**Dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v 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“) vypracovaný Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo dopravy“) sa predkladá podľa bodu B.1. uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 501 zo dňa 19. 8. 2020 a podľa bodu B.1. uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 6 zo dňa 7. 1. 2021.

Dôvodom na vypracovanie návrhu zákona je implementácia dvoch európskych nariadení a to:

1. nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú.  v. EÚ L 325, 16.12.2019) (ďalej len „nariadenie (EÚ) 2019/2144“) a
2. nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/740 z 25. mája 2020 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné parametre, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/1369 a zrušuje nariadenie (ES) č. 1222/2009 (Ú. v. EÚ L 177, 5. 6. 2020) (ďalej len „nariadenie (EÚ) 2020/740“).

Ďalším dôvodom sú úpravy a doplnenia vyplývajúce z aplikácie zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v praxi, najmä:

* v rámci zníženia administratívnej záťaže opravovní vozidiel sa navrhuje zrušenie certifikácie opravovní a v súvislosti s tým sa vypúšťajú ustanovenia týkajúce sa certifikovaných miest opravy; pri ťažkých dopravných nehodách, ktoré mali vplyv na hlavné bezpečnostné prvky vozidla, ktorými sú zavesenie kolies, deformačné zóny, systémy airbagov, riadenie alebo brzdy, bude postačovať, aby oprava vozidla bola vykoná na základe informácií od výrobcu s príslušným technologickým vybavením,
* v súvislosti s činnosťou technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení sa navrhuje predĺžiť platnosť poverenia s tým, že po ukončení činnosti technickej služby do začiatku fungovania novej technickej služby bude potrebné odovzdať typovému schvaľovaciemu orgánu informačný systém,
* v súvislosti so zriaďovaním staníc technickej kontroly nad rámec existujúcej siete, sa navrhujú zaviesť viaceré obmedzenia pre tých držiteľov povolení, ktorí reálne dané pracoviská nestavajú a mnohokrát iba zámerne blokujú miesto v existujúcej sieti,
* navrhuje sa upraviť niektoré parametre pre výpočet ďalšej kontrolnej linky v súvislosti so zriaďovaním staníc technickej kontroly nad rámec existujúcej siete, ktoré vychádzajú zo zaznamenaných údajov v informačných systémoch.

Súčasťou návrhu zákona sú aj sprievodné novely súvisiacich zákonov v čl. II až VI, a to zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov, zákona č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 250/2007 Z. z. o ochrane spotrebiteľa a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov, zákona č. [8/2009 Z. z.](https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2009/8/) o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákona č. 387/2015 Z. z. o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Navrhuje sa, aby návrh zákona nadobudol účinnosť 1. novembra 2021 okrem ustanovení súvisiacich s implementáciou nariadenia (EÚ) 2019/2144, ktoré nadobúdajú účinnosť 6. júla 2022, a nových povinností pre technické služby, ktoré vzídu z výberového konania, ktoré nadobudnú účinnosť od 20. mája 2023, čím sa zároveň zabezpečí dostatočne dlhá legisvakančná doba na oboznámenie sa s navrhovaným zákonom.

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

Návrh zákona sa nepredkladá do vnútrokomunitárneho pripomienkového konania.

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

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **Základné údaje** | | | | | | | | | |
| **Názov materiálu** | | | | | | | | | |
| Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v 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“). | | | | | | | | | |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** | | | | | | | | | |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky | | | | | | | | | |
| **Charakter predkladaného materiálu** | | ☐ | | Materiál nelegislatívnej povahy | | | | | |
| ☒ | | Materiál legislatívnej povahy | | | | | |
| ☒ | | Transpozícia práva EÚ | | | | | |
| Pôvodným zákonom č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o prevádzke vozidiel“) sa vykonala transpozícia nasledovných smerníc:   1. smernica Rady 89/459/EHS z 18. júla 1989 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú hĺbky dezénu jazdnej plochy pneumatík určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 226, 3.8.1989; Mimoriadne vydanie Ú v EÚ, kap. 13/zv. 10), 2. smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996; Mimoriadne vydanie Ú v EÚ, kap. 7/zv. 2)v platnom znení, 3. smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999; Mimoriadne vydanie Ú v EÚ, kap. 7/zv. 4) v platnom znení, 4. smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014), 5. smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014) .   Týmto zákonom sa nevykonáva transpozícia žiadnej smernice a ani nedochádza k zmene ustanovení dotýkajúcich sa transpozície vyššie uvedených predpisov. | | | | | | | | | |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | | | | | *od 15. marca 2021*  *do 29. marca 2021* | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** | | | | | *od 29. marca 2021*  *do 20. apríla 2021*  *Slov-Lex: LP/2021/141* | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR\*** | | | | | *26. mája 2021* | | | | |
| 1. **Definovanie problému** | | | | | | | | | |
| Dôvodom na vypracovanie návrhu zákona je implementácia dvoch európskych nariadení a to:   1. nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (ďalej len „nariadenie (EÚ) 2019/2144“) a 2. nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/740 z 25. mája 2020 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné parametre, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/1369 a zrušuje nariadenie (ES) č. 1222/2009 (ďalej len „nariadenie (EÚ) 2020/740“).   Ďalším dôvodom sú úpravy a doplnenia vyplývajúce z aplikácie zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v praxi, najmä:   * v rámci zníženia administratívnej záťaže opravovní vozidiel sa navrhuje zrušenie certifikácie opravovní a v súvislosti s tým sa vypúšťajú ustanovenia týkajúce sa certifikovaných miest opravy; pri ťažkých dopravných nehodách, ktoré mali vplyv na hlavné bezpečnostné prvky vozidla, ktorými sú zavesenie kolies, deformačné zóny, systémy airbagov, riadenie alebo brzdy, bude postačovať, aby oprava vozidla bola vykoná na základe informácii od výrobcu s príslušným technologickým vybavením, * v súvislosti s činnosťou technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení sa navrhuje predĺžiť platnosť poverenia s tým, že po ukončení činnosti technickej služby do začiatku fungovania novej technickej služby bude potrebné odovzdať typovému schvaľovaciemu orgánu informačný systém, * v súvislosti so zriaďovaním staníc technickej kontroly nad rámec existujúcej siete, pracovísk emisnej kontroly nad rámec existujúcej siete sa navrhujú zaviesť viaceré obmedzenia pre tých držiteľov povolení, ktorí reálne dané pracoviská nestavajú a mnohokrát iba zámerne blokujú miesto v existujúcej sieti, * navrhuje sa upraviť niektoré parametre pre výpočet ďalšej kontrolnej linky v súvislosti so zriaďovaním staníc technickej kontroly nad rámec existujúcej siete, ktoré vychádzajú zo zaznamenaných údajov v informačných systémoch. | | | | | | | | | |
| 1. **Ciele a výsledný stav** | | | | | | | | | |
| Cieľom návrhu zákona je nevyhnutná novelizácia zákona o prevádzke vozidiel na základe definovania problému v bode 2. | | | | | | | | | |
| 1. **Dotknuté subjekty** | | | | | | | | | |
| Zákon o prevádzke vozidiel sa dotýka:   1. výrobcov a zástupcov výrobcu, ktorí vyrábajú typ vozidla alebo vykonávajú hromadné prestavby typu vozidla, vyrábajú typ systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, 2. prevádzkovateľov vozidla, 3. technických služieb overovania, technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality, technickej služby montáže plynových zariadení, 4. nakladajúcich organizácií, osôb zodpovedných za nakládku vozidiel v nakladacej organizácii, odosielateľov, 5. oprávnených osôb technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality, montáže plynových zariadení a ich pracovníkov, 6. osôb prispievajúcich do registra prevádzkových záznamov (osoby vykonávajúce diagnostiku, opravy alebo údržbu cestných motorových vozidiel alebo vykonávajúcich opravy karosérií, osoby vykonávajúce predaj ojazdených cestných motorových vozidiel, poisťovne, leasingové spoločnosti, znalci, osoby vykonávajúcich služby v oblasti organizovania a realizácie dražieb cestných motorových vozidiel, osoby vykonávajúce nastavovanie a kalibráciu tachografov, požičovne cestných motorových vozidiel, osoby prevádzkujúce webové sídlo s ponukami na predaj a kúpu cestných motorových vozidiel, osoby vykonávajúce nastavovanie alebo iné zásahy v rámci softvéru riadiacej jednotky motorového vozidla), 7. orgánov štátnej správy: Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Ministerstvo vnútra SR, okresné úrady, okresné úrady v sídle kraja, Slovenská obchodná inšpekcia, orgány Policajného zboru, inšpektoráty práce. | | | | | | | | | |
| 1. **Alternatívne riešenia** | | | | | | | | | |
| *Aké alternatívne riešenia boli posudzované?*  *Uveďte, aké alternatívne spôsoby na odstránenie definovaného problému boli identifikované a posudzované.*  Alternatívne riešenia posudzované neboli, pretože ide o implementáciu nariadení Európskej únie do právneho poriadku Slovenskej republiky a riešenie problematiky podmienok prevádzky vozidiel v cestnej premávke s prihliadnutím na poznatky a skúsenosti nadobudnuté v procese aplikácie v súčasnosti platného zákona o prevádzke vozidiel. | | | | | | | | | |
| 1. **Vykonávacie predpisy** | | | | | | | | | |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | | | | | | ☐ Áno | | ☒ Nie | |
| *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:*  Návrh zákona nevyvolá prijatie vykonávacích právnych predpisov. | | | | | | | | | |
| 1. **Transpozícia práva EÚ** | | | | | | | | | |
| *Uveďte, v ktorých ustanoveniach ide národná právna úprava nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ spolu s odôvodnením.*  Navrhovaná právna úprava v súvislosti s transpozíciou smerníc Európskej únie nejde nad rámec minimálnych požiadaviek Európskej únie. | | | | | | | | | |
| 1. **Preskúmanie účelnosti\*\*** | | | | | | | | | |
| *Uveďte termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti navrhovaného predpisu.*  *Uveďte kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané.*  Nepredpokladá sa preskúmanie účinnosti a účelnosti návrhu zákona. | | | | | | | | | |
| \* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.  \*\* nepovinné | | | | | | | | | |
| 1. **Vplyvy navrhovaného materiálu** | | | | | | | | | |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | ☒ | | Pozitívne | | ☐ | Žiadne | ☒ | | Negatívne |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy | ☐ | | Áno | | ☐ | Nie | ☐ | | Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** | ☒ | | Pozitívne | | ☐ | Žiadne | ☒ | | Negatívne |
| z toho vplyvy na MSP | ☒ | | Pozitívne | | ☐ | Žiadne | ☒ | | Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** | ☐ | | Pozitívne | | ☒ | Žiadne | ☐ | | Negatívne |
| **Vplyvy na životné prostredie** | ☐ | | Pozitívne | | ☒ | Žiadne | ☐ | | Negatívne |
| **Vplyvy na informatizáciu** | ☒ | | Pozitívne | | ☐ | Žiadne | ☐ | | Negatívne |

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

|  |
| --- |
| 1. **Poznámky** |
| Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy, analýza vplyvov na podnikateľské prostredie a analýza vplyvov na informatizáciu je vypracovaná v samostatnej prílohe. Ostatné vplyvy sa nepredpokladajú.  Analýza sociálnych vplyvov nebola vypracovaná samostatne, pretože predkladateľ má za to, že tieto vplyvy sú minimálne. Pri zrušení platnosti osvedčenia o evidencii časť I síce pôjde o pozitívny vplyv pre každého prevádzkovateľa vozidla, keďže po uplynutí platnosti nebude musieť absolvovať výmenu tohto dokladu, ktorá je spojená aj s úhradou správneho poplatku. Ale keďže tento vplyv je minimálny a nie je možné vplyv na prevádzkovateľa vozidla prepojiť s hospodárením domácností, nebola vypracovaná analýza sociálnych vplyvov samostatne. Pri úprave správnych poplatkov nepredpokladáme žiadne vplyvy na hospodárenie domácnosti. So zrušením povinnej certifikácie autorizovaných opravovní a nezávislých opravovní nepredpokladáme žiadne vplyvy na hospodárenie domácností. So vznikom cca 30 staníc technickej kontroly predpokladáme pozitívne sociálne vplyvy pre prevádzkovateľov vozidiel, ktoré spočívajú v tom, že táto služba bude dostupnejšia pre prevádzkovateľov vozidiel a zvýšením konkurencie sa zvýši aj kvalita ponúkaných služieb. Ale keďže tento vplyv je minimálny a nie je možné vplyv na prevádzkovateľa vozidla prepojiť s hospodárením domácností, nebola vypracovaná analýza sociálnych vplyvov samostatne.  Pri vplyvoch na životné prostredie, na informatizáciu, na služby verejnej správy pre občana a na manželstvo, rodičovstvo a rodinu neboli identifikované žiadne vplyvy, preto predkladateľ nevypracoval samostatné analýzy. |
| 1. **Kontakt na spracovateľa** |
| *Uveďte údaje na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov*  Ministerstvo dopravy a výstavby SR  Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií  Štátny dopravný úrad  Ing. Ľubomír Moravčík, PhD. – [lubomir.moravcik@mindop.sk](mailto:lubomir.moravcik@mindop.sk) |
| 1. **Zdroje** |
| Ministerstvo dopravy a výstavby SR pri vypracovaní doložky vybraných vplyvov ako aj analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy a analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie vychádzalo z vlastných odhadov, odhadov technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly a technickej služby kontroly originality a tiež zo štatistík Ministerstva vnútra SR. |
| 1. **Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK** |
| *Uveďte stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov, ktoré Vám bolo zaslané v rámci predbežného pripomienkového konania*  Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadrila k materiálu nesúhlasné stanovisko s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa nasledovných pripomienok:  **K vplyvom na podnikateľské prostredie**  Komisia žiada predkladateľa v doložke vybraných vplyvov vyznačiť aj negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie vrátane malých a stredných podnikov a dopracovať ich v analýze vybraných vplyvov na podnikateľské prostredie spolu s kvantifikáciou na jeden podnikateľský subjekt.  Komisia žiada predkladateľa o bližšie popísanie pozitívnych a negatívnych vplyvov materiálu na podnikateľské prostredie, s uvedením prevažujúceho vplyvu materiálu.  Komisia žiada predkladateľa o doplnenie vyčíslenia nákladov, resp. úspor na celé podnikateľské prostredie v časti 3.3. Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie a ich uvedenie v súhrnnej tabuľke v časti 3.3.4 Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie.  Odôvodnenie  Dôvodom na vypracovanie návrhu zákona je implementácia dvoch európskych nariadení, ale aj úpravy a doplnenia vyplývajúce z aplikácie zákona č. 106/2018 Z. z. Zrušením povinnej certifikácie autorizovaných opravovní a nezávislých opravovní na tzv. certifikované miesto opravy dochádza k zrušeniu regulácie a všetkým opravovniam, ktoré sa uchádzali o túto certifikáciu sa znížia priame náklady. Celkové náklady spojené s certifikáciou v rámci poplatkov za absolvovanie školenia je možné odhadnúť na 1 105 €.  *Vyhodnotenie predkladateľa: Predkladateľ je toho názoru, že implementácia dvoch európskych nariadení do právnej úpravy Slovenskej republiky spočívajúca pri nariadenie (EÚ) 2019/2144 v doplnení do poznámky pod čiarou v rámci definície na regulačný akt a pri nariadení (EÚ) 2020/740 len v úprave povinností s odkazom na tento akt kvôli možnému ukladaniu sankcií za porušenie týchto dvoch európskych nariadení nezakladá žiadne vplyvy na podnikateľské prostredie. Samotné pozitívne alebo negatívne vplyvy vyplývajú priamo z týchto dvoch európskych nariadení, ktoré boli vyčíslené pri prijímaní na európskej úrovni. Táto skutočnosť je uvedená aj v samotnej analýze vplyvov na podnikateľské prostredie.*  *Čo sa týka certifikácie autorizovaných opravovní a nezávislých opravovní, tak síce zákon túto certifikáciu zaviedol, ale do konca roka 2021 trvalo prechodné obdobie a až od 1. 1.2022 by sa reálne museli opravovať vozidlá v certifikovanej autorizovanej opravovni a nezávislej opravovni. Keďže ešte stále certifikácia autorizovaných opravovní a nezávislých opravovní neprebiehala, nie je možné vyčísliť celkové náklady na certifikáciu, pričom certifikácia neobnášala iba absolvovanie školenia, išlo  by iba o hypotetické náklady na certifikáciu autorizovaných opravovní a nezávislých opravovní. Z tohto dôvodu v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie nie sú vyčíslené pozitívne vplyvy na  podnikateľské subjekty spočívajúce v ušetrených nákladoch za certifikáciu.*  **K sociálnym vplyvom**  Predložený materiál okrem iného predpokladá napr. úpravu správnych poplatkov, zrušenie obmedzenia platnosti osvedčenia o evidencii vozidla časti I, zrušenie povinnej certifikácie autorizovaných opravovní a nezávislých opravovní, vznik cca 30 staníc technickej kontroly. Na základe uvádzaného Komisia odporúča predkladateľovi identifikovať v doložke vybraných vplyvov možné sociálne vplyvy a vypracovať separátnu analýzu sociálnych vplyvov predkladaného materiálu, predovšetkým v súvislosti s možným nárastom/poklesom výdavkov dotknutých domácnosti (fyzických osôb – prevádzkovateľov vozidiel) a to v súvislosti so zmenami v oblasti správnych poplatkov, ako aj identifikovať možné vplyvy na zamestnanosť z dôvodu rozšírenia siete staníc technickej kontroly a zrušenia povinnej certifikácie autorizovaných opravovní. V prípade, ak predkladateľ má za to, že sociálne vplyvy nevznikajú, Komisia odporúča danú skutočnosť deklarovať v bode 10. Poznámky doložky vybraných vplyvov aj s bližším odôvodnením.  *Vyhodnotenie predkladateľa: Doložka vybraných vplyvov v časti 10 Poznámky bola doplnená s vysvetlením, prečo nebola vypracovaná samostatná analýza sociálnych vplyvov.* |

**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)** | | | |
| **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **400** | **0** | **0** |
| v tom: **MDV SR** | 0 | **400** | **0** | **0** |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **400** | **0** | **0** |
| *Rozpočtové prostriedky* | *0* | *400* | *0* | *0* |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **v tom:** | **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 počet zamestnancov** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | 0 | **0** | **0** |
| **Vplyv na mzdové výdavky** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **v tom:** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| v tom: | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **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, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v 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“) predpokladá pozitívny a negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy.

Návrhom zákona dochádza aj k úprave správnych poplatkov. Navrhuje sa nový poplatok v súvislosti s vydávaním poverenia na vykonávanie určitých činností podľa dohody ADR a so zvýšením správneho poplatku v súvislosti s vydávaním povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly. Pri novom poplatku v súvislosti s vydávaním poverenia na vykonávanie určitých činností podľa dohody ADR nepredpokladáme zvýšený záujem o toto poverenie. V súčasnosti je vydané jedno poverenie, ktorého platnosť končí v roku 2022 a pravdepodobne bude tento subjekt žiadať o predĺženie platnosti. Plus predpokladáme, že o túto činnosť prejaví záujem ešte jeden subjekt. Preto v roku 2022 odhaduje príjem vo výške 400 eur. Čo sa týka zvýšenia správneho poplatku v súvislosti s vydávaním povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly, tak predpokladáme, že zmenou zákona nedôjde k nárastu možných miest staníc technickej kontroly nad rámec existujúcej siete, preto nepredpokladáme zvýšený príjmy v tejto oblasti.

Pri úprave informačného systému evidencie vozidiel sa predpokladá s dopadom vo výške 125 000,- eur s DPH, pričom táto suma je krytá v schválenom rozpočte v kapitole Ministerstva vnútra SR na rok 2021 a nezakladá zvýšené nároky na štátny rozpočet.

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

Cieľom návrhu zákona je implementácia dvoch európskych nariadení a to:

1. nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú.  v. EÚ L 325, 16.12.2019) a
2. nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/740 z 25. mája 2020 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné parametre, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/1369 a zrušuje nariadenie (ES) č. 1222/2009 (Ú. v. EÚ L 177, 5. 6. 2020).

Ďalším cieľom sú úpravy a doplnenia vyplývajúce z aplikácie zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v praxi, najmä:

* v rámci zníženia administratívnej záťaže opravovní vozidiel sa navrhuje zrušenie certifikácie opravovní a v súvislosti s tým sa vypúšťajú ustanovenia týkajúce sa certifikovaných miest opravy; pri ťažkých dopravných nehodách, ktoré mali vplyv na hlavné bezpečnostné prvky vozidla, ktorými sú zavesenie kolies, deformačné zóny, systémy airbagov, riadenie alebo brzdy, bude postačovať, aby oprava vozidla bola vykoná na základe informácií od výrobcu s príslušným technologickým vybavením,
* v súvislosti s činnosťou technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení sa navrhuje predĺžiť platnosť poverenia s tým, že po ukončení činnosti technickej služby do začiatku fungovania novej technickej služby bude potrebné odovzdať typovému schvaľovaciemu orgánu informačný systém,
* v súvislosti so zriaďovaním staníc technickej kontroly nad rámec existujúcej siete, sa navrhujú zaviesť viaceré obmedzenia pre tých držiteľov povolení, ktorí reálne dané pracoviská nestavajú a mnohokrát iba zámerne blokujú miesto v existujúcej sieti,
* navrhuje sa upraviť niektoré parametre pre výpočet ďalšej kontrolnej linky v súvislosti so zriaďovaním staníc technickej kontroly nad rámec existujúcej siete, ktoré vychádzajú zo zaznamenaných údajov v informačných systémoch.

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

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

x zmena sadzby

zmena v nároku

x nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

kombinovaný návrh

x iné

**2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie**

Návrh zákona predpokladá pozitívny a negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy.

Pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy

Návrhom zákona dochádza k úprave správnych poplatkov. Navrhuje sa nový poplatok v súvislosti s vydávaním poverenia na vykonávanie určitých činností podľa dohody ADR a so zvýšením správneho poplatku v súvislosti s vydávaním povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly.

Pri novom poplatku v súvislosti s vydávaním poverenia na vykonávanie určitých činností podľa dohody ADR nepredpokladáme zvýšený záujem o toto poverenie. V súčasnosti je vydané jedno poverenie, ktorého platnosť končí v roku 2022 a pravdepodobne bude tento subjekt žiadať o predĺženie platnosti. Plus predpokladáme, že o túto činnosť prejaví záujem ešte jeden subjekt. Preto v roku 2022 odhaduje príjem vo výške 400 eur.

Čo sa týka zvýšenia správneho poplatku v súvislosti s vydávaním povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly, tak predpokladáme, že zmenou zákona nedôjde k nárastu možných miest staníc technickej kontroly nad rámec existujúcej siete, preto nepredpokladáme zvýšený príjmy v tejto oblasti.

Negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy

V súvislosti s rozšírením pôsobnosti obcí realizovať porušenia povinností držiteľa vozidla v oblasti parkovania sa predpokladá masívnejšie využívanie tohto inštitútu. Dokumentovanie porušenia zákazu zastavenia a státia je náročná činnosť, navyše každý dôkaz musí byť vyhotovený v takej kvalite, ktorá zabezpečí okamžitý záver, že skutok sa stal; skutok sa pri vyvodzovaní objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla neobjasňuje (len dokumentuje).

Z uvedeného dôvodu návrh zákona predpokladá úpravu informačného systému evidencie vozidiel, do ktorého budú orgány Policajného zboru, po povolení výnimky z dopravnej značky označujúcej zákaz vjazdu, zákaz zastavenia, zákaz státia, zóny zákazu státia, parkovaciu zónu, pešiu zónu, obytnú zónu a školskú zónu, túto skutočnosť zapisovať. V prípade zapísania tejto skutočnosti do karty konkrétneho vozidla sa stane bezpredmetnou možná pochybnosť, či vozidlo malo na viditeľnom mieste doklad o povolení výnimky (zamedzenie možných špekulácii, respektíve zbytočne podaných odporov zo strany držiteľa vozidla).

Navrhuje sa teda rozšírenie údajov, ktoré sa v evidencii vozidiel vedú o údaje o povolení výnimky podľa § 140 ods. 1 písm. b) zákona o cestnej premávke. Súčasne sa upravuje s odkazom na prijatie vyhlášky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení, ktorou sa zmenil význam, zobrazenie alebo aj názvy niektorých dopravných značiek, aj taxatívny výpočet dopravných značiek, z ktorých významu (zákazu) sa môže výnimka povoliť.

V neposlednom rade sa navrhuje upraviť aj spôsob povolenia výnimky z § 140 ods. 1 písm. b) zákona o cestnej premávke, a to tak, že doteraz vydávaný papierový doklad o povolení výnimky nahradí len vydanie upovedomenia o povolení výnimky a povolenie výnimky zapíše orgán Policajného zboru, ktorý výnimku povolil, do evidencie vozidiel. Uvedenou zmenou sa zjednoduší, zefektívni úkon povoľovania výnimky, súčasne sa tiež toto konanie zelektronizuje (dnes nemožno posielať fyzický doklad s ochrannými prvkami, odtlačkom pečiatky a podpisom v originálnej podobe elektronicky, v budúcnosti sa zašle elektronicky len neformálne upovedomenie).

V tejto súvislosti bude potrebné upraviť evidenciu vozidiel v rozsahu

- zápis – zaevidovanie výnimky, so zadaním najmä územného rozsahu výnimky, dôvodu povolenia výnimky, platnosti;

- zrušenie výnimky – automatizované zrušenie predovšetkým po dátume platnosti;

- zobrazenie výnimky v samostatnej sekcii v systéme aj na karte vozidla.

Predložený návrh zákona bude mať negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy vo výške 125 000,- eur s DPH (MV SR v roku 2021) pri úprave informačného systému evidencie vozidiel. Uvedená suma je krytá v schválenom rozpočte v kapitole Ministerstva vnútra SR na rok 2021 a nezakladá zvýšené nároky na štátny rozpočet.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR Tabuľka č. 3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Daňové príjmy (100)1** |  |  |  |  |  |
| **Nedaňové príjmy (200)1**  **221004 – ostatné poplatky** | **0** | **400** | **0** | **0** |  |
| **Granty a transfery (300)1** |  |  |  |  |  |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** |  |  |  |  |  |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |

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.

|  |
| --- |
| **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?* |
| Zákonom č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov sú dotknuté nasledovné podnikateľské subjekty:   1. výrobcovia a zástupcovia výrobcu, ktorí vyrábajú typ vozidla alebo vykonávajú hromadné prestavby typu vozidla, vyrábajú typ systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky (počet výrobcov nie je možné odhadnúť, pretože o udelenie schválenia môže požiadať ktorýkoľvek výrobca na svete, počet zástupcov výrobcov v Slovenskej republike je v súčasnosti registrovaných približne 900), 2. prevádzkovatelia vozidla (počet evidovaných vozidiel v Slovenskej republike je takmer 3,3 milióna), 3. technické služby overovania, technická služba technickej kontroly, technická služba emisnej kontroly, technická služba kontroly originality, technická služba montáže plynových zariadení (20 technických služieb), 4. nakladajúce organizácie, osoby zodpovedné za nakládku vozidiel v nakladajúcej organizácii, odosielatelia (počet nakladajúcich organizácií nie je možné odhadnúť, keďže náklad môže nakladať ktorákoľvek osoba), 5. oprávnené osoby technickej kontroly, oprávnené osoby emisnej kontroly, oprávnené osoby kontroly originality, oprávnené osoby montáže plynových zariadení (približne 300 osôb) a ich pracovníkov (technici) (približne 1000 osôb), 6. osoby prispievajúce do registra prevádzkových záznamov (osoby vykonávajúce diagnostiku, opravy alebo údržbu cestných motorových vozidiel alebo vykonávajúce opravy karosérií, osoby vykonávajúce predaj ojazdených cestných motorových vozidiel, poisťovne, leasingové spoločnosti, znalci, osoby vykonávajúce služby v oblasti organizovania a realizácie dražieb cestných motorových vozidiel, osoby vykonávajúce nastavovanie a overovanie tachografov, požičovne cestných motorových vozidiel) (do 10 000), 7. orgány štátnej správy: Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Ministerstvo vnútra SR, okresné úrady, okresné úrady v sídle kraja, Slovenská obchodná inšpekcia, orgány Policajného zboru, inšpektoráty práce.   Týmto návrhom zákona sa rozširuje okruh osôb prispievajúcich do registra prevádzkových záznamov podľa písmena f) a to o osoby prevádzkujúce webové sídlo s ponukami na predaj a kúpu cestných motorových vozidiel, ktorých odhadujeme na približne 10 osôb a o osoby vykonávajúce nastavovanie alebo iné zásahy v rámci softvéru riadiacej jednotky motorového vozidla, ktorých odhadujeme na približne 32 osôb. |
| **3.2 Vyhodnotenie konzultácií**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, akou formou (verejné alebo cielené konzultácie a prečo) a s kým bol návrh konzultovaný.*  *Ako dlho trvali konzultácie?*  *Uveďte hlavné body konzultácií a výsledky konzultácií.* |
| Verejnosť do prípravy návrhu zákona bola zapojená formou možnosti zasielania podnetov. Predbežná informácia (PI/2020/276) bola vypracovaná podľa § 9 zákona č. 400/2015 Z. z. o tvorbe právnych predpisov a o Zbierke zákonov Slovenskej republiky a o zmene a doplnení niektorých zákonov a bola zverejnená na portáli Slov-Lex. Možnosti zasielania podnetov boli v období od 16. decembra 2020 do 1. februára 2021. O konzultácie požiadal Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky (konzultácia 2. februára 2021) a združenie ČESMAD Slovakia (konzultácia 4. februára 2021).  Ďalšou formou zapojenia verejnosti bude medzirezortné pripomienkové konanie.  Čiastkovo sa konali priebežne podľa potreby konzultácie s   * technickou službou technickej kontroly spoločnosťou TESTEK a.s., * technickou službou emisnej kontroly spoločnosťou S-EKA spol. s r.o., * technickou službou kontroly originality spoločnosťou Iris Ident s.r.o., * vybranými výrobcami vozidiel a ich zástupcami, * vybranými oprávnenými osobami technickej kontroly, oprávnenými osobami emisnej kontroly a oprávnenými osobami kontroly originality, * Národnou asociáciou STK, * Zväzom automobilového priemyslu Slovenskej republiky, * Cechom predajcov a autoservisov Slovenskej republiky, * Zväzom autoservisov Slovenskej republiky, * Asociáciou distribútorov koncernu Volkswagen, * Slovenskou obchodnou inšpekciou, * Ministerstvom hospodárstva Slovenskej republiky, odborom medzinárodných vzťahov v energetike.   Čiastkové konzultácie splnili svoj účel a cieľ pre vypracovanie návrhu zákona. |
| **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* |
| Z dôvodu zrušenia povinnej certifikácie autorizovaných opravovní a nezávislých opravovní na tzv. certifikované miesto opravy dochádza k zrušeniu regulácie a všetkým opravovniam, ktoré sa  uchádzali o túto certifikáciu sa znížia priame náklady na certifikáciu. Ich výšku nie je možné odhadnúť, pretože súčasná certifikácia sa pre autorizované opravovne a nezávislé opravovne prakticky ešte nezačala, keďže platilo prechodné obdobie do konca roka 2021 a až od 1. januára 2022 sa mali všetky opravy vozidiel po ťažkých dopravných nehodách opravovať v certifikovaných autorizovaných opravovniach a nezávislých opravovniach. Pri nákladoch súvisiacich s povinnou certifikáciou by išlo o hypotetické náklady a zrušením tejto povinnej certifikácie by išlo o zníženie hypotetických nákladov, ku ktorým v súčasnosti ešte nedošlo.  Návrhom zákona sa súčasne ruší obmedzenie platnosti osvedčenia o evidencii časti I, ktoré už nebude obmedzené na 10 rokov, ale bude mať neobmedzenú platnosť. Z tohto dôvodu pri výmene osvedčenia o evidencii časti I z dôvodu ukončenia platnosti tohto dokladu nebudú vznikať náklady vo výške 6 eur (správny poplatok) potrebné za výmenu tohto dokladu. Úspora týchto nákladov na jedného podnikateľa a tiež na celé podnikateľské prostredie sa nedá odhadnúť, keďže k týmto nákladom by prišlo v budúcnosti a týkalo by sa iba prevádzkovateľov vozidiel a nie všetkých podnikateľov.  Návrhom zákona sa zabezpečuje vykonávanie dvoch európskych nariadení v Slovenskej republike (nariadenia o všeobecnej bezpečnosti vozidiel a nariadenie o označovaní pneumatík), ktoré vytvorí zvýšené náklady pre výrobcov vozidiel a výrobcov pneumatík, ale tieto náklady vyplývajú priamo z týchto európskych nariadení, ale nevyplývajú z tejto novely zákona, kde sa vykonáva len nevyhnutná novelizácia so stanovením, že ide o regulačný akt v súvislosti so schvaľovaním vozidiel a so zabezpečením vykonávania dohľadu nad trhom v súvislosti s označovaním pneumatík. Z tohto dôvodu Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky má za to, že táto nevyhnutná novelizácia nemá žiadny dopad na podnikateľské prostredie.  Návrh zákona rozširuje medzi osoby povinne prispievajúce do registra prevádzkových nákladov aj osoby prevádzkujúce webové sídlo s ponukami na predaj a kúpu cestných motorových vozidiel, ktorých na Slovensku odhadujeme približne 10 spoločností. Pre tieto osoby vzniknú len jednorazové náklady na integráciu webových služieb registra prevádzkových záznamov vozidiel do produkčných informačných systémov prevádzkovateľov webových sídiel s ponukami na predaj a kúpu cestných motorových vozidiel v rozsahu približne 5 č/h. Priemerná hrubá hodinová mzda IT programátora (12 eur) (5\*12) výsledok 60 eur/podnikateľ jednorazovo. Na celé podnikateľské prostredie predpokladáme náklady vo výške 600 eur. |
| ***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.* |
| V súvislosti s návrhom zákona nedochádza k nepriamym finančným nákladom regulácie. |
| ***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.* |
| Návrh zákona rozširuje medzi osoby povinne prispievajúce do registra prevádzkových nákladov aj osoby vykonávajúce nastavovanie alebo iné zásahy v rámci softvéru riadiacej jednotky motorového vozidla, ktorých odhadujeme na Slovensku približne 32 spoločností. Pre tieto osoby vzniknú zvýšené administratívne náklady súvisiace s tým, aby zapísali údaje do registra prevádzkových záznamov. Administratívne náklady na jedného podnikateľa odhadujeme vo výške 6,83 eur a na celé podnikateľské prostredie 218,56 eur.  Návrh zákona zavádza pre držiteľov povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly, pracoviska emisnej kontroly alebo pracoviska kontroly originality, že bude povinný do 18 mesiacov preukázať schvaľovaciemu orgánu, že má právoplatné stavebné povolenie na stavbu. V súvislosti s tým vzniknú držiteľovi povolenia administratívne náklady vo výške 3,41 eur. Nových držiteľov povolení sa odhaduje 30, čo predstavuje náklady na celé podnikateľské prostredie vo výške 102,3 eur. |
| ***3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***   |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *60 eur* | *600 eur* | | *Nepriame finančné náklady* |  |  | | *Administratívne náklady* | *10,24* | *320,86* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***70,24*** | ***920,86*** |   Vyššie uvedené finančné dopady sú orientačného charakteru. Ceny sú uvedené bez DPH. |
| **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?* |
| Návrhom zákona nedochádza k vytváraniu bariér pre vstup na trh a nejde o prísnejšiu reguláciu. Zároveň návrh zákona nebude mať vplyv na obchodné bariéry, ani vplyv na vyvolanie cezhraničných investícií, ani na cenu a dostupnosť služieb. Návrh zákona nevytvára nové možnosti financovania aktivít.  Návrhom zákona dôjde k prehodnoteniu parametrov týkajúcich sa povolenia zriadenia stanice technickej kontroly nad rámec existujúcej siete, ktoré vychádza z dát z celoštátneho informačného systému technických kontrol za roky 2019 a 2020, čím môže na trhu vzniknúť viacero subjektov poskytujúcich služby technickej kontroly. |
| **3.5 Inovácie**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, ako podporuje navrhovaná zmena inovácie.*  *Zjednodušuje uvedenie alebo rozšírenie nových výrobných metód, technológií a výrobkov na trh?*  *Uveďte, ako vplýva navrhovaná zmena na jednotlivé práva duševného vlastníctva (napr. patenty, ochranné známky, autorské práva, vlastníctvo know-how).*  *Podporuje vyššiu efektivitu výroby/využívania zdrojov? Ak áno, ako?*  *Vytvorí zmena nové pracovné miesta pre zamestnancov výskumu a vývoja v SR?* |
| Návrh zákona nemá vplyv na inovácie podnikateľov. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Analýza vplyvov na informatizáciu spoločnosti**  **Budovanie základných pilierov informatizácie** | | | | | |
| **Obsah** | **A – nová služba**  **B – zmena služby** | **Kód služby** | **Názov služby** | | **Úroveň elektronizácie služby**  **(0 až 5)** |
| **6.1.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúcich elektronických služieb verejnej správy alebo vytvorenie nových služieb?  *(Ak áno, uveďte zmenu služby alebo vytvorenie novej služby, ďalej jej kód, názov a úroveň elektronizácie podľa katalógu eGovernment služieb, ktorý je vedený v centrálnom metainformačnom systéme verejnej správy.)* | **B** | isvs\_171 | Zápis, zrušenie, zobrazovanie výnimky | | **2** |
| **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 | | |
| **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 | - | | - | |

**Doložka zlučiteľnosti**

**návrhu zákona s právom Európskej únie**

1. **Navrhovateľ návrhu zákona:**

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

1. **Názov návrhu zákona:**

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony

1. **Predmet návrhu zákona je upravený v práve Európskej únie:**
2. v primárnom práve (uviesť názov zmluvy a číslo článku)

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

1. v sekundárnom práve (uviesť druh, inštitúciu, číslo, názov a dátum vydania právneho aktu vzťahujúceho sa na upravovanú problematiku, vrátane jeho gestora)

* smernica Rady 89/459/EHS z 18. júla 1989 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú hĺbky dezénu jazdnej plochy pneumatík určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 226, 3. 8. 1989; Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 13/zv. 10), ktorej gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. EÚ L 235, 17.9.1996; Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 2) v platnom znení, ktorej gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1. 6. 1999; Mimoriadne vydanie Ú . v. EÚ, kap.7/zv. 4) v platnom znení, ktorej gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky a Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky,
* smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. ES L 127, 29.4.2014), ktorej gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. ES L 127, 29.4.2014), ktorej gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky a Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) (Ú. v. EÚ L 171, 29. 6. 2007) v platnom znení, ktorého gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI), ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18. 7. 2009) v platnom znení, ktorého gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami (Ú. v. EÚ L 60, 2. 3. 2013) v platnom znení, , ktorého gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2. 3. 2013) v platnom znení, ktorého gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 44/2014 z 21. novembra 2013, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013, pokiaľ ide o konštrukciu vozidla a všeobecné požiadavky na schvaľovanie dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 25, 28. 1. 2014) v platnom znení, ktorého gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 1322/2014 z 19. septembra 2014, ktorým sa dopĺňa a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013, pokiaľ ide o konštrukciu vozidla a všeobecné požiadavky na schvaľovanie poľnohospodárskych a lesných vozidiel (Ú. v. EÚ L 364, 18. 12. 2014) v platnom znení, ktorého gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1628 zo 14. septembra 2016 o požiadavkách na emisné limity plynných a pevných znečisťujúcich látok a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 a (EÚ) č. 167/2013, a ktorým sa mení a zrušuje smernica 97/68/ES (Ú. v. EÚ L 252, 16. 9. 2016) v platnom znení, ktorého gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14. 6. 2018), ktorého gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16. 12. 2019), ktorého gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/740 z 25. mája 2020 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné parametre, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/1369 a zrušuje nariadenie (ES) č. 1222/2009 (Ú. v. EÚ L 177, 5. 6. 2020), ktorého gestorom je Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky a Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,

1. v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie (uviesť číslo a označenie relevantného rozhodnutia a stručne jeho výrok alebo relevantné právne vety)
2. zákaz registrácie určitých vozidiel:

* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci 8/74, Procureur du Roi/Dassonville,
* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci 50/83, Komisia/Taliansko,
* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-302/86, Komisia/Dánsko,
* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci 113/80, Komisia/Írsko,
* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-314/98, Snellers,
* v rozhodnutí Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-55/93, van Schaik,
* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-50/85, Schloh,
* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-420/1, Komisia/Taliansko,
* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci 104-75, De Peijper,
* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-293/94, Brandsma,
* rozsudok Súdneho dvora (druhá komora) zo 6. septembra 2012 vo veci C-150/11, Európska komisia proti Belgickému kráľovstvu,

1. dodatočné technické kontroly:

* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-50/85, Schloh,
* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci 272/80, Frans-Nederlandse Maatschappoj voor Biologiche Producten,
* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-293/94, Brandsma,
* rozhodnutie Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci C-400/96, Harpegnies,
* rozsudok Súdneho dvora (prvá komora) z 5. júna 2008 vo veci C-170/07, Komisia Európska komisia proti Poľskej republike,

1. preregistrácia vozidiel s pravostranným riadením

* rozsudok Súdneho dvora (piata komora) z 20. marca 2014 vo veci C-639/11 Európska komisia proti Poľskej republike,
* rozsudok Súdneho dvora (piata komora) z 20. marca 2014 vo veci C-61/12 Európska komisia proti Litovskej republike,

1. zriaďovanie staníc technickej kontroly

* rozsudok Súdneho dvora (štvrtá komora) z 22. októbra 2009 vo veci C-438/08, Európska komisia proti Portugalskej republike,
* rozsudok Súdneho dvora (druhá komora) z 15. októbra 2015 vo veci C-168/14 Grupo Itevelesa SL a i. proti Oca Inspección Técnica de Vehículos SA a Generalidad de Cataluña,

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

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

1. preregistrácia vozidiel medzi členskými štátmi

* rozsudok Súdneho dvora (štvrtá komora) z 24. januára 2019 vo veci C‑326/17, prejudiciálne konanie podané rozhodnutím Raad van State (Štátna rada, Holandsko), ktoré súvisí s konaním Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

1. povinná identifikácia a technická kontrola predchádzajúca registrácii vozidiel v členskom štáte

* rozsudok Súdneho dvora (prvá komora) z 20. septembra 2007 vo veci C‑297/05, Európska komisia proti Holandskému kráľovstvu.

1. **Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii:**
2. uviesť lehotu na prebranie príslušného právneho aktu Európskej únie, príp. aj osobitnú lehotu účinnosti jeho ustanovení
3. Smernica 89/459/EHS

* do 1. mája 2004 pre smernicu 89/459/EHS,

1. Smernica 96/53/ES v platnom znení

* do 1. mája 2004 pre smernicu 96/53/ES v znení smernice 2002/7/ES,
* do 7. mája 2017 pre smernicu (EÚ) 2015/719,

1. Smernica 1999/37/ES v platnom znení

* do 1. mája 2004 pre smernicu 1999/37/ES,
* do 15. januára 2005 pre smernicu 2003/127/ES,
* do 1. januára 2007 pre smernicu 2006/103/ES,
* do 20. mája 2017 pre smernicu 2014/46/EÚ,

1. Smernica 2014/45/EÚ

* do 20. mája 2017 pre smernicu 2014/45/EÚ,

1. Smernica 2014/47/EÚ

* do 20. mája 2017 pre smernicu 2014/47/EÚ,

1. uviesť informáciu o začatí konania v rámci „EÚ Pilot“ alebo o začatí postupu Európskej komisie, alebo o konaní Súdneho dvora Európskej únie proti Slovenskej republike podľa čl. 258 a 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v jej platnom znení, spolu s uvedením konkrétnych vytýkaných nedostatkov a požiadaviek na zabezpečenie nápravy so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie

* v danej oblasti nie je proti Slovenskej republike začaté konanie,

1. uviesť informáciu o právnych predpisoch, v ktorých sú uvádzané právne akty Európskej únie už prebrané, spolu s uvedením rozsahu ich prebrania, príp. potreby prijatia ďalších úprav
   1. Smernica 89/459/EHS je prebratá
      * v zákone č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
      * vo vyhláške Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení neskorších predpisov,
   2. Smernica 96/53/ES v platnom znení je prebratá
      * v zákone č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov,
      * v zákone č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
      * vo vyhláške Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení neskorších predpisov,
   3. Smernica 1999/37/ES v platnom znení je prebraná
      * v zákone č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
      * v zákone č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
      * vo vyhláške Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 133/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o dokladoch vozidla v znení neskorších predpisov,
   4. Smernica 2014/45/EÚ
      * v zákone č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
      * vo vyhláške Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 137/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly v znení neskorších predpisov,
      * vo vyhláške Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 138/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti emisnej kontroly v znení neskorších predpisov,
   5. Smernica 2014/47/EÚ
      * v zákone č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
      * vo vyhláške Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 135/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti cestnej technickej kontroly v znení neskorších predpisov.
2. **Návrh zákona je zlučiteľný s právom Európskej únie:**
3. úplne.

**B. Osobitná časť**

**K čl. I**

Tento článok obsahuje novelu zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodu 1 [Poznámka pod čiarou k odkazu 7]

Aktualizujú sa názvy nariadenia (ES) č. 715/2007 v platnom znení a nariadenia (ES) č. 595/2009 v platnom znení, keďže názvy týchto nariadení boli zmenené.

K bodu 2 [Poznámka pod čiarou k odkazu 7]

Aktualizuje sa poznámka pod čiarou k odkazu 7, kde sa medzi regulačný akt, ktorým môže byť právne záväzný akt Európskej únie ustanovujúci požiadavky na schvaľovací postup a technické požiadavky dopĺňa nariadenie (EÚ) 2019/2144. Zároveň sa z poznámky pod čiarou k odkazu 7 vypúšťajú predpisy, ktoré budú nariadením (EÚ) 2019/2144 zrušené.

K bodu 3 [§ 2 ods. 27 a 28]

Vzhľadom na upustenie povinnej certifikácie opravovní na certifikované miesta opravy sa vypúšťa definícia certifikovaného miesta opravy a namiesto toho sa navrhujú definície autorizovanej opravovne a nezávislej opravovne.

K bodu 4 a 6 [Poznámky pod čiarou k odkazu 34 a 36]

Aktualizuje sa poznámky pod čiarou k odkazu 34 a 36 vzhľadom na to, že povinnosti hospodárskych subjektov ohľadne označovania pneumatík sú od 1. 5. 2021 upravené v nariadení (EÚ) 2020/740.

K bodu 5 [§ 22 nový odsek 8]

§ 22 sa dopĺňa novým odsekom 8, kde sa ustanovuje povinnosť aj pre poskytovateľov služieb informačnej spoločnosti (tzv. poskytovateľov hostingových služieb) uvedených v § 6 ods. 4 zákona č. 22/2004 Z. z. o elektronickom obchode a o zmene a doplnení zákona č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 284/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov (transpozícia čl. 14 smernice 2000/31/ES), dodržiavať povinnosti o označovaní pneumatík upravené v nariadení (EÚ) 2020/740.

K bodu 7 [§ 29 ods. 9]

Navrhuje sa doplniť možnosť pre schvaľovací orgán, že v prípade nesprávnej kategórie vozidla alebo nesprávnych údajov v zahraničných registračných dokladoch vozidla bude môcť schvaľovací orgán tieto údaje opraviť, ak ide o jednoznačnú administratívnu chybu.

K bodu 8 [§ 38 nový ods. 10]

Ustanovujú sa podmienky pre zrušenie rozhodnutia o pridelení náhradného identifikačného čísla vozidla VIN, keďže takáto úprava v súčasnosti absentovala.

K bodu 9 [§ 40 ods. 1]

Vzhľadom na to, že nie je dôvod na obmedzenie platnosti osvedčenia o evidencii časť I na 10 rokov, navrhuje sa neobmedzená platnosť osvedčenia o evidencii časť I okrem prípadu, ktorý ustanoví zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov; napríklad obmedzenie platnosti pri vydaní tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom s písmenom V pri vývoze jednotlivého vozidla.

K bodu 10 [§ 45 ods. 1 písm. c) štvrtý bod]

Opravuje sa chyba spôsobená zákonom č. 198/2020 Z. z., ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti so zlepšovaním podnikateľského prostredia zasiahnutým opatreniami na zamedzenie šírenia nebezpečnej nákazlivej ľudskej choroby COVID-19, keď s účinnosťou od 1. 7. 2021 budú zrušené kontrolné nálepky o technickej kontrole a emisnej kontrole, ale zabudla sa zrušiť povinnosť absolvovania technickej kontroly administratívnej a emisnej kontroly administratívnej pri výmene čelného skla.

K bodu 12 [§ 45 ods. 2 písm. h)]

Opravuje sa názvoslovie hmotností, ktoré má správne znieť „najväčšia technicky prípustná hmotnosť“.

K bodu 11, 13, 14 a 15 [§ 45 ods. 1 písm. d) prvý bod, § 47 ods. 3 písm. c), § 47 ods. 7, 8 a 9]

V súvislosti s vypustením povinnej certifikácie opravovní na certifikované miesto opravy sa tento pojem navrhuje nahradiť pojmami autorizovaná opravovňa a nezávislá opravovňa. Zároveň sa v odseku 7 navrhujú podmienky, kedy bude môcť autorizovaná opravovňa a nezávislá opravovňa vykonať opravu vozidla po dopravnej nehode, ktoré mali vplyv na hlavné bezpečnostné prvky vozidla, ktorými sú zavesenie kolies, deformačné zóny, systémy airbagov, riadenie alebo brzdy, a tiež sa ustanovujú povinnosti pre takúto autorizovanú opravovňu a nezávislú opravovňu.

K bodu 16 [§ 48 ods. 1]

Navrhuje sa vypustiť obmedzenie, že register prevádzkových vozidiel sa týka iba vozidiel prihlásených v evidencii vozidiel v Slovenskej republike z dôvodu, že v tomto registri sa evidujú aj údaje vozidiel, ktoré sú jednotlivo dovážané do Slovenskej republiky, pričom v čase zápisu do registra (pri predaji) tieto vozidlá ešte nie sú prihlásené v evidencii vozidiel.

K bodu 17 [§ 48 ods. 2]

Ide o opravu chyby a zosúladenie terminológie používanej v zákone.

K bodu 18 [§ 48 ods. 3 písm. h)]

Povinnosť zapisovať údaje do registra prevádzkových záznamov vozidiel sa navrhuje doplniť aj pre osoby prevádzkujúce webové sídlo s ponukami na predaj a kúpu cestných motorových vozidiel.

K bodu 19 [§ 48 ods. 3 písm. j)]

Povinnosť zapisovať údaje do registra prevádzkových záznamov vozidiel pre osoby vykonávajúce predaj ojazdených vozidiel sa bližšie špecifikuje nie len na predaj vozidla ale aj na ponuky. Ide o zosúladenie so zákazom uvedeným v § 53 ods. 3.

K bodu 20 [§ 48 ods. 3 písm. m)]

Povinnosť zapisovať údaje do registra prevádzkových záznamov vozidiel sa navrhuje doplniť aj pre osoby vykonávajúce nastavovanie alebo iné zásahy v rámci softvéru riadiacej jednotky motorového vozidla.

K bodu 21 [§ 48 ods. 3 písm. o) poznámka pod čiarou k odkazu 46a)]

V súvislosti s  novozavedenou poznámkou pod čiarou k odkazu 46a) v § 47 ods. 7 sa aktualizuje číslo poznámky pod čiarou chronologicky na poznámku pod čiarou k odkazu 46b).

K bodu 22 [§ 66 ods. 3]

Navrhuje sa spresniť ustanovenie, kedy sa nahráva správa do celoštátneho informačného systému cestných technických kontrol.

K bodu 23 [§ 70 ods. 10]

V rámci výberového konania sa navrhuje, že uchádzač nebude musieť disponovať platnou akreditáciou na požadovanú činnosť a tiež nebude musieť disponovať informačným systémom, ale bude musieť preukázať, akým spôsobom chce zabezpečiť tieto podmienky. Uvedené podmienky sa pre výberové konanie navrhujú zmeniť z dôvodu, že do výberového konania by sa zapojilo len minimum spoločností, keďže nikto dopredu nevyvinie informačný systém, keď ešte nevie, či bude vo výberovom konaní úspešný. Podobne aj s akreditáciou je to rovnako, nikto nebude žiadať o akreditáciu, keď ešte nevie, či bude úspešný vo výberovom konaní.

K bodu 24 [§ 71 ods. 1 písm. n)]

Navrhuje sa spresniť ustanovenie, že pre udelenie poverenia technickej služby je potrebné mať nielen vhodný informačný systém, ale aj funkčný informačný systém.

K bodu 25 [§ 71 ods. 1 písm. o)]

Medzi podmienky na udelenie oprávnenia sa navrhuje doplniť, že žiadateľ splnil podmienky, ktoré ním boli predstavené vo výberovom konaní.

K bodu 26 a 27 [§ 71 ods. 1 písm. p) a ods. 3]

Navrhuje sa doplniť, že pokiaľ najlepších uchádzať výberového konania nezíska poverenie do šiestich mesiacov, môže o poverenie požiadať aj v poradí ďalší úspešný uchádzač vo výberovom konaní.

K bodu 28 [§ 71 ods. 4]

Platnosť poverenia na výkon činnosti niektorých technických služieb sa navrhuje predĺžiť z päť na desať rokov z dôvodu, že lehota piatich rokov bola krátka na návratnosť vynaloženej investície činnosti technickej služby. Platnosť poverenia sa navrhuje predĺžiť z dôvodu, že technické služby budú musieť pri ukončení platnosti odovzdať informačný systém.

K bodu 29 [§ 72 ods. 3 písm. a)]

Minimálna doba pre ukončenie činnosti technickej služby sa navrhuje predĺžiť zo 120 (stodvadsať) dní na šesť mesiacov.

K bodu 30 [§ 72 ods. 5 písm. b)]

Ako dôvod predĺženia platnosti poverenia technickej služby sa dopĺňa, že úspešný uchádzač výberového konania nezískal poverenie na vykonávanie činnosti technickej služby.

K bodu 31, 34 a 37 [§ 74 ods. 1 písm. h), § 75 ods. 1 písm. h), § 76 ods. 1 písm. g)]

Navrhuje sa ustanoviť povinnosť technickej službe technickej kontroly, technickej službe emisnej kontroly a technickej službe kontrole originality, že na svojom webovom sídle umožní overenie platnosti technickej kontroly, overenie platnosti emisnej kontroly alebo overenie výsledku kontroly originality.

K bodu 32, 33, 35, 36, 40 až 43 [§ 74 ods. 11 a 12, § 75 ods. 8 a 9, § 76 ods. 8 a 9, § 77 ods. 5 a 6]

Medzi povinnosti technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení sa navrhuje doplniť novú povinnosť, že technická služba bude musieť požiadať o schválenie zvýšenia poplatkov za poskytované služby.

Zároveň sa medzi povinnosti technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení sa navrhuje doplniť nové povinnosti ako disponovať licenciou k celoštátnemu informačnému systému a tiež povinnosti vedúce k tomu, že pri ukončení poverenia budú musieť technické služby poskytnúť príslušný celoštátny informačný systém bezodplatne ministerstvu.

K bodu 38 [§ 76 ods. 1 písm. h)]

Navrhuje sa doplniť, že technická služba kontroly originality umožní overenie výpisu z registra prevádzkových záznamov vozidiel po zadaní základných údajov vzťahujúcich sa k vozidlu a k samotnému výpisu.

K bodu 39 [§ 76 ods. 3]

Navrhuje sa doplniť, že poskytovanie informácií zo zákonom predpísaných registrov sa bude vykonávať nepretržite a priamo na účely celoštátneho informačného systému kontrol originality a na účely registra prevádzkových záznamov vozidiel.

K bodu 44 [§ 79 ods. 11 písm. b)]

Bližšie sa špecifikuje, že kalibrovanie zariadení sa nemusí vykonávať iba v priestore stanice technickej kontroly alebo pracoviska emisnej kontroly, ale postačujúci bude priestor pokrytý monitorovacím záznamovým zariadením. Zároveň sa dopĺňa, ktoré údaje je potrebné vopred nahlásiť technickej službe.

K bodu 45 [§ 79 ods. 13 písm. b)]

Keďže odborný dozor nad odborne spôsobilými osobami vykonávajúcimi kalibráciu môžu vykonávať aj technické služby, vypúšťa sa slovo štátneho, keďže nemusí ísť výlučne iba o štátny odborný dozor.

K bodu 46 [§ 83 ods. 1]

Legislatívno-technická úprava spočívajúca v oprave chyby (vypustenia spojky „a“).

K bodu 47, 48, 50 a 51 [§ 83 ods. 6, 11, 13, 17 a 18]

V snahe predchádzať blokovaniu miest a vzniku nových staníc/pracovísk sa navrhuje, že držiteľ povolenia bude povinný do 12 mesiacov preukázať schvaľovaciemu orgánu právoplatné stavebné povolenie na stavbu, pričom ak tak neurobí, povolenie zanikne.

Zároveň sa navrhuje nastaviť obmedzenie, že ak držiteľ povolenia nezískal oprávnenie, alebo povolenie bolo zrušené alebo povolenie zaniklo, tak ani schvaľovací orgán a ani Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky takémuto navrhovateľovi už povolenie nevydajú.

K bodu 49 [§ 83 ods. 12]

Legislatívno-technická úprava spočívajúca jednotnom používaní spojenia „správny poriadok“.

K bodu 52 až 56 [§ 84 ods. 5 písm. b), § 84 ods. 6 písm. b) § 84 ods. 7 písm. b) § 84 ods. 8 písm. b)]

Navrhuje sa doplniť, že príslušné oprávnenie obsahuje aj identifikačné číslo daného pracoviska.

K bodu 56 a 57 [§ 85 ods. 5 písm. a) šiesty bod a ôsmy bod a písm. b) šiesty bod a ôsmy bod]

V súvislosti so zmenou povinnosti v § 86 ods. 1 písm. l) a v § 87 ods. 1 písm. l) ohľadne nastavenia monitorovacieho záznamového zariadenia sa navrhuje aj zmena v súvislosti so zrušením oprávnenia na základe porušenia týchto povinností.

K bodu 58 až 60 [§ 85 ods. 5 písm. b) ôsmy bod, § 85 ods. 5 písm. c) šiesty bod a § 85 ods. 5 písm. c) ôsmy bod]

Legislatívno-technická úprava v súvislosti s pridaním nového písmena i) v § 87 ods. 2 a vypustenia písmena e) v § 88 ods. 2.

K bodu 61 a 62 [§ 85 ods. 6 písm. b) a nové odseky 10 až 13]

V súvislosti s prevádzkovaním staníc technickej kontroly, pracovísk emisnej kontroly, pracovísk kontroly originality a pracovísk montáže plynových zariadení sa v prípade fyzickej osoby – podnikateľa, navrhuje obdobný režim v prípade úmrtia takejto osoby a v pokračovaní podnikania, aký je uvedený v § 13 zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.

K bodu 63 [§ 86 ods. 1 písm. e), § 87 ods. 1 písm. e), § 88 ods. 1 písm. f) a § 89 ods. 1 písm. g)]

Navrhuje sa zmena spočívajúca len v textácií, kedy oprávnená osoba je povinná znášať náklady za používanie celoštátneho informačného systému tak, aby technické služby mali pokryté náklady na vývoj a prevádzku týchto informačných systémov.

K bodu 64 [§ 86 ods. 1 písm. l) a § 87 ods. 1 písm. l)]

Navrhuje sa upraviť povinnosť pre oprávnenú osobu technickej kontroly a pre oprávnenú osobu emisnej kontroly, kde sa súčasná povinnosť používať monitorovacie záznamové zariadenie rozširuje aj o nastavenie monitorovacieho záznamového zariadenia.

K bodu 65 a 66 [§ 86 ods. 2 písm. f) prvý bod a § 86 ods. 2 písm. e) prvý bod]

Upresňuje sa, že technickú kontrolu administratívnu a emisnú kontrolu administratívnu je možné vykonávať mimo kontrolnej linky stanice technickej kontroly resp. mimo stojiska emisnej kontroly.

K bodu 67 [§ 87 ods. 2 nové písm. i)]

Navrhuje sa doplniť nové obmedzenie pre oprávnené osoby emisnej kontroly, že v bezprostrednom okolí schváleného stojiska emisnej kontroly by sa nemalo nachádzať také prístrojové vybavenie, zariadenie alebo prostriedok, ktoré sa používa pri výkone emisnej kontroly a meraní vozidla, a ktorého vybavenie umožňuje priame prepojenie so schváleným prístrojovým vybavením nachádzajúcim sa na schválenom stojisku emisnej kontroly. V rámci výkonu odborného dozoru boli zaznamenané prípady, kedy vedľa stojiska emisnej kontroly bolo pripravené vozidlo so zariadením, na ktorom sa nasimulovalo meranie.

K bodu 68 [§ 88 ods. 2 písm. e)]

Navrhuje sa vypustiť povinnosť, že kontrolu originality musia vykonávať dvaja technici kontroly originality.

K bodu 69 [§ 91 ods. 2]

Oprava chyby, keďže v tomto odseku nejde o zmenu o rozsahu osvedčenia, ale o akúkoľvek inú zmenu. Zmena rozsahu je upravené v § 91 ods. 1.

K bodu 70 [§ 91 ods. 9]

Legislatívno-technická úprava v súvislosti so zmenou v § 91 ods. 2 a zároveň sa navrhuje doplnenie, že pri zmene rozsahu osvedčenia sa vydá vždy nové osvedčenie technika s platnosťou na päť rokov a nebude potrebné vydávať samostatné osvedčenia technika pre jednotlivé oblasti rozšírenia rozsahu osvedčenia.

K bodu 71 [§ 92 ods. 1 až 4]

Keďže technické služby vykonávajú aj základné školenia a doškoľovacie kurzy osôb vykonávajúcich odborný dozor, je potrebné doplniť tieto ustanovenia aj o túto činnosť, keďže to technické služby organizujú a zabezpečujú.

K bodu 72 [§ 103 ods. 6]

Aj pre technikov cestnej technickej kontroly sa navrhuje, aby mali dva opakované termíny skúšky z odbornej spôsobilosti, ak pri skúške aj druhýkrát nevyhoveli.

K bodu 73, 75 a 77 [§ 104 ods. 6 písm. a), § 113 ods. 5 písm. a) a § 122 ods. 3 písm. a)]

Legislatívno-technická úprava v súvislosti s vypustením odseku 22 v §170.

K bodu 74 a 76 [§ 109 ods. 1, § 118 ods. 1, § 125 ods. 1]

Navrhuje sa doplniť, že ako dôvod na nariadenie technickej kontroly alebo emisnej kontroly mimo lehôt bude ako dôvod podozrenie na okolnosť ustanovenú vo vykonávacom právnom predpise.

K bodu 78 [§ 136 ods. 2 písm. a) devätnásty bod]

Upresňuje sa kompetencia pre Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky v súvislosti s prideľovaním náhradného identifikačného čísla vozidla VIN vrátane jeho zrušenia.

K bodu 79 [§ 136 ods. 2 písm. a) vypustenie bodu 48c]

V súvislosti s vypustením povinnej certifikácie opravovní sa navrhuje vypustiť kompetenciu typového schvaľovacieho orgánu spočívajúcu v schvaľovaní podmienok certifikácie.

K bodu 80 [§ 136 ods. 2 písm. a) bod 49]

V súvislosti s novou povinnosťou pre technickú službu technickej kontroly, technickú službu emisnej kontroly, technickú službu kontroly originality a technickú službu montáže plynových zariadení sa dopĺňa kompetencia pre typový schvaľovací orgán pre schválenie zvýšenia poplatkov za služby poskytované týmito technickými službami.

K bodu 81 [§ 137 písm. a) prvý bod]

Upresňuje sa kompetencia okresného úradu v sídle kraja v súvislosti s vydávaním povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly, pracoviska emisnej kontroly a pracoviska kontroly originality vrátane jeho zrušenia.

K bodu 82 až 84 [§ 142 ods. 3, 5 a 6]

Do pôsobnosti orgánov štátneho odborného dozoru sa dopĺňa, že odborný dozor sa vykonáva aj v autorizovanej opravovni aj v nezávislej opravovni.

K bodu 85 [§ 143 ods. 5]

Navrhuje sa upraviť, že odborná spôsobilosť poverených osôb, ktorá sa preukazuje absolvovaním príslušného školenia, sa bude vykonávať v primeranom rozsahu so zameraním na výkon odborného dozoru.

K bodu 86 [§ 143 ods. 8 nové písmeno i)]

Navrhuje sa doplniť nové oprávnenie pre poverených zamestnancov pri výkone odborného dozoru, a to zadržať vybavenie, zariadenie alebo prostriedok nachádzajúce sa v priestoroch kontrolovanej osoby, ktoré môže ovplyvniť výsledok merania alebo kontroly vozidla na ďalšie dokazovanie.

K bodu 87 [§ 145 ods. 11]

Navrhuje sa upraviť, komu sa zasielajú výsledné materiály, a zároveň sa navrhuje spätné informovanie o uložení sankcie.

K bodu 88 a 89 [§ 148 ods. 6 písm. c), d) a e)]

V súvislosti s novými povinnosťami pre technickú službu technickej kontroly, technickú službu emisnej kontroly, technickú službu kontroly originality a technickú službu montáže plynových zariadení sa navrhujú aj nové sankcie.

K bodu 90 [§ 148 ods. 12 písm. b)]

Navrhuje sa doplniť dva nové body, kedy sa neuloží pokuta oprávnenej osobe. Ak oprávnená osoba sama nahlási porušenie povinnosti technika, alebo ak ide o individuálne pochybenie technika a nejde o systémové pochybenie na celom pracovisku.

K bodu 91 [§ 148 ods. 13 písm. d) nový štvrtý bod]

Navrhuje sa doplniť novú sankciu za vykonanie príslušnej kontroly bez predloženia ustanovených dokladov.

K bodu 92 [§ 148 ods. 20]

Legislatívno-technická úprava v súvislosti s rozšírením povinností v § 48.

K bodu 93 [§ 148 ods. 30 a 31]

V súvislosti s viacnásobným porušením povinnosti pri opravách vozidiel po dopravných nehodách, ktoré mali vplyv na hlavné bezpečnostné prvky vozidla, ktorými sú zavesenie kolies, deformačné zóny, systémy airbagov, riadenie alebo brzdy sa navrhuje ustanoviť vyššiu pokutu a tiež aj postup vedúci k strate živnostenského oprávnenia.

K bodu 94 [§ 149 ods. 1 až 3]

Legislatívno-technická úprava v súvislosti so zavedením nového správneho deliktu.

K bodu 95 [§ 150 ods. 1 písm. g)]

Bližšie sa špecifikuje poriadková pokuta pri poskytovaní údajov do registra prevádzkových záznamov vozidiel, ktoré bude sankcionované aj za poskytovanie chybných alebo neúplných informácií.

K bodu 96 [§ 152 ods. 1]

Navrhuje sa úprava pôvodného ustanovenia z dôvodu doplnenia povinností o kontrolu dodržiavania povinností poskytovateľov hostingových služieb v § 22 ods. 8. Zároveň sa aktualizuje poznámka pod čiarou k odkazu 91 vzhľadom na to, že povinnosti ohľadne označovania pneumatík sú od 1. 5. 2021 upravené v nariadení (EÚ) 2020/740.

K bodu 97 [§ 152 ods. 10]

V rámci výkonu dohľadu nad trhom sa dopĺňa, že pri odobratí kontrolnej vzorky vozidla neplatí povinnosť prihlásenia vozidla do evidencie vozidiel, a zároveň sa ustanovuje postup, ako sa vystornuje vydané osvedčenie o evidencii alebo technické osvedčenie vozidla.

K bodu 98 [§ 154 ods. 1 úvodná veta. písm. a) a b) a nový štvrtý bod]

V súlade s článkom 11 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2020/740 sa dopĺňajú ustanovenia o sankciách pri porušení § 22 ods. 8.

K bodu 99 [Poznámka pod čiarou k odkazu 94]

Aktualizuje sa číslo poznámky pod čiarou.

K bodu 100 [§ 154 ods. 8]

Legislatívno-technická úprava v súvislosti s doplnením § 22 ods. 8 a vykonanie aktualizácie čísla poznámky pod čiarou k odkazu 95.

K bodu 102 [§ 157 ods. 2 písm. n)]

Legislatívno-technická úprava v súvislosti s vypustením schvaľovania podmienok certifikácie certifikovaných miest opravy.

K bodu 101 a 103 [§ 157 ods. 2 písm. k) a písm. p)]

Medzi výnimky zo správneho poriadku sa dopĺňa schvaľovanie plánu kontrolnej činnosti a schvaľovanie plánu priebežných overení, keďže sa v týchto prípadoch nevydáva rozhodnutie.

K bodu 104 [§ 157 ods. 11]

Jazyková úprava chybného slova.

K bodu 105 [§ 157 vypustenie ods. 13]

Legislatívno-technická úprava v súvislosti s vypustením konania o certifikácii certifikovaných miest opravy.

K bodu 106 [§ 157 nový ods. 16]

Navrhuje sa podobná úprava, aká je v § 136 ods. 3 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, kde sa prevádzkovateľovi vozidla pri výmene dokladov vozidla za nové doklady ponechajú staré znehodnotené pôvodné doklady, ktoré majú pre prevádzkovateľa vozidla historickú hodnotu.

K bodu 107 [§ 159 nový ods. 3]

Navrhuje sa presnejšie špecifikovať príslušnosť správneho orgánu, ak došlo k zmene prevádzkovateľa vozidla a nový prevádzkovateľ vozidla si nesplnil povinnosť prihlásiť vozidlo v evidencii vozidiel sám na seba na orgáne Policajného zboru v zmysle zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodu 108 [Poznámky pod čiarou k odkazu 104 a 105]

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s opravou chybne uvedeného nariadenia, keďže správne má ísť o delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 44/2014 z 21. novembra 2013, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013, pokiaľ ide o konštrukciu vozidla a všeobecné požiadavky na schvaľovanie dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek v platnom znení. Zároveň sa aktualizujú jednotlivé predpisy, keďže už boli novelizované.

K bodu 109 [§ 169 ods. 1]

Jazyková úprava chybných slov.

K bodu 110 [§ 170 vypustenie ods. 22]

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s vypustením prechodného ustanovenia viažuceho sa k certifikácii certifikovaných miest opravy.

K bodu 111 [§ 170d]

V odseku 1 sa v prechodných ustanoveniach navrhuje doplniť, podľa akého znenia sa dokončia konania začaté pred účinnosťou novely zákona.

V odseku 2 sa dopĺňa obdobné ustanovenia ako v § 83 ods. 6, že do 18 mesiacov musí držiteľ povolenia, ktoré bolo získané pred účinnosťou tohto zákona, predložiť schvaľovaciemu orgánu právoplatné stavebné povolenie potrebné na zriadenie stanice technickej kontroly, pracoviska emisnej kontroly alebo pracoviska kontroly originality, inak povolenie zanikne.

V odseku 3 sa stanovuje, že podmienky certifikácie certifikovaných miest opravy schválené podľa predchádzajúcej právnej úpravy, sú platné do 1. novembra 2021.

K bodu 112 [Príloha č. 1 časť A odsek 1 písm. c)]

Ako nová podmienka pre vznik miesta nad rámec existujúcej siete sa navrhuje priemer voľnej výkonnosti všetkých kontrolných liniek v danom okrese za posledných dvanásť mesiacov klesol pod 25 %.

K bodu 113 až 118 [Príloha č. 1 časť A odsek 2]

Navrhuje sa aktualizovať výpočet vyťaženia ďalšej kontrolnej linky, keďže v súčasnom znení boli chybne uvedené aj kategórie vozidiel, ktoré nepodliehali technickej kontrole, pričom jednotlivé koeficienty v súčasnom znení nezodpovedali súčasným výkonom v rámci technickej kontroly. Jednotlivé zmeny sú nasledovné:

* písm. a): Priemerný čas trvania kontroly jednotlivých kategórií vozidiel tak, ako je uvedený vo forme násobkov JTK (jednotková technická kontrola), bol určený z údajov v celoštátnom informačnom systéme technických kontrol za rok 2020. Interval posunu (takt linky) vozidiel kategórií L3, L4, L5, L6, L7, M1, N1 a O2 (ďalej len „ľahké vozidlá“) bol určený z dát v celoštátnom informačnom systéme technických kontrol ako medián hodnôt z piatich najvýkonnejších liniek typu A a C jednolinkových staníc technickej kontroly za rok 2020. Takt linky pre vozidlá kategórií M2, M3, N2, N3, O3, O4, T, R2, R3 a R4 (ďalej len „ťažké vozidlá“) bol určený vynásobením taktu linky pre ľahké vozidlá pomerom priemerných časových náročností kontroly pre obe skupiny vozidiel. Vzhľadom na malý počet jednolinkových staníc technickej kontroly určených výhradne pre ťažké vozidlá a ich malú vyťaženosť (bežný režim chodu zďaleka nezodpovedá režimu ich možného maximálne efektívneho využitia) nebolo na určenie ich taktu použité priame meranie z dát v celoštátnom informačnom systéme technických kontrol,
* písm. b): Koeficienty v bodoch 1 a 2 boli zrátané ako pomery počtov jednotkových technických kontrol zodpovedajúcich ročnej potrebe vozidiel podliehajúcich technickej kontrole pravidelnej (ktorým už uplynula lehota na absolvovanie prvej technickej kontroly pravidelnej) ku celkovému počtu evidovaných vozidiel, a to osobitne pre skupinu ľahkých a pre skupinu ťažkých vozidiel. Údaje o vozidlách, ktorým uplynula lehota na prvú technickú kontrolu pravidelnú, pochádzali z evidencie vozidiel,
* písm. c): Podiel opakovaných kontrol vychádza z údajov v celoštátnom informačnom systéme technických kontrol. Oproti doterajším hodnotám je vyšší, dôvodom je vyšší podiel neúspešných vozidiel pri technických kontrolách, zapríčinený efektívnejším vykonávaním štátneho odborného dozoru a odborného dozoru technickej služby nad dodržiavaním predpisov na stanici technickej kontroly. Dôsledkom je vyšší dopyt po opakovaných technických kontrolách,
* písm. e): Využitie univerzálnych liniek približne v pomere 5:1 medzi ľahkými a ťažkými vozidlami vychádza z pomeru medzi ročnou potrebou jednotkových technických kontrol vozidiel podliehajúcich technickej kontrole pravidelnej (ktorým už uplynula lehota na absolvovanie prvej technickej kontroly pravidelnej) pre obe skupiny vozidiel. Doterajší uvažovaný pomer 1:1 bol zjavne nerealistický, bez akejkoľvek opory v dátach alebo každodennej praxi staníc technickej kontroly.

K bodu 119 [Príloha č. 1 časť A odsek 2 písm. f) a g)]

Navrhuje sa doplniť, že pokiaľ miesto v sieti nebolo zriadené tri roky, ako je dĺžka povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly, tak toto miesto v sieti sa nebude počítať do výpočtu siete, keďže ide zjavne o osobu, ktorá blokuje miesto v sieti a doplniť, že stanice technickej kontroly, ktoré vykazujú dlhodobo nízke vyťaženie svojich kontrolných liniek, sa nebudú zarátavať do výpočtu vyťaženia kontrolnej linky.

K bodu 120 [Príloha č. 1 časť A odsek 3]

Navrhuje sa spôsob výpočtu pre parameter pokles priemeru voľnej výkonnosti všetkých kontrolných liniek v danom okrese za posledných dvanásť mesiacov pod 25 %.

K bodu 121 až 123 [Príloha č. 2]

Vykonáva sa aktualizácia publikačných zdrojov v zozname preberaných právne záväzných aktov Európskej únie.

**K čl. II**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov.

K bodu 1 [Položka 68 písm. l) prvý bod]

Navrhuje sa upresnenie, že uvedená položka sa okrem montáže plynových zariadení týka aj demontáže plynových zariadení.

K bodu 2 [Položka 68 Oslobodenie tretí bod]

Pre výmenu technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii časť II u vozidla kategórie L1e sa navrhuje zaviesť oslobodenie, keďže ide o výmenu dokladov zo zákona. Obdobné oslobodenie pre vozidlá kategórie L1e je aj v položke 65 týkajúce sa zápis držiteľa motorového vozidla do evidencie vozidiel.

K bodu 3 a 4 [Položka 72a]

Dopĺňajú sa dva nové správne poplatky v súvislosti s udelením poverenia na vykonávanie určitých činností podľa Európskej dohody o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí.

K bodu 5 [Položka 78 písm. e) prvý bod]

Aktualizuje sa správny poplatok za podanie návrhu na vydanie povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly vydávané okresným úradom, aby v prípade, ak sa toto povolenie vydáva aj v iných prípadoch, ako je povolenie na zriadenie stanice technickej kontroly nad rámec existujúcej siete, obsahoval aj tento správny poplatok. Cieľom správneho poplatku je obmedziť rôzne posuny povolení medzi držiteľmi povolení a následným blokovaním miesta v sieti staníc technickej kontroly.

K bodu 6 [Položka 78 písm. a) prvý bod]

Z dôvodu rôznych špekulatívnych konaní niektorých žiadateľov o vydanie povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly nad rámec existujúcej siete sa navrhuje zvýšiť tento správny poplatok až trojnásobne.

**K čl. III**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodu 1 [Poznámka pod čiarou k odkazu 9b]

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s vypustením starého nariadenia o označovaní pneumatík.

K bodu 2 [Poznámka pod čiarou k odkazu 9e]

Aktualizuje sa poznámka pod čiarou k odkazu 9e, kde sa dopĺňajú osobitné predpisy súvisiace s dodržiavaním povinností pri uvedení na trh, a sprístupnení na trhu typu vozidla, systému, komponentu, samostatnej technickej jednotky, nebezpečnej časti alebo vybavenia a spaľovacieho motora necestných pojazdných strojov.

K bodu 3 [§ 2 písm. l) a m)]

Ako samostatné činnosti kontroly vnútorného trhu sa presne vymedzuje dodržiavanie povinností o označovaní pneumatík vyplývajúce z nariadenia (EÚ) 2020/740 a dodržiavanie povinností o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a o emisiách CO2 pri predaji a leasingu nových osobných automobilov vyplývajúce z nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 384/2004 Z. z. o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a o emisiách CO2 pri predaji a leasingu nových osobných automobilov.

K bodu 4 [Poznámka pod čiarou k odkazu 18]

Legislatívno-technická úprava spočívajúca v aktualizácii poznámky pod čiarou a zároveň sa navrhuje zmena taxatívneho výpočtu na demonštratívny výpočet z dôvodu, že môže byť viac osobitných predpisov, na základe ktorých je možné pozastaviť uvádzanie výrobku na trh.

**K čl. IV**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona č. 250/2007 Z. z. o ochrane spotrebiteľa a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov.

[Poznámka pod čiarou k odkazu 28]

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s vypustením starého nariadenia o označovaní pneumatík, keďže táto problematika nie je riešená zákonom č. 250/2007 Z. z. o ochrane spotrebiteľa a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov, ale prostredníctvom zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**K čl. V**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona č. [8/2009 Z. z.](https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2009/8/) o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodu 1 a 2 [§ 16 ods. 4 a § 35 ods. 1]

Z právnej úpravy sa vypúšťa obmedzenie, že na diaľnici v obci je rýchlostné obmedzenie na 90 km/h. Vzhľadom na to, že diaľnica je nadradená infraštruktúra, ktorá je navrhnutá na vyššiu rýchlosť, nie je dôvod obmedzovať rýchlosť na diaľnici či prechádza alebo neprechádza obcou. Ak je potrebné rýchlosť na diaľnici prechádzajúcej obcou obmedziť, vykoná sa tak prostredníctvom príslušných dopravných značiek obmedzujúcich rýchlosť.

Navrhovaná zmena sa navrhuje aj z dôvodu, že podľa nariadenia (EÚ) 2019/2144 budú všetky novo schválené typy vozidiel od 6. 7. 2022 a všetky prvýkrát evidované vozidlá od 7. 7. 2024 vybavené systémom inteligentného prispôsobenia rýchlosti, ktorý je definovaný ako systém, ktorý pomáha vodičovi udržiavať rýchlosť zodpovedajúcu podmienkam prevádzky na ceste tým, že mu poskytuje osobitnú a primeranú spätnú väzbu. Systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti musí vodiča prostredníctvom ovládača akcelerátora alebo cielenej, primeranej a účinnej spätnej väzby informovať o tom, že bola prekročená maximálna povolená rýchlosť. Cielená a primeraná spätná väzba musí byť založená na informáciách o maximálnej povolenej rýchlosti získaných sledovaním dopravných značiek a signálov, a to na základe signálov z infraštruktúry alebo údajov z elektronických máp alebo z oboch týchto zdrojov.

Aby systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti fungoval správne bude potrebné z diaľnic odstrániť všetky dopravné značky so začiatkom a koncom obce, keďže systém by nedokázal správne rozoznať, aká najvyššia rýchlosť je na diaľnici povolená. Z dôvodu že na diaľniciach sa nebudú umiestňovať dopravné značky začiatok a koniec obce, sa navrhuje aj vypustenie rýchlostného obmedzenia na diaľnici v obci.

K bodu 3 [§ 68 ods. 9]

Vzhľadom na zrušenie certifikovaných miest opravy sa upravuje, že sa informácie z evidencie dopravných nehôd budú poskytovať do registra prevádzkových záznamov vozidiel.

K bodu 4 až 7 [§ 111 ods. 2 nové písm. p), § 113 ods. 4, § 140 ods. 1 písm. b), ň 140 ods. 6]

V súvislosti s rozšírením pôsobnosti obcí realizovať porušenia povinností držiteľa vozidla v oblasti parkovania sa predpokladá masívnejšie využívanie tohto inštitútu. Dokumentovanie porušenia zákazu zastavenia a státia je náročná činnosť, navyše každý dôkaz musí byť vyhotovený v takej kvalite, ktorá zabezpečí okamžitý záver, že skutok sa stal; skutok sa pri vyvodzovaní objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla neobjasňuje (len dokumentuje).

Z uvedeného dôvodu návrh zákona predpokladá úpravu informačného systému evidencie vozidiel, do ktorého budú orgány Policajného zboru po povolení výnimky z dopravnej značky označujúcej zákaz vjazdu, zákaz zastavenia, zákaz státia, zóny zákazu státia, parkovaciu zónu, pešiu zónu, obytnú zónu a školskú zónu, túto skutočnosť zapisovať. V prípade zapísania tejto skutočnosti do karty konkrétneho vozidla sa stane bezpredmetnou možná pochybnosť, či vozidlo malo na viditeľnom mieste doklad o povolení výnimky (zamedzenie možných špekulácií, respektíve zbytočne podaných odporov zo strany držiteľa vozidla). Navrhuje sa teda rozšírenie údajov, ktoré sa v evidencii vozidiel vedú o údaje o povolení výnimky podľa § 140 ods. 1 písm. b) zákona č. [8/2009 Z. z.](https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2009/8/) o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Súčasne sa upravuje s odkazom na prijatie vyhlášky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení, ktorou sa zmenil význam, zobrazenie alebo aj názvy niektorých dopravných značiek, aj taxatívny výpočet dopravných značiek, z ktorých významu (zákazu) sa môže výnimka povoliť. V neposlednom rade sa navrhuje upraviť aj spôsob povolenia výnimky z § 140 ods. 1 písm. b), a to tak, že doteraz vydávaný papierový doklad o povolení výnimky nahradí len vydanie upovedomenia o povolení výnimky a povolenie výnimky zapíše orgán Policajného zboru, ktorý výnimku povolil, do evidencie vozidiel.

Uvedenou zmenou sa zjednoduší, zefektívni úkon povoľovania výnimky, súčasne sa tiež toto konanie zelektronizuje (dnes nemožno posielať fyzický doklad s ochrannými prvkami, odtlačkom pečiatky a podpisom v originálnej podobe elektronicky, v budúcnosti sa zašle elektronicky len neformálne upovedomenie).

K bodu 8 [Príloha č. 3]

Vykonáva sa aktualizácia publikačného zdroja v zozname preberaných právne záväzných aktov Európskej únie.

**K čl. VI**

Tento článok obsahuje návrh novely zákona č. 387/2015 Z. z. o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona neskorších predpisov.

[§ 3 ods.4 písm. d)]

Vzhľadom na zrušenie certifikovaných miest opravy sa v Jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave nebudú evidovať údaje týkajúce sa dopravných nehôd.

**K čl. VII**

Účinnosť návrhu zákona sa navrhuje od 1. novembra 2021 okrem ustanovení súvisiacich s nariadením (EÚ) 2019/2144, kde sa navrhuje účinnosť od 6. júla 2022 a okrem nových povinností pre technické služby, ktoré vzídu z výberového konania, ktoré nadobudnú účinnosť od 20. mája 2023.

V Bratislave 26. mája 2021

**Eduard Heger, v. r.**

predseda vlády

Slovenskej republiky

**Andrej Doležal, v. r.**

minister dopravy a výstavby

Slovenskej republiky