕšenia základného minimálneho veku na vedenie motorových vozidiel skupiny D a DE, t. j. do 24 rokov.

**K bodu 81, 86 [§ 77 ods. 1 písm. f), § 80 ods. 2]**

Precizovanie ustanovenia o autoškole, v ktorej žiadateľ absolvoval vodičský kurz na autoškolu, ktorá vydala osvedčenie z dôvodu zosúladenia so zákonom o autoškolách.

**K bodu 82 [§ 77 ods. 1 písm. r)]**

Odstránenie problematického výkladu ustanovenia a teda jeho precizovanie vo vzťahu k neudeleniu vodičského oprávnenia, ak žiadateľ o jeho udelenie predložil ďalšiu žiadosť o udelenie vodičského oprávnenia rovnakej skupiny nielen na iný útvar, ale aj na ten istý útvar Policajného zboru; uvedené nevyplývalo priamo z ustanovenia.

**K bodom 83, 87 [§ 77 ods. 1 písm. s), § 80 ods. 4]**

Podmienky na udelenie vodičského oprávnenia sa dopĺňajú o ukončenie kurzu základnej kvalifikácie, ak sa vodičské oprávnenie skupiny C, CE, D a DE má udeliť v skoršom veku ako je základný minimálny vek na ich udelenie. Ukončenie kurzu zdokladuje žiadateľ o udelenie vodičského oprávnenia pred vykonaním skúšky z odbornej spôsobilosti predložením potvrdenia o ukončení kurzu, ktorý mu vydá prevádzkovateľ školiaceho strediska podľa § 4 ods. 5 zákona č. 280/2006 Z. z.

Okrem toho sa navrhuje medzi podmienky na udelenie vodičského oprávnenia, ktorých splnenie preukazuje priamo žiadateľ o udelenie vodičského oprávnenia, doplniť aj podmienku podľa § 77 ods. 1 písm. q), teda že sa podrobil preskúmaniu zdravotnej spôsobilosti osobitne vo vzťahu k závislosti od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva a odbornému poradenstvu, ak v priebehu posledných piatich rokov ako vodič motorového vozidla bez vodičského oprávnenia porušil pravidlá cestnej premávky požitím alkoholu alebo inej návykovej látky alebo odmietnutím podrobiť sa vyšetreniu na ich zistenie, keďže túto skutočnosť môže preukázať len samotný žiadateľ predložením príslušného dokladu od psychiatra a posudzujúceho psychológa.

**K bodu 85 (§ 78 ods. 5 a 6)**

V súlade so smernicou 2018/645 sa navrhuje umožniť udelenie vodičského oprávnenia na vedenie motorových vozidiel nákladnej a osobnej dopravy aj v nižšom veku, ako je v súčasnosti. Motorové vozidlá skupiny C a CE (vozidlá určené na prepravu tovaru s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t) a motorové vozidlá skupiny D1 a D1E (vozidlá určené na prepravu najviac 16 osôb s dĺžkou do 8 m) možno v súčasnosti viesť po dovŕšení veku 21 rokov. Motorové vozidlá skupiny D a DE (vozidlá určené na prepravu viac ako 8 osôb okrem vodiča) možno viesť po dovŕšení 24 rokov. Tieto minimálne roky sú spoločné v rámci celej Európskej únie a vychádzajú zo smernice 2006/126/ES o vodičských preukazoch. Smernica 2006/126/ES však nejasne v istej miere pripúšťala tieto roky znížiť, a to za predpokladu aplikovania smernice 2003/59/ES aj na udeľovanie vodičského oprávnenia, čo je už aj výslovne upravené ich spoločnou novelou – smernicou 2018/645.

Smernica 2003/59/ES sa primárne vzťahuje na „vodičov – profesionálov“ a na základe nej môžu vodiči viesť motorové vozidlá určené na prepravu osôb alebo nákladu len po získaní základnej kvalifikácie. Okrem toho musia v pravidelných intervaloch (na Slovensku každých päť rokov) absolvovať pravidelný výcvik. Základná kvalifikácia a pravidelný výcvik sa vykonáva v školiacich strediskách, ktorými môžu byť aj autoškoly, pričom kurz základnej kvalifikácie môže prebiehať súčasne s vodičským kurzom žiadateľa o udelenie vodičského oprávnenia. Kurzy základnej kvalifikácie môžu byť riadne (trvajú 280 hodín) alebo zrýchlené (trvajú 140 hodín). Kedy sa vyžaduje kurz riadnej kvalifikácie, kedy kurz zrýchlenej kvalifikácie a na aké skupiny motorových vozidiel, vychádza zo smernice 2003/59/ES.

Vodičské oprávnenie skupiny C a CE bude možné udeliť v 18 rokoch (oproti 21 rokom) a vodičské oprávnenie skupiny D a DE v 21 rokoch (oproti 24 rokom), čiže v minimálnom veku, ktorý platil do roku 2013. V súlade so smernicou 2018/645, resp. 2003/59, to však bude možné len za podmienky absolvovania kurzu základnej kvalifikácie.

Absolvovanie kurzu základnej kvalifikácie bude musieť žiadateľ doložiť skúšobnému komisárovi pred samotnou skúškou z odbornej spôsobilosti. Po úspešne vykonanej skúške z odbornej spôsobilosti bude musieť vodič ešte úspešne vykonať skúšku podľa zákona č. 280/2006 Z. z., čím získa aj osvedčenie o základnej kvalifikácii a kvalifikačnú kartu vodiča. Až potom bude vodič oprávnený viesť motorové vozidlá danej skupiny.

Smernicou 2003/59/ES danú možnosť znížiť vek na vedenie motorových vozidiel určených na hromadnú prepravu osôb (skupiny D1, D1E, D a DE) pod hranicu 21 rokov, sa navrhuje nevyužiť, keďže aj pred rokom 2013 bolo možné udeliť vodičské oprávnenie na tieto skupiny až od 21 rokov.

**K bodu 88 (§ 84 ods. 2)**

Jednoznačné sa definuje pôsobnosť Ministerstva vnútra SR aj na vykonávanie pravidelného výcviku skúšobných komisárov, čo sú príslušníci Policajného zboru.

**K bodom 89, 90, 94 (§ 87 ods. 1, § 88 ods. 3, § 91 ods. 4)**

Ide o precizovanie ustanovení vo vzťahu k možnosti vykonávania lekárskej prehliadky alebo psychologického vyšetrenia len lekárom alebo psychológom, ktorým bola na výkon tejto činnosti udelená licencia podľa príslušných právnych predpisov Slovenskej republiky, aby sa zamedzilo možnosti predkladať doklady a potvrdenia o zdravotníckych pracovníkov zo zahraničia.

**K bodu 93 (§ 91 ods. 3)**

Pri opakovanom porušovaní pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, ktoré majú za následok nariadenie absolvovania opatrení podľa § 91 ods. 3 by nemalo byť určujúce kritérium výšky pokuty, ale samotná recidíva páchania závažných priestupkov.

**K bodom 95, 102 (§ 91 ods. 5, § 92 ods. 6)**

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti procesu preverenia spôsobilosti osoby na držbu vodičského oprávnenia sa navrhuje v prípade, ak bolo držiteľovi vodičského oprávnenia uložených alebo zákonom stanovených viacero povinností podrobiť sa viacerých opatreniam (predovšetkým preskúmanie zdravotnej, psychickej spôsobilosti, doškoľovací kurz) stanoviť poradie, v akom má táto osoba vykonať opatrenia, ktoré sú predpokladom na držbu alebo vrátenie vodičského oprávnenia.

**K bodu 97 [§ 91 ods. 14 písm. d)]**

Doklad o podrobení sa odbornému poradenstvu sa dopĺňa o dátumy začiatku a konca odborného poradenstva (odborné poradenstvo má podľa vyhlášky trvať najmenej 4 týždne) ako istá forma kontrolného mechanizmu, ktorý by umožnil následne overiť, či odborné poradenstvo bolo skutočne absolvované.

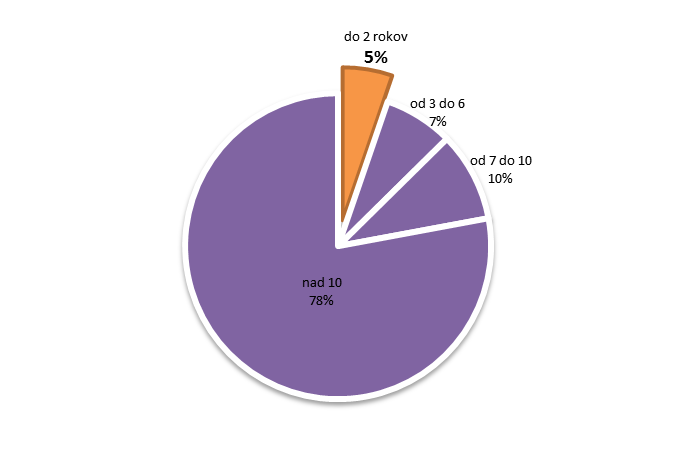
**K bodom 99, 101, 103 [§ 91a, § 92 ods. 3 písm. c), § 92 ods. 8 písm. c)]**

Skupina nových vodičov je považovaná odbornou verejnosťou za rizikovú skupinu účastníkov cestnej premávky. Faktormi, ktoré majú vplyv na dopravno-bezpečnostnú charakteristiku, sú nedostatok vodičských skúseností, vek a pohlavie. Neskúsenosť a vek mladých vodičov sa prejavuje v ich nižšej schopnosti rozpoznávania nebezpečenstva alebo jeho podceňovaní, muži v mladom veku sú náchylní vo vyššej miere podstúpiť riziko, ako starší vodiči alebo ženy. Mladí ľudia sú vystavení širokej škále externých vplyvov, ktoré sú spojené so zvýšenou sociálnou aktivitou vlastnou ich veku – sú náchylnejší na požívanie alkoholu a drog, na únavu (vyplývajúcu zo spôsobu ich života), vplyv rovesníkov. V súčasnosti je fenoménom mladosti používanie mobilných zariadení a tento zvyk si mladí vodiči prenášajú aj za volant vo vyššej miere, ako starší vodiči.

Na základe vykonanej analýzy dopravnej nehodovosti so zreteľom na podiel počtu evidovaných vodičov podľa veku k počtu dopravných nehôd, dopravných nehôd, pri ktorých došlo k usmrteniu účastníka cestnej premávky a dopravných nehôd, kde vodič – vinník bol pod vplyvom alkoholu, je najnebezpečnejší vodič vekovej kategórie 17 až 24 rokov. Napríklad vodičov vo veku 17 – 24 rokov je evidovaných 8 %, v priemere za 5 rokov však ročne usmrtili 19 % osôb z celkového počtu usmrtených a spôsobili 21 % dopravných nehôd, kde bol vodič pod vplyvom alkoholu.

Obdobným spôsobom bola vykonaná analýza vplyvu dĺžky vodičskej praxe na dopravnú nehodovosť. Bolo zistené, že vodičov s vodičskou praxou do 2 rokov je 5 %, pričom však je táto skupina vinníkom až 17 % dopravných nehôd a 19 % usmrtených a 19 % z vodičov pod vplyvom alkoholu, ktorí spôsobili dopravnú nehodu patrili do tejto skupiny vodičov.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Dopr. nehody | Usmrtení | Alkohol |
| 2012 | 17 % | 18 % | 20 % |
| 2013 | 17 % | 15 % | 20 % |
| 2014 | 18 % | 19 % | 19 % |
| 2015 | 17 % | 14 % | 20 % |
| 2016 | 18 % | 26 % | 17 % |
| 2017 | 17 % | 19 % | 17 % |
| Priemer | **17,3 %** | **18,5 %** | **18,8 %** |
| Nehodovosť 5 % vodičov s praxou do 2 rokov | | | |



Podiel vodičov podľa dĺžky

držby vodičského oprávnenia

Z uvedených analýz je zrejmé, že každá približne piata dopravná nehoda, pri ktorej je usmrtený niekto usmrtený, je spôsobená vodičom s vodičskou praxou do 2 rokov. Na pozitívne ovplyvnenie vývoja dopravnej nehodovosti je teda potrebné prijať účinné opatrenia zamerané práve predovšetkým na kategóriu vodičov v čase tesne po získaní vodičského oprávnenia a súčasne je vhodné sa zamerať i na vek vodiča, kedy ešte osoba nedosiahla plnú psychickú zrelosť, ale už môže byť držiteľom vodičského oprávnenia. Z psychologického hľadiska mladý človek by sa mal stať samostatne mysliacim a zodpovedne konajúcim človekom, stať sa zrelým na založenie rodiny a byť pripraveným na povolanie vo veku 21 rokov, vodičské oprávnenie však môže získať už vo veku 15 rokov (AM), 16 rokov (A1, B1), 17 rokov (B a T), 18 rokov (A2, BE, C1, C1E + navrhované C a CE), 21 rokov (pôvodne C, CE a D1, D1E + navrhované D a DE).

Vychádzajúc z predpokladu, že účinnými opatreniami je potrebné pozitívne ovplyvniť správanie sa osôb s nízkymi praktickými skúsenosťami a preferovať opatrenia zamerané na mladých ľudí do 21 rokov a odvolávajúc sa na skutočnosť, že väčšina osôb získava vodičské oprávnenie vo veku blízkeho minimálnemu veku na jeho udelenie, bola zvolená kategória držiteľov vodičského oprávnenia len skupiny B (minimálny vek 17 rokov) s vodičskou praxou do 2 rokov (počet samostatne udelených vodičských oprávnení skupiny AM, A1 a A2 je štatisticky nevýznamné číslo, rovnako ako aj počet dopravných nehôd spôsobených vodičmi vozidiel týchto skupín). Súčasne sa však do tohto ustanovenia zahŕňa aj držiteľ vodičského oprávnenia, ktorý ho získal v neskoršom veku, nakoľko sa vzhľadom na jeho vodičskú neskúsenosť môže predpokladať rizikové správanie sa v cestnej premávke.

Ustanovenie sa navrhuje ako obdoba § 91 ods. 3, avšak vzhľadom na skutočnosť, že ide o výrazne rizikovejšiu skupinu, navrhuje sa s prísnejšími parametrami. Súčasne sa toto ustanovenie navrhuje ako istá obdoba skúšobnej lehoty, ktorú poznal zákon č. 315/1996 Z. z., avšak navrhované nové opatrenia sú precíznejšie a zacielené na konkrétnu skupinu vodičov, ktorí v najväčšej miere negatívne ovplyvňujú dopravno-bezpečnostnú situáciu. Ide o sústavu opatrení, ktoré nasledujú po tom, čo osoba spadajúca do zadaných kritérií spácha druhé porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom alebo prekročenie rýchlosti jazdy (bez rozdielu podielu – t. j. môže ísť o dve prekročenia rýchlosti, jedno prekročenie rýchlosti a jedno porušenie pravidiel závažným spôsobom alebo o dve porušenia pravidiel závažným spôsobom) v lehote do dvoch rokov od udelenia vodičského oprávnenia.

V danej súvislosti je potrebné upozorniť, že návrh § 91a ods. 1 predpokladá porušenie tam uvedených pravidiel vodičom motorového vozidla bez rozdielu, do akej skupiny motorových vozidiel je toto zaradené (§ 75). Z uvedeného vyplýva, že ak vodič poruší pravidlo cestnej premávky uvedené v § 91a ods. 1 napríklad na vozidle skupiny C, na ktoré sa síce toto ustanovenie nezameriava, ale s poukazom na zmysel prijímaných opatrení na vodičov s krátkou vodičskou praxou, bude aj toto porušenie započítané do dvoch porušení podľa § 91a. Rovnako bude postupované pri odoberaní vodičského oprávnenia podľa § 92 ods. 3 písm. c), odoberané bude vodičské oprávnenie v celom rozsahu držaných skupín (okrem dôvodu hlavného zmyslu prijímaných opatrení aj pre podmienenosť držania napr. vodičského oprávnenia skupiny C, D oprávnením skupiny B).

V prvom rade orgán Policajného zboru vydá rozhodnutie, ktorým nariadi takejto osobe podrobiť sa rehabilitačnému programu pre vodičov a doškoľovaciemu kurzu a po ich absolvovaní aj preskúšaniu odbornej spôsobilosti v plnom rozsahu, t. j. z predpisov o cestnej premávke, vedenia motorových vozidiel a náuky o vozidlách a ich údržbe, ak jej podlieha. Ak sa osoba na základe rozhodnutia nepodrobí nariadeným opatreniam alebo sa zistí, že nie je spôsobilá viesť motorové vozidlo, vodičské oprávnenie sa jeho držiteľovi odoberie.

Následne, ak sa v lehote dvoch rokov od vydania vodičského preukazu dopustí daná osoba ďalšieho, t. j. tretieho porušenia pravidiel cestnej premávky závažných spôsobom alebo prekročenia rýchlosti jazdy, vodičské oprávnenie sa jeho držiteľovi odoberie, pričom ako nepriamy zákaz činnosti bude takejto osobe povinne, zo zákona, odobraté vodičské oprávnenie 6 mesiacov. Po uplynutí lehoty 6 mesiacov a vrátení vodičského oprávnenia začína z dôvodu predchádzajúcich protiprávnych skutkov a skutočnosti, že 6 mesiacov nevykonával činnosť vedenia motorového vozidla, plynúť lehota dvoch rokov podľa § 91a opätovne, spolu s jej následkami.

Zavádza sa tak nové opatrenie vo forme rehabilitačného programu pre vodičov zameraného na zmenu postoja a správania, ktorého cieľom je prevencia možnej recidívy rizikového správania vodiča. Navrhnuté opatrenie sleduje okrem zmeny správania aj doplnenie bežných sankčných opatrení (finančné postihy) použitím princípu „čas je cennejší ako finančný postih“. V zahraničí sa pri reedukačných programoch, ktorých cieľom je zmena postoja, uplatňujú viaceré psychologické poznatky. Ciele rehabilitačného programu sú:

* obmedzenie opakovania priestupku/trestného činu vplývaním na účastníkove postoje, prístupy a správanie,
* štart zmeny postoja, ktorý sa prejavoval rizikovým správaním účastníka cestnej premávky pri vedení motorového vozidla na postoj „jazdi zodpovedne a s rozumom“,
* popísanie a zverejnenie individuálneho rizikového správania a uvedomenie si ohrozenia ostatných prvkov v cestnej premávke „3V“ (vodič, vozidlo, vozovka),
* definovanie a uvedomenie vhodného správania v cestnej premávke.

Rehabilitačný program bude pozostávať z troch skupinových stretnutí, každé stretnutie bude trvať 3 vyučovacie hodiny v rozsahu 50 minút, s minimálne jednou psychohygienickou prestávkou počas jedného stretnutia.

**K bodu 100 (§ 92 ods. 1)**

Precizovanie zákazu viesť motorové vozidlo, ak držiteľ vodičského oprávnenia nedodržal podmienky, pre ktoré sa mu oprávnenie obmedzilo. Doplnenie výslovného zákazu si vyžiadala prax, keď napr. pri obmedzení vodičského oprávnenia zápisom kódu 05. 01. Obmedzenie viesť vozidlo len počas dňa alebo kódu 05. 07. Nepovolená jazda po diaľnici, bolo obtiažne sankcionovať vodičov jazdiacim počas noci alebo po diaľnici so zapísaným takýmto kódom vo vodičskom preukaze, a to aj napriek tomu, že to nepriamo z § 91 ods. 1 vyplýva. Navrhuje sa preto ustanoviť takýto zákaz ako porušenie všeobecne záväzného právneho predpisu o bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktoré môže byť s odkazom na § 22 ods. 1 písm. l) zákona o priestupkoch postihované ako priestupok.

**K bodu 104 (§ 97a ods. 2)**

Rovnako ako je tomu pri vydávaní cestovných dokladov, aj pri vodičských preukazoch sa navrhuje zaviesť rovnakú možnosť doručovania vyhotoveného vodičského preukazu v zahraničí ako je tomu pri uvedených identifikačných dokladoch, čím sa na zastupiteľských úradoch Slovenskej republiky v zahraničí zjednotí proces vydávania a doručovania. Navrhovaná úprava vychádza z potrieb občanov žijúcich v zahraničí a predstavuje výrazné uľahčenie poskytovania konzulárnych služieb v zahraničí. Vychádzajúc z praxe zastupiteľských úradov by sa za „odôvodnený prípad“ považovalo napríklad doručovanie v štátoch s časovo náročnou dostupnosťou sídla zastupiteľského úradu (napr. USA, Kanada, Austrália, Ruská federácia).

**K bodom 105 až 108, 110 [§ 107 ods. 2 písm. e), f), g), j) a k), § 107 ods. 3 písm. e)]**

Ide o precizovanie ustanovenia o údajoch, ktoré sa evidujú v evidencii vodičov tak, aby pokrývali všetky opatrenia na úseku vodičského oprávnenia, ktoré môže orgán Policajného zboru nariadiť alebo ktoré musí občan podľa zákona vykonať.

**K bodom 109, 116 [§ 107 ods. 2 písm. n), § 111 ods. 3 písm. e)]**

V evidencii vodičov a evidencii vozidiel sa navrhuje zaviesť pre vodičov a držiteľov vozidiel možnosť zadať svoje kontaktné údaje (číslo mobilného telefónu, emailová adresa), na ktoré následne Ministerstvo vnútra SR bude zasielať notifikácie o stave vybavenia žiadosti, resp. notifikácie upozorňujúce na končiacu platnosť dokladov a pod.

**K bodu 111 (§ 108 ods. 1)**

Vzhľadom na skutočnosť, že súdy rozhodujú aj o vine nemotorového účastníka cestnej premávky, je potrebné rozšíriť pôsobnosť tohto ustanovenia.

**K bodu 112 (§ 108 ods. 2)**

Úprava z dôvodu, že všetky orgány Policajného zboru, ktoré rozhodujú o vine za spáchaný priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, majú vkladať do evidencie vodičov skutok samostatne; ak však takýmto orgánom bude iný správny orgán ako orgán Policajného zboru, skutočnosť, že rozhodnutie o vine za dopravný priestupok nadobudlo právoplatnosť, je povinný oznámiť orgánu, ktorý vec objasňoval.

**K bodu 113 (§ 108 ods. 6)**

Zavádza sa možnosť pre posudzujúcich lekárov, psychiatrov a posudzujúcich psychológov zadávať údaje o vykonaných vyšetreniach v elektronickej podobe, čím sa odbremenia od povinnosti zasielať doklady o vyšetreniach orgánu Policajného zoru v papierovej podobe. Sprístupnenie možnosti elektronického zasielania niektorých údajov v dokladoch priamo do informačného systému evidencia vodičov uľahčí, zrýchli, sprehľadní a zobjektivizuje konanie o vodičskom oprávnení.

**K bodu 114 (§ 109 ods. 4)**

Vzhľadom na skutočnosť, že rovnaký prístup do informačného systému evidencia vodičov je zabezpečený na viacerých orgánoch Policajného zboru v Slovenskej republike nie je potrebné, aby občan žiadal o poskytnutie informácie len v mieste svojho pobytu, ale takúto informáciu mu poskytne akýkoľvek útvar Policajného zboru, ktorý vykonáva úkony spojené s vodičským oprávnením; v praxi sa takýmto orgánom rozumie predovšetkým okresný dopravný inšpektorát alebo oddelenie dokladov okresného riaditeľstva Policajného zboru.

**K bodu 117 (§ 112 ods. 6)**

Navrhuje sa, aby technická služba kontroly originality na účely overenia výpisu z registra prevádzkových záznamov bola povinná poskytnúť informáciu, či k vozidlu bol vytlačený výpis z registra prevádzkových záznamov. Ide o zmenu súvisiacu s doplnením možnosti pre držiteľa alebo vlastníka vozidla požiadať o overenie tohto výpisu ešte pred vykonaním evidenčného úkonu (§ 116 ods. 3).

**K bodu 120 (§ 115 ods. 1 a 2)**

Ide o legislatívno-technické opatrenie, ktoré vytvára predpoklady na ďalšie zefektívnenie prihlasovania vozidiel do evidencie pri štandardných podaniach na dopravných inšpektorátoch, kedy sa predpokladá postupné upustenie od súčasného spôsobu predkladania papierových žiadostí o prihlásenie vozidiel do evidencie.

**K bodu 122 (§ 115 ods. 2)**

V súvislosti s komunikáciou orgánov verejnej moci voči organizáciám, podnikateľom, ako aj občanov, ktorá prebieha zasielaním rozhodnutí do elektronických schránok podľa zákona o eGovernmente, sa navrhuje zabezpečenie zasielania údajov z rozhodnutí o schválení jednotlivo dovezených vozidiel z okresných úradov do systému Národnej evidencie vozidiel. V dôsledku uvedeného nebude potrebné predkladať rozhodnutia okresných úradov pri evidovaní vozidiel v doterajšej papierovej forme.

**K bodu 123 (§ 115 ods. 5 a 6, § 116a ods. 1, 2, 8 až 10, § 119 ods. 5, § 120 ods. 10, § 122 ods. 2)**

Legislatívno-technická úprava nadväzujúca na nové predpisy o kvalifikovanom elektronickom podpise [nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014].

**K bodu 124 (§ 115 ods. 7)**

Navrhuje sa zaviesť možnosť pre vlastníkov vozidiel, aby si sami mohli požiadať o prihlásenie novozakúpeného vozidla do evidencie prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Uvedené opatrenie je rozšírením súčasných možností elektronického prihlasovania novozakúpených vozidiel.

**K bodom 125, 130, 133, 138 (§ 115 ods. 8, § 116a ods. 6, § 117 ods. 6, § 119 ods. 7)**

Ide o opatrenie zamerané prioritne na zlepšenie podnikateľského prostredia, avšak bude mať vplyv na všetkých obyvateľov. Orgán Policajného zboru pri prihlásení vozidla do evidencie, pri vykonávaní zmien v evidencii vozidiel, pri zápise vlastníka vozidla a držiteľa vozidla, pri oznamovaní vývozu vozidla do cudziny prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel bude zasielať osvedčenie o evidencii časť I, časť II a tabuľky s evidenčným číslom na adresu určenú prevádzkovateľom vozidla, čím sa úplne odbremenia od osobnej návštevy dopravných inšpektorátov.

Držiteľ vozidla bude povinný pôvodné doklady a tabuľky od vozidla odovzdať kuriérovi pri preberaní nových dokladov, inak mu kuriér nové doklady a tabuľky neodovzdá a držiteľ bude musieť ísť dokončiť prevzatie osobne na dopravný inšpektorát. Ak došlo pred podaním elektronickej žiadosti k strate alebo odcudzeniu dokladov a tabuliek, kuriér odovzdá nové tabuľky a doklady len vtedy, ak už bola táto strata alebo odcudzenie ohlásené na príslušnom orgáne a zaznamenané v evidencii, a teda kuriér bude mať túto informáciu overenú. Inak bude postupovať rovnako – nové doklady a tabuľky držiteľovi neodovzdá a ten si ich bude musieť ísť prevziať osobne na dopravnom inšpektoráte.

**K bodu 127 (§ 116 ods. 3)**

Do registra prevádzkových záznamov vozidiel sa zaznamenáva zobrazovaná hodnota počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti, aby sa eliminovala neoprávnená manipulácia so zobrazovanou hodnotou odometra. Z tohto registra možno poskytnúť výpis, ktorý bude orgán Policajného zboru preverovať ešte pred vykonaním evidenčného úkonu.

**K bodu 128 (§ 116 ods. 8)**

V nadväznosti na už v minulosti upustenie od striktnej príslušnosti orgánu Policajného zboru podľa miesta evidovania vozidla pri evidenčných úkonoch, ktoré nemajú za následok vydanie nových tabuliek s evidenčným číslom, sa navrhuje umožniť aj oznámenie zmeny miesta pobytu, sídla alebo prevádzkarne na ktoromkoľvek orgáne Policajného zboru, ak sa v súvislosti s touto zmenou nevydáva nová tabuľka s evidenčným číslom.

**K bodu 129 (§ 116 ods. 9)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu vzhľadom na to, že predpis, na ktorý sa v danom ustanovení odkazuje, je už zrušený.

**K bodu 131 (§ 117 ods. 1)**

V súvislosti s navrhovanými opatreniami na zlepšenie podnikateľského prostredia sa navrhuje vypustenie vykonávania fyzického porovnávania údajov uvádzaných v dokladoch vozidiel s údajmi priamo na vozidle na dopravných inšpektorátoch. Takéto kontroly identifikátorov vozidiel zabezpečujú pracoviská technických kontrol, ktoré je potrebné absolvovať v pravidelných lehotách. Rovnako vykonávajú kontrolu identifikátorov vozidiel aj pracoviská kontroly originality vozidiel, ktoré sú na túto činnosť patrične vybavené.

**K bodu 132 (§ 117 ods. 5)**

Upresňujú sa podmienky pre podávanie žiadostí o zápis ďalšieho držiteľa vozidla prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel pre občanov, ktorí sú oslobodení od platenia správneho poplatku alebo majú nárok na zníženie výšky správneho poplatku podľa zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch.

**K bodu 134 (§ 117 ods. 7 a 9)**

Navrhuje sa vypustenie uvedených odsekov, nakoľko v doterajšom znení odseku 7 je alternatíva predloženia odborného posudku o kontrole originality pri porovnaní údajov na vozidle, ktoré sa navrhuje zo zákona vypustiť. Zároveň sa navrhuje vypustenie odseku 9, kde sú upravené povinnosti držiteľa pri odovzdaní pôvodných dokladov a tabuliek s evidenčným číslom.

**K bodu 135 (§ 117 ods. 8)**

Ide o legislatívno-technické zosúladenie možnosti vykonania zápisu ďalšieho držiteľa vozidla pri zadržaných dokladoch od vozidla alebo tabuliek s evidenčným číslom rovnako, ako je to v súčasnom znení § 116 ods. 15.

**K bodu 136 (§ 118 ods. 5)**

Návrh opatrenia v súvislosti s povinnosťou ustálenia osoby držiteľa a prevádzkovateľa vozidla počas celej doby, kedy je vozidlo zaistené predovšetkým podľa § 21 zákona č. 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore.

**K bodu 137 (§ 119 ods. 3)**

Navrhovanou zmenou sa umožňuje požiadať o vývoz dosiaľ neevidovaného vozidla aj pri vozidlách, ktoré okresný úrad schválil ako jednotlivo dovezené vozidlo z cudziny.

**K bodu 139 (§ 119a ods. 1, § 120 ods. 1)**

Navrhuje sa možnosť požiadania o dočasné vyradenie vozidla z evidencie a trvalé vyradenie z evidencie na ktoromkoľvek dopravnom inšpektoráte, čo sú ďalšie opatrenia na zlepšenie podnikateľského prostredia, ako aj pre fyzické osoby ako držiteľov vozidiel.

**K bodu 140 (§ 119a ods. 2)**

Pri dočasnom vyradení vozidla z evidencie sa navrhuje vypustenie povinného odovzdávania tabuľky s evidenčným číslom vzhľadom na priestorové a administratívne nároky s tým spojené na jednotlivých pracoviskách. Z hľadiska nemožnosti vedenia vozidla postačuje odovzdanie dokladov vozidla a z hľadiska kontroly sú k dispozícii už efektívne možnosti elektronického dohľadu.

**K bodu 142 (§ 121 ods. 1)**

Problematika spracovania návrhu na vyradenie vozidla je duplicitne a nie celkom jednotne upravená v § 21 ods. 2 zákona č. 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore, ako aj v § 121 ods. 1 zákona o cestnej premávke. Z dôvodu jednoznačného postupu orgánu Policajného zboru pri rozhodovaní o vyradení z evidencie vozidiel sa navrhuje upraviť postup len s odkazom na zákon o Policajnom zbore.

**K bodu 144 (§ 123 ods. 18)**

V nadväznosti na vládou schválený Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republiky (uznesenie č. 110 z 13. marca 2019) sa dopĺňa možnosť požiadať o vydanie špecifickej tabuľky s evidenčným číslom pre čisté elektromobily a plug-in hybridy. Špecifickosť týchto tabuliek v podobe inej farebnosti podkladu (zelený oproti štandardnému bielemu) bude následne konkretizovaná vo vykonávacej vyhlášky.

**K bodu 146 (§ 127 ods. 1)**

Spresňuje sa znenie ustanovenia o prideľovaní zvláštneho evidenčného čísla vrátane aktualizácie citácií v poznámke pod čiarou.

**K bodom 147, 151 (§ 127 ods. 4 a 14)**

Ide o legislatívno-technické úpravy v nadväznosti na zmenu označovania odsekov v § 127.

**K bodom 148, 149 (§ 127 ods. 5 a 11)**

Navrhuje sa zaviesť nové zvláštne evidenčné číslo, ktoré bude obsahovať písmeno F a bude určené pre jednotlivo vyrobené vozidlá s obmedzenou prevádzkou, čím sa takéto vozidlá jednoznačne odlíšia od vozidiel, ktoré nie sú schválené na prevádzku v cestnej premávke a používajú sa na poľnohospodárske alebo lesné práce a ktorým sa ostane prideľovať zvláštne evidenčné číslo obsahujúce písmeno C.

**K bodu 150 (§ 127 ods. 12)**

Rovnako ako je tomu na tabuľke so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno V (vývoz), navrhuje sa aj na tabuľke so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcom písmeno C vyznačovať dobu jej platnosti.

**K bodu 152 [§ 127 ods. 14 písm. d) a e)]**

Dopĺňajú sa nové dôvody, kedy sa nevydá zvláštne evidenčné číslo obsahujúce písmeno C – ak je možné vozidlu udeliť opätovné schválenie jednotlivého vozidla alebo dodatočné schválenie jednotlivého vozidla. Ide o obdobné prípady ako je tomu v súčasnosti, ktoré vyplývajú zo zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

**K bodu 153 (§ 127 ods. 15)**

Navrhuje sa upraviť dobu platnosti vydaných tabuliek so zvláštnym evidenčným číslom najviac na 5 rokov najmä pre predajcov nových vozidiel, na 3 roky pre tabuľky, ktoré vydáva okresný úrad pre jednotlivo dovezené vozidlá, na 10 rokov pre jednotlivo schválené vozidlá s obmedzenou prevádzkou a zároveň sa zjednocuje doba vydania tabuliek so zvláštnym evidenčným číslom pre športové a historické vozidlá na 5 rokov. Uvedeným opatrením dôjde k zefektívneniu výkonu štátnej správy na okresných úradoch, ako aj zjednodušeniu podmienok pre predajcov nových vozidiel.

**K bodu 154 (§ 128 ods. 2)**

K doterajšiemu príkladnému uvedeniu účelu vydania tabuliek so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcich písmeno C pre okresné úrady a predajcov už evidovaných vozidiel sa dopĺňajú aj predvádzacie jazdy ako jeden z najbežnejších účelov ich používania.

**K bodom 155, 156 (§ 131 ods. 1 a 2)**

Navrhuje sa ustanoviť povinnosť vrátenia tabuliek so zvláštnym evidenčným číslom do 30 dní od uplynutia ich platnosti, čím bude umožnené plnohodnotné používanie týchto tabuliek počas celej doby ich zapožičania oprávneným orgánom a organizáciám.

**K bodu 157 (§ 132a ods. 3)**

Obdobne ako pri prihlasovaní nových vozidiel do evidencie a vykonávaní zmien v evidencii vozidiel sa navrhuje aj pri vykonávaní výmen tabuliek s evidenčným číslom a dokladov od vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zaviesť rovnaké podmienky na zasielanie dokladov od vozidiel a vývozných tabuliek s evidenčným číslom na adresu určenú prevádzkovateľom vozidla.

**K bodu 159 [§ 137 ods. 2 písm. a)]**

Ide o legislatívno-technickú úpravu.

**K bodu 160 [§ 137 ods. 2 písm. k)]**

Úprava vo vzťahu k navrhovanej zmene v § 10 ods. 11. Zneužitie záchranárskej uličky vo vzťahu k jej využitiu záchrannými zložkami a nie inými vodičmi, ktorí sa napríklad ponáhľajú, je svojím charakterom jednoznačne závažným nebezpečným konaním pre ostatných účastníkov cestnej premávke a predovšetkým pre osoby zranené (ak je ulička vytváraná v dôsledku vzniku dopravnej nehody).

**K bodu 161 [§ 137 ods. 2 písm. l)]**

Precizovanie ustanovenia vo vzťahu k jednoznačnosti jeho výkladu.

**K bodu 162 [§ 137 ods. 2 písm. n)]**

Precizovanie ustanovenia, ktorým sa má zamedziť nesprávnemu výkladu účinného ustanovenia vo vzťahu len k miestu, kde je iné vozidlo predchádzané, kdežto napr. § 15 ods. 5 písm. b) hovorí o čase (nie mieste), kedy nemožno predchádzať.

**K bodu 164 [§ 137 ods. 2 písm. x)]**

Precizovanie ustanovenia, ktoré v súčasnosti možno nesprávne vykladať, že jazda bez vodičského preukazu (napr. z dôvodu zabudnutia), ktorý je neplatným z dôvodu nesplnenia si povinnosti držiteľa vodičského oprávnenia po uplynutí zákazu činností podrobiť sa v § 91 ods. 6 uvedeným opatreniam, nie je porušením pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom na rozdiel od toho, ak takýto neplatný vodičský preukaz je pri kontrole policajtovi predložený.

**K bodu 165 [§ 137 ods. 2 písm. aa)]**

§ 4 ods. 2 písm. b) ustanovuje jednoznačný zákaz vodičovi viesť motorové vozidlo akejkoľvek skupiny počas trvania trestu zákazu činnosti spočívajúceho v zákaze vedenia motorových vozidiel alebo počas trvania sankcie zákazu činnosti spočívajúcej v zákaze vedenia motorových vozidiel. V prípade porušenia tejto povinnosti je právnym následkom trest za trestný čin Marenie výkonu úradného rozhodnutia podľa § 348 ods. 1 písm. d) Trestného zákona. Na vyvodenie zodpovednosti za uvedený trestný čin sa vyžaduje úmyselné zavinenie. Ak rozhodnutie s vysloveným zákazom činnosti bol vodičovi doručovaný podľa ustanovení o náhradnom doručovaní, rozhodnutie síce nadobudne právoplatnosť a vykonateľnosť, ale vodič nie je oboznámený so skutočnosťou, že mu bol zákaz činnosti uložený. Úmyselné porušenie povinnosti vyplývajúcej z § 4 ods. 2 písm. b) je v takom prípade veľmi ťažko preukázateľné a často je takéto konanie postúpené na konanie o priestupku, kde na vyvodenie zodpovednosti za takéto konanie postačuje preukázať minimálne nevedomú nedbanlivosť. V súčasnosti je však takéto porušenie možno kvalifikovať len ako priestupok podľa § 22 ods. 1 písm. l) zákona o priestupkoch, čo nie je adekvátne k záujmu chránenému týmto zákonom, ktorý bol skutkom porušený. Z uvedeného dôvodu sa navrhuje vložiť uvedené porušenie do zoznamu porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom.

**K bodu 166 [§ 138 ods. 1 písm. n)]**

Legislatívno-technická úprava vo vzťahu k zavedeniu novej povinnosti posudzujúceho psychológa po vykonaní rehabilitačného programu pre vodičov.

**K bodu 167 (§ 138 ods. 4 až 7)**

Zavedenie zrýchleného – rozkazného – konania na účely konania o správnom delikte podľa § 138 sa navrhuje z dôvodu zrýchlenia, zefektívnenia a zjednodušenia konania. Navrhuje sa ako obdoba rozkazného konania v konaní o priestupkoch; rozsah výšky pokuty zostáva rovnaký ako pri riadnom konaní.

Z dôvodu výraznej rozdielnosti jednotlivých skutkových podstát, ako aj rozdielnosti nebezpečnosti pre spoločnosti sa súčasne vylučuje možnosť využitia všeobecnej zásady spoločného konania o všetkých skutkoch jedného páchateľa, ktoré prejednáva ten istý správny orgán.

**K bodu 168 (§ 138a)**

Z dôvodu potreby presnej elektronickej evidencie správnych deliktov, najmä z dôvodu, že zákon predpokladá zvýšenie pokuty v prípade recidívy správneho deliktu (§ 138 ods. 2), sa navrhuje zaviesť evidencia správnych deliktov podľa § 138.

**K bodu 169 (§ 139a ods. 5)**

Zmena z dôvodu zosúladenia sankcií v rámci objektívnej zodpovednosti (§ 6a) so sankciami v rámci priestupkovej zodpovednosti (§ 137 ods. 2) za nezastavenie vozidla na príkaz dopravnej značky Stoj, daj prednosť v jazde!, čo nie je porušenie pravidiel závažným spôsobom, preto sa výška sankcie za toto porušenie povinnosti znižuje na 99 eur.

**K bodu 170 (§ 139 ods. 12 a 13)**

Navrhuje sa doplnenie novej skutkovej podstaty v súvislosti s novou povinnosťou vytvárania záchranárskej uličky. Zneužitie záchranárskej uličky v prípade vyvodzovania subjektívnej zodpovednosti vodiča sa navrhuje sankcionovať ako porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom a preto v prípade objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla sa navrhuje toto sankcionovať tiež vyššou pokutou vo výške 300 eur.

**K bodu 171 (§ 139b ods. 3)**

Z dôvodu neexistencie ustanovení o zániku zodpovednosti právnickej osoby za spáchanie správneho deliktu držiteľa vozidla sa navrhuje obdoba zániku trestnej zodpovednosti právnickej osoby vyjadrenej v § 4 ods. 5 zákona č. 91/2016 Z. z. o trestnej zodpovednosti právnických osôb.

**K bodu 172 (§ 139b ods. 6)**

Pri zastavení vozidla na základe toho, že evidenčné číslo bude na tzv. čiernej listine, sa umožňuje evidovanú pokutu uhradiť aj policajtovi priamo na mieste.

**K bodu 173 [§ 139c ods. 1 písm. a)]**

Úprava ustanovenia z dôvodu nedostatočných, resp. nepresných dôvod na odloženie a zastavenie konania. V prípade, ak držiteľ vozidla bol z rôznych dôvodov nesprávne stotožnený, nie je možné za súčasnej právnej úpravy vec odložiť, resp. zastaviť, aby mohlo byť konané o totožnom protiprávnom skutku ale iného, správne určeného, reálneho držiteľa vozidla.

**K bodu 174 (§ 139d ods. 1)**

V rámci prijímaných opatrení zameraných na zlepšenie vymožiteľnosti pokuty uloženej pri realizácii inštitútu objektívnej zodpovednosti sa navrhuje zregulovať aj situáciu, kedy by sa riadne zistený držiteľ vozidla vyhýbal prevzatiu doporučenej zásielky s vydaným rozkazom podľa § 139d ods. 1. S poukazom na v praxi neraz neaplikovateľný postup správneho orgánu podľa § 24 ods. 2, resp. § 25 správneho poriadku do zahraničia je potrebné prijať účinné opatrenia na zamedzenie možného špekulatívneho konania držiteľa vozidla, kde pri jednoduchom neprebratí zásielky by nemohol byť nikdy postihnutý za porušenie povinností podľa § 6a. Navrhovaným riešením sa vydaný, avšak nie doručený rozkaz po opakovanom, neúspešnom pokuse o doručenie adresátovi automaticky považuje za nevydaný, neexistujúci, ničotný. Orgán Policajného zboru, ktorý ho vydal, túto skutočnosť oznámi policajtovi (prostredníctvom navrhovaného informačného systému objektívnej zodpovednosti), ktorý bude až do času uplynutia prekluzívnej lehoty dvoch rokov od porušenia pravidiel cestnej premávky, oprávnený, ak takéto vozidlo pri opätovnej jazde v Slovenskej republiky kontroluje, uplatniť na neho všetky nové opatrenia vyplývajúce z § 139h, t. j. prioritne vyzvať držiteľa alebo vodiča vozidla na úhradu pokuty – realizácia blokového konania, resp. zloženie peňažnej záruky (kaucie).

**K bodu 175 (§ 139d ods. 7)**

Potreba úpravy z dôvodu, že následným konaním nemusí byť len konanie o priestupku, ale môže sa jednať napríklad pri porušení pravidiel cestnej premávky policajtom o disciplinárne konanie. Pojem skutok je všeobecnejším pojmom subsumujúcim aj iné protiprávne konania okrem priestupku (má sa na mysli predovšetkým disciplinárne porušenia).

**K bodom 176, 177 (§ 139f ods. 2 a 10)**

Úprava vo vzťahu k potrebe precizovania rozsahu údajov, ktoré sú v súvislosti s konaním o správnom delikte držiteľa vozidla potrebné uchovávať. Súčasne sa s ohľadom na potrebu existencie ustanovenia o výmaze údajov v čase ich nepotrebnosti zavádza celoplošné zničenie osobných údajov po piatich rokoch od vykonania pokuty, ostatné, anonymizované údaje budú uchovávané len pre následné štatistické vyhodnocovanie.

**K bodom 178 (§ 139h)**

Efektívnosti prejednávania správnych deliktov držiteľa vozidla, a teda v konečnom dôsledku zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky prostredníctvom využívania objektívnej zodpovednosti, bráni predovšetkým vo vzťahu k vozidlám evidovaným zahraničí nemožnosť lustrácie v evidenčných systémoch cudzích krajín za účelom zistenia údajov o držiteľovi vozidla, resp. aj po prípadnom zistení týchto údajov, neefektívne procesné ukončovanie konania a reálne vymáhanie uložených pokút. V nadväznosti na navrhované zmeny v § 69 ods. 1 písm. h) a § 72a sa navrhuje, aby policajt, ktorý lustráciou v informačných systémoch Policajného zboru zistí, že s vozidlom bolo v minulosti porušené pravidlo cestnej premávky taxatívne určené v § 6a (a orgán Policajného zboru držiteľa takéhoto vozidla vzhľadom na technické alebo legislatívne obmedzenia nemohol zistiť a teda nemohol vydať rozkaz o uložení pokuty podľa § 139d ods. 1, resp. vydaný rozkaz sa držiteľovi nepodarilo doručiť a teda sa považuje za nevydaný), mohol dané vozidlo zastaviť pri kontrole v cestnej premávke a vec vybaviť v zrýchlenom, blokovom konaní.

V snahe zachovať čo najpodobnejší systém a postupy pri prejednávaní porušenia povinnosti podľa § 6a v skrátenom blokovom konaní s rozkazným konaním (§ 139d), navrhuje sa vybaviť porušenie § 6a, ktoré nebolo v minulosti postihnuté, v blokovom konaní čo najviac podobnom blokovému konaniu podľa zákona o priestupkoch s nevyhnutnými odchýlkami. S ohľadom na všeobecný zánik zodpovednosti vyjadrený v § 139b ods. 3 možno takýmto spôsobom vybavovať len porušenia § 6a nie staršie ako dva roky.

Policajt po zastavení vozidla preukáže vodičovi, resp. držiteľovi vozidla, základné údaje o porušení § 6a v minulosti a ak s tým bude vodič alebo držiteľ vozidla súhlasiť, policajt vydá blok na pokutu, pričom presná výška pokuty bude daná zákonom, a to vo výške dvoch tretín pokuty uvedenej v § 139a. Riadne zistenie deliktu a súhlas sa teda bude vyžadovať aj pri tomto blokovom konaní. Ak vodič ani držiteľ vozidla nebudú súhlasiť s prejednaním správneho deliktu v blokovom konaní, ale z predložených dokladov bude hodnoverne preukázaná osoba držiteľa, policajt tieto zistené údaje poskytne príslušnému orgánu na začatie riadneho konania o správnom delikte držiteľa vozidla. Keďže sa však predpokladá uplatňovanie blokového konania predovšetkým vo vzťahu k vozidlám evidovaným v cudzine, zavádza sa aj možnosť uložiť peňažnú záruku (kauciu), ktorá bude prichádzať do úvahy pri neochote prejednať správny delikt držiteľa vozidla v blokovom konaní. Zloženie kaucie bude možné tiež nariadiť z dôvodu vylúčenia špekulatívneho konania zo strany vodiča, resp. držiteľa vozidla, ak vodič nepredloží osvedčenie o evidencii alebo evidenčný doklad od vozidla vydaný v cudzine ani neposkytne údaje o vozidle a jeho držiteľovi.

Kaucia sa bude ukladať v plnej výške pokuty uvedenej v § 139a a bude slúžiť ako zábezpeka riadneho ukončenia konania o správnom delikte držiteľa vozidla. Kaucia sa vráti len vtedy, ak sa podarí držiteľovi alebo vodičovi vozidla právoplatne uložiť pokutu, ktorá bude aj uhradená alebo vtedy, ak bola vec odložená (napríklad z dôvodu, že sa zistí, že ide o držiteľa, ktorý požíva výsady a imunity podľa medzinárodného práva).

Ak na mieste nedôjde k úhrade uloženej blokovej pokuty alebo k zloženiu kaucie, policajt využije svoje nové oprávnenia podľa § 72a ods. 1 a zadrží osvedčenie o evidencii a tabuľku s evidenčným číslom, pričom môže použiť aj technické prostriedky na zabránenie odjazdu tohto vozidla až do času preukázateľného zaplatenia pokuty alebo zloženia kaucie.

Inštitút blokového konania sa nebude môcť využiť, ak držba vozidla bola po porušení povinnosti držiteľa vozidla podľa § 6a prevedená na inú osobu. Ak však policajt zistí údaje o osobe, ktorá bola držiteľom vozidla v čase porušenia tejto povinnosti, údaje oznámi príslušnému orgánu Policajného zboru, ktorý bude ďalej postupovať podľa § 139c a 139d.

**K bodu 179 [§ 140 ods. 1 písm. a)]**

Navrhovaným umožnením povoľovania výnimky z § 39 ods. 4 sa za konkrétnych podmienok určených orgánom Policajného zboru, resp. Ministerstva vnútra SR povolí výnimka zo zákazu jazdy stanovených vozidiel na ceste III. triedy. Navrhovanou zmenou dôjde z pohľadu bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky k zníženiu intenzity cestnej premávky, najmä na cestách vyššej kategórie vo väčších mestách u tranzitnej dopravy, čo bude mať bezprostredný vplyv na zníženie počtu kolíznych bodov, čím dôjde k zníženiu počtu dopravných nehôd a škodových udalostí, dôjde k zamedzeniu vzniku náhlych kolón pomaly jazdiacich nákladných vozidiel, čo sa zároveň pozitívne odrazí na plynulosti cestnej premávky. V neposlednom rade dôjde k vytvoreniu priaznivejšieho prostredia v oblasti podnikania v autodoprave. Trasy po cestách III. triedy budú pre jednotlivých žiadateľov o výnimku vopred určované a schvaľované príslušným orgánom Policajného zboru, resp. Ministerstva vnútra SR.

**K bodom 180, 184 (§ 141 os. 1 a 6)**

Ide o legislatívno-technickú zmenu nadväzujúcu na zmeny v legislatívnych pravidlách vlády.

**K bodu 181 [§ 141 ods. 5 písm. b)]**

Odňatie odkladného účinku proti rozhodnutiu o udelené vodičského oprávnenia sa navrhuje z dôvodu existencie záujmu účastníka konania na urýchlenom výkone rozhodnutia orgánu Policajného zboru – vydanie vodičského preukazu.

**K bodom 182, 185 [§ 141 ods. 5 písm. f), § 141 ods. 6 písm. k)]**

Precizovanie ustanovenia vo vzťahu ku všetkým opatreniam na úseku vodičského oprávnenia, ktoré môže orgán Policajného zboru nariadiť. Z hľadiska dôležitosti a naliehavosti záujmu vyšetrenia sa jedná o obdobné opatrenia ako napríklad preskúmanie zdravotnej alebo psychickej spôsobilosti.

**K bodu 183 [§ 141 ods. 5 písm. g)]**

Vylúčenie odkladného účinku odvolania pri nariadení rehabilitačného programu pre vodičova je dôležité vo vzťahu k potrebe bezprostrednosti podrobenia sa tomuto opatreniu.

**K bodu 186 [§ 141 ods. 6 písm. r)]**

Vylučuje sa použitie správneho poriadku na uloženie povinnosti zložiť peňažnú záruku podľa § 139h ods. 6

**K bodu 187 (§ 141 ods. 7)**

Zákon o priestupkoch obsahuje odlišné ustanovenie o postúpení veci ako správny poriadok, podľa ktorého sa postupuje v sankčných konaniach proti právnickým osobám. Je žiaduce, aby boli niektoré postupy z priestupkového konania prevzaté aj do tohto druhu správneho konania. Umožnenie presunu kompetencie na orgán, kde má účastník konania – právnická osoba organizačnú zložku alebo prevádzkareň, alebo osoba, ktorá zastupuje túto spoločnosť trvalý či prechodný pobyt zabezpečí (na účely potreby osobnej účasti zástupcu tejto spoločnosti) priblíženie výkonu potrebných úkonov k občanovi. Neraz sa v praxi stáva, že skutok bol spáchaný napríklad v Košiciach, ale celá spoločnosť má zázemie napríklad v Bratislave, je neekonomické a časovo náročné vyžadovať osobnú účasť osoby z Bratislavy na pojednávaní v Košiciach.

**K bodu 188 (§ 143f)**

Z dôvodu právnej istoty sa jednoznačne ustanovuje, že navrhované nové opatrenia vo vzťahu k mladým vodičom (§ 91a) sa budú uplatňovať až na osoby, ktorým bolo vodičské oprávnenie udelené po nadobudnutí účinnosti tohto zákona.

**K bodu 189 (príloha)**

Transpozičná príloha sa dopĺňa o smernicu 2018/645.

**K bodu 190**

Ide o legislatívno-technické úpravy, ktoré zosúlaďujú označovanie kategórií vozidiel so zákonom č. 106/2018 Z. z.

**K čl. II (cestný zákon)**

**K bodom 1 až 8, 10, 12 až 15 [§ 3 ods. 3 písm. g), q) a r), § 3a ods. 1 a 5, § 3b ods. 4, § 3c ods. 1 písm. a), § 3d ods. 1 a ods. 5 písm. a), § 3h ods. 1, § 4a ods. 4, § 6 ods. 3 písm. a) a b), § 10 ods. 3 a 4, § 11 ods. 6]**

V nadväznosti na zmeny navrhované v zákone o cestnej premávke týkajúce sa cesty pre motorové vozidlá sa navrhuje vypustiť aj v cestnom zákone ustanovenia týkajúce sa rýchlostnej cesty, ktoré nepresne evokujú ako keby to bolo samostatná kategória pozemných komunikácií.

**K bodu 9 [§ 3d ods. 5 písm. c)]**

Ide o opravu gramatickej chyby.

**K bodu 11 (§ 4)**

Rýchlostná cesta je v súčasnosti nepresne vnímaná ako samostatná kategória pozemných komunikácií; navrhuje sa preto jednoznačne vyjadriť, že je to len stavebnotechnická kategória diaľnic, ktorá je odlišná svojimi návrhovými prvkami, nie základným vymedzením (t. j. komunikácia s obmedzeným pripojením a prístupom).

**K čl. III (zákon o priestupkoch)**

**K bodom 1, 6 a 7 [§ 22 ods. 1 písm. b), § 22 ods. 2 písm. a) a b)]**

Z dôvodu menšej nebezpečnosti činu pre spoločnosť sa navrhovanou zmenou znižuje sankcia za spáchanie priestupku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky podľa § 22 ods. 1 písm. b) zákona o priestupkoch, ale len v prípadoch, ak udalosť v cestnej premávke, ktorá by inak mohla byť kvalifikovaná ako škodová udalosť, vzhľadom na nesplnenie povinností, resp. porušenia zákazov podľa § 64 ods. 2 zákona o cestnej premávke je dopravnou nehodou.

**K bodu 2 [§ 22 ods. 1 písm. c)]**

§ 4 ods. 2 písm. b) zákona o cestnej premávke ustanovuje jednoznačný zákaz vodičovi viesť motorové vozidlo akejkoľvek skupiny počas trvania trestu zákazu činnosti spočívajúceho v zákaze vedenia motorových vozidiel alebo počas trvania sankcie zákazu činnosti spočívajúcej v zákaze vedenia motorových vozidiel. V prípade porušenia tejto povinnosti je právnym následkom trest za trestný čin Marenie výkonu úradného rozhodnutia podľa § 348 ods. 1 písm. d) Trestného zákona. Na vyvodenie zodpovednosti za uvedený trestný čin sa vyžaduje úmyselné zavinenie. V prípade, ak rozhodnutie s vysloveným zákazom činnosti bol vodičovi doručovaný podľa ustanovení o náhradnom doručovaní, rozhodnutie síce nadobudne právoplatnosť a vykonateľnosť, ale vodič nie je oboznámený so skutočnosťou, že mu bol zákaz činnosti uložený. Úmyselné porušenie povinnosti vyplývajúcej z § 4 ods. 2 písm. b) zákona o cestnej premávke je v takom prípade veľmi ťažko preukázateľné a často je takéto konanie postúpené na konanie o priestupku, kde na vyvodenie zodpovednosti za takéto konanie postačuje preukázať minimálne nevedomú nedbanlivosť. V súčasnosti je však takéto porušenie možno kvalifikovať len ako priestupok podľa § 22 ods. 1 písm. l) zákona o priestupkoch, čo nie je adekvátne k záujmu chránenému týmto zákonom, ktorý bol skutkom porušený. Z uvedeného dôvodu sa navrhuje vložiť nová skutková podstata priestupku.

**K bodu 3 [§ 22 ods. 1 písm. e)]**

Zmena z dôvodu nejednoznačnosti a v praxi (tak na strane občana, ako aj policajta) obtiažneho výkladu pojmu zastavané územie obce s odkazom na § 139a ods. 8 stavebného zákona, podľa ktorého takýmto územím môže byť napríklad pozemok ostatných plôch, pozemok vhodný na zastavanie vymedzených na tento účel schváleným územným plánom obce alebo schváleným územným plánom zóny, pozemok, ktoré podľa schváleného územného plánu obce alebo schváleného územného plánu zóny sú určené na umiestnenie stavieb na účel uspokojovania voľnočasových a rekreačných potrieb obyvateľstva (rekreácie). Skutočnosť, či obec schválila dané miesto na umiestnenie stavby, v praxi nemusí byť okamžite na mieste jednoznačne viditeľné. Navrhované ustanovenie bude v praxi jednoducho vykonateľné, zrejmé a jednoznačné. Obcou sa takto bude rozumieť priestor v platnosti dopravnej značky Obec.

V nadväznosti na zmeny v zákone o cestnej premávke sa zároveň sa pod danú výnimku subsumujú aj vodiči kolobežky s pomocným motorčekom a vodiči samovyvažovacieho vozidla.

**K bodom 4, 8 a 11 [§ 22 ods. 1 písm. k), § 22 ods. 2 písm. e), § 22 ods. 3 písm. d)]**

Nevenovanie sa vedeniu vozidla a nesledovanie situácie v cestnej premávky, pod ktoré je možné subsumovať aj obsluhovanie telefónneho prístroja, patrí medzi najčastejšie príčiny dopravných nehôd. Samotné obsluhovanie telefónu počas vedenia vozidla patrí medzi najčastejšie zistené a sankcionované porušenia pravidiel cestnej premávky, pričom ani zvýšený dohľad nad týmto negatívnym správaním neprináša pokles používania telefónov, ale naopak – používanie telefónov má u vodičov neustále stúpajúcu tendenciu (za posledných 5 rokov vzrástol počet zistených týchto priestupkov takmer trojnásobne). Navrhuje sa preto, aby bolo možné tento priestupok sankcionovať v samostatnej úrovni výšky pokuty, a to do 100 eur v blokovom konaní (namiesto doterajších do 50 eur) a do 200 eur v riadnom konaní (namiesto doterajších do 100 eur).

**K bodom 5, 9, 10, 12 až 14 [§ 22 ods. 1 písm. m), § 22 ods. 2 písm. g) a h), § 22 ods. 3 písm. e) a f), § 22 ods. 4]**

Ide o legislatívno-technické úpravy nadväzujúce na vloženie nového písmena k) do § 22 ods. 1.

**K čl. IV (zákon o obecnej polícii)**

Súčasné vymedzenie priestupkov proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktoré sú oprávnení prejednávať príslušníci obecnej polície, oddeľuje porušenia pravidiel vyplývajúce z konkrétnych dopravných značiek a porušenia pravidiel vyplývajúce zo všeobecnej úpravy cestnej premávky, pričom ich vymedzuje rozdielne. Výpočet dopravných značiek, ktorých porušenie môže prejednať obecná polícia v blokovom konaní nezahŕňa porušenia pravidiel, ktoré sú obsahovo príbuzné, avšak vyplývajú z iných značiek, ako tých, ktoré sú výslovne uvedené v súčasnom znení § 3 ods. 1 písm. f) zákona o obecnej polícii. Nie je teda napríklad možné prejednať porušenie zákazu zastavenia, státia alebo vjazdu vyplývajúceho z dopravných značiek o cestičkách pre chodcov, korčuliarov alebo jazdcov na koňoch, porušenie zákazu vjazdu do vyhradeného jazdného pruhu alebo vyplývajúceho z vyznačených šikmých rovnobežných čiar, či porušenie zákazu odbočovania nedovoleným prejazdom cez pozdĺžnu súvislú čiaru alebo dvojitú pozdĺžnu súvislú čiaru. Taktiež obecná polícia nemôže prejednať porušenie všeobecných pravidiel o otáčaní, hoci porušenie dopravnej značky Zákaz otáčania prejednať môže.

Navrhuje sa preto zjednotiť a spoločne vymedziť rozsah pravidiel cestnej premávky, ktorých porušenie môže prejednávať obecná polícia v blokovom konaní tak, aby na oprávnenie prejednávať nemalo vplyv to, či tieto pravidlá vyplývajú zo všeobecnej úpravy alebo z dopravných značiek.

**K čl. V (zákon o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií)**

**K bodu 1 [§ 3 ods. 1 písmeno m)]**

Navrhuje sa zovšeobecniť súčasné oslobodenie od mýta pre vozidlá tvoriace mobilizačné rezervy na všetky vozidlá Správy štátnych hmotných rezerv SR, ktoré plnia podľa zákona č. 372/2012 Z. z. o štátnych hmotných rezervách, zákona č. 129/2002 Z. z. o integrovanom záchrannom systéme a zákona č. 387/2002 Z. z. o riadení štátu v krízových situáciách mimo času vojny a vojnového stavu.

**K bodu 2 (§ 29 os. 10)**

Pri zastavení vozidla na základe toho, že evidenčné číslo bude na tzv. čiernej listine, sa umožňuje evidovanú pokutu uhradiť aj policajtovi priamo na mieste.

**K bodu 3 (§ 33)**

Efektívnosti prejednávania správnych deliktov prevádzkovateľa vozidla na úseku výberu mýta bráni predovšetkým vo vzťahu k vozidlám evidovaným zahraničí nemožnosť lustrácie v evidenčných systémoch cudzích krajín za účelom zistenia údajov o prevádzkovateľovi vozidla. Ak sa lustráciou v informačných systémoch zistí, že s vozidlom bolo v minulosti porušené niektoré z ustanovení § 9 ods. 1, ods. 2 písm. b) alebo písm. d) a vznikol tým nedoplatok mýta (a prevádzkovateľ takéhoto vozidla vzhľadom na technické alebo legislatívne obmedzenia nemohol byť zistený, a teda sa mu nemohol vydať rozkaz o uložení pokuty podľa § 29), policajt bude môcť dané vozidlo zastaviť pri kontrole v cestnej premávke a vec vybaviť v zrýchlenom, blokovom konaní.

V snahe zachovať čo najpodobnejší systém a postupy pri prejednávaní porušenia povinnosti podľa § 9 ods. 1, ods. 2 písm. b) alebo písm. d) v skrátenom blokovom konaní s rozkazným konaním (§ 29), navrhuje sa vybaviť porušenie týchto ustanovení, ktoré nebolo v minulosti postihnuté, v blokovom konaní čo najviac podobnom blokovému konaniu podľa zákona o priestupkoch s nevyhnutnými odchýlkami. S ohľadom na všeobecný zánik zodpovednosti vyjadrený v § 29 ods. 8 možno takýmto spôsobom vybavovať len porušenia zákona nie staršie ako dva, resp. tri, roky.

Policajt po zastavení vozidla v súčinnosti s osobou poverenou výkonom kontroly preukáže vodičovi, resp. prevádzkovateľovi vozidla, základné údaje o porušení § 9 ods. 1, ods. 2 písm. b) alebo písm. d) v minulosti a ak s tým bude vodič alebo prevádzkovateľ vozidla súhlasiť, policajt vydá blok na pokutu, pričom presná výška pokuty bude daná zákonom, a to vo výške dvoch tretín pokuty uvedenej v § 29. Riadne zistenie deliktu a súhlas sa teda bude vyžadovať aj pri tomto blokovom konaní. Ak vodič ani prevádzkovateľ vozidla nebudú súhlasiť s prejednaním správneho deliktu v blokovom konaní, ale z predložených dokladov bude hodnoverne preukázaná osoba prevádzkovateľa, policajt tieto zistené údaje poskytne príslušnému orgánu na začatie riadneho konania o správnom delikte prevádzkovateľa vozidla. Keďže sa však predpokladá uplatňovanie blokového konania predovšetkým vo vzťahu k vozidlám evidovaným v cudzine, zavádza sa aj možnosť uložiť peňažnú záruku (kauciu), ktorá bude prichádzať do úvahy pri neochote prejednať správny delikt prevádzkovateľa vozidla v blokovom konaní. Zloženie kaucie bude možné tiež nariadiť z dôvodu vylúčenia špekulatívneho konania zo strany vodiča, resp. prevádzkovateľa vozidla, ak vodič nepredloží osvedčenie o evidencii alebo evidenčný doklad od vozidla vydaný v cudzine ani neposkytne údaje o vozidle a jeho prevádzkovateľa.

Kaucia sa bude ukladať v plnej výške pokuty uvedenej v § 29 a bude slúžiť ako zábezpeka riadneho ukončenia konania o správnom delikte prevádzkovateľa vozidla. Kaucia sa vráti len vtedy, ak sa podarí prevádzkovateľovi vozidla právoplatne uložiť pokutu, ktorá bude aj uhradená alebo vtedy, ak bola vec odložená (napríklad z dôvodu, že sa zistí, že ide o držiteľa, ktorý požíva výsady a imunity podľa medzinárodného práva).

Ak na mieste nedôjde k úhrade uloženej blokovej pokuty alebo k zloženiu kaucie, policajt využije svoje nové oprávnenia podľa § 72a ods. 1 zákona o cestnej premávke a zadrží osvedčenie o evidencii a tabuľku s evidenčným číslom, pričom môže použiť aj technické prostriedky na zabránenie odjazdu tohto vozidla až do času preukázateľného zaplatenia pokuty alebo zloženia kaucie.

Inštitút blokového konania sa nebude môcť využiť, ak držba vozidla bola po porušení povinnosti prevádzkovateľa vozidla podľa § 9 ods. 1, ods. 2 písm. b) alebo písm. d) prevedená na inú osobu. Ak však policajt zistí údaje o osobe, ktorá bola prevádzkovateľom vozidla v čase porušenia tejto povinnosti, údaje oznámi príslušnému orgánu, ktorý bude ďalej postupovať podľa § 29 až 32.

**K čl. VI (zákon o diaľničnej známke)**

**K bodu 1 (§ 11 ods. 8)**

Pri zastavení vozidla na základe toho, že evidenčné číslo bude na tzv. čiernej listine, sa umožňuje evidovanú pokutu uhradiť aj policajtovi priamo na mieste.

**K bodu 2 (§ 15)**

Efektívnosti prejednávania správnych deliktov prevádzkovateľa vozidla na úseku diaľničnej známky bráni predovšetkým vo vzťahu k vozidlám evidovaným zahraničí nemožnosť lustrácie v evidenčných systémoch cudzích krajín za účelom zistenia údajov o prevádzkovateľovi vozidla. Ak sa lustráciou v informačných systémoch zistí, že s vozidlom bola v minulosti porušená povinnosť podľa § 4 ods. 2 (a prevádzkovateľ takéhoto vozidla vzhľadom na technické alebo legislatívne obmedzenia nemohol byť zistený, a teda sa mu nemohol vydať rozkaz o uložení pokuty podľa § 11), policajt bude môcť dané vozidlo zastaviť pri kontrole v cestnej premávke a vec vybaviť v zrýchlenom, blokovom konaní.

V snahe zachovať čo najpodobnejší systém a postupy pri prejednávaní porušenia povinnosti podľa § 4 ods. 2 v skrátenom blokovom konaní s rozkazným konaním (§ 11), navrhuje sa vybaviť porušenie tohto ustanovenia, ktoré nebolo v minulosti postihnuté, v blokovom konaní čo najviac podobnom blokovému konaniu podľa zákona o priestupkoch s nevyhnutnými odchýlkami. S ohľadom na všeobecný zánik zodpovednosti vyjadrený v § 11 ods. 6 možno takýmto spôsobom vybavovať len porušenia zákona nie staršie ako dva, resp. tri, roky.

Policajt po zastavení vozidla v súčinnosti s osobou poverenou výkonom kontroly preukáže vodičovi, resp. prevádzkovateľovi vozidla, základné údaje o porušení § 4 ods. 2 v minulosti a ak s tým bude vodič alebo prevádzkovateľ vozidla súhlasiť, policajt vydá blok na pokutu, pričom presná výška pokuty bude daná zákonom, a to vo výške dvoch tretín pokuty uvedenej v § 11. Riadne zistenie deliktu a súhlas sa teda bude vyžadovať aj pri tomto blokovom konaní. Ak vodič ani prevádzkovateľ vozidla nebudú súhlasiť s prejednaním správneho deliktu v blokovom konaní, ale z predložených dokladov bude hodnoverne preukázaná osoba prevádzkovateľa, policajt tieto zistené údaje poskytne príslušnému orgánu na začatie riadneho konania o správnom delikte prevádzkovateľa vozidla. Keďže sa však predpokladá uplatňovanie blokového konania predovšetkým vo vzťahu k vozidlám evidovaným v cudzine, zavádza sa aj možnosť uložiť peňažnú záruku (kauciu), ktorá bude prichádzať do úvahy pri neochote prejednať správny delikt prevádzkovateľa vozidla v blokovom konaní. Zloženie kaucie bude možné tiež nariadiť z dôvodu vylúčenia špekulatívneho konania zo strany vodiča, resp. prevádzkovateľa vozidla, ak vodič nepredloží osvedčenie o evidencii alebo evidenčný doklad od vozidla vydaný v cudzine ani neposkytne údaje o vozidle a jeho prevádzkovateľa.

Kaucia sa bude ukladať v plnej výške pokuty uvedenej v § 11 a bude slúžiť ako zábezpeka riadneho ukončenia konania o správnom delikte prevádzkovateľa vozidla. Kaucia sa vráti len vtedy, ak sa podarí prevádzkovateľovi alebo vodičovi vozidla právoplatne uložiť pokutu, ktorá bude aj uhradená alebo vtedy, ak bola vec odložená (napríklad z dôvodu, že sa zistí, že ide o držiteľa, ktorý požíva výsady a imunity podľa medzinárodného práva).

Ak na mieste nedôjde k úhrade uloženej blokovej pokuty alebo k zloženiu kaucie, policajt využije svoje nové oprávnenia podľa § 72a ods. 1 zákona o cestnej premávke a zadrží osvedčenie o evidencii a tabuľku s evidenčným číslom, pričom môže použiť aj technické prostriedky na zabránenie odjazdu tohto vozidla až do času preukázateľného zaplatenia pokuty alebo zloženia kaucie.

Inštitút blokového konania sa nebude môcť využiť, ak držba vozidla bola po porušení povinnosti prevádzkovateľa vozidla podľa § 4 ods. 2 prevedená na inú osobu. Ak však policajt zistí údaje o osobe, ktorá bola prevádzkovateľom vozidla v čase porušenia tejto povinnosti, údaje oznámi príslušnému orgánu, ktorý bude ďalej postupovať podľa § 11 až 14.

**K čl. VII**

Účinnosť väčšiny ustanovení zákona sa vzhľadom na predpokladanú dĺžku legislatívneho procesu a potrebu legisvakancie navrhuje ustanoviť od 1. decembra 2019.

Na účely účinného a reálneho oboznámenia účastníkov cestnej premávky s praktickými aspektami pri vytváraní záchranárskej uličky sa navrhuje posunutie účinnosti relevantných ustanovení na 1. apríla 2020. S rovnakým termínom sa navrhuje nadobudnutie účinnosti ustanovení, na ktoré bude priamo nadväzovať pripravovaná nová vyhláška o dopravnom značení.

V Bratislave, 19. júna 2019

**Peter Pellegrini, v. r.**

predseda vlády

Slovenskej republiky

**Denisa Saková, v. r.**

ministerka vnútra

Slovenskej republiky