

DOLOŽKA VYBRANÝCH VPLYVOV

1. Základné údaje	
Názov materiálu	
Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony	
Predkladateľ (a spolupredkladateľ)	
Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	
Charakter predkladaného materiálu	☐ Materiál nelegislatívnej povahy
	☒ Materiál legislatívnej povahy
	☒ Transpozícia práva EÚ
Termín začiatku a ukončenia PPK	Začiatok: 4.6.2018 Ukončenie: 18.6.2018
Predpokladaný termín predloženia na MPK*	16.1.2019 - 5.2.2019
Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR*	jún 2019

2. Definícia problému
Návrh zákona sa predkladá v súvislosti s plnením uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 327 z 28. júna 2017, ktoré uložilo ministrom vnútra zjednotiť vybavovanie elektronických podaní na úseku evidovania vozidiel; návrh zákona bol zahrnutý do Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky na rok 2018 s termínom na predloženie na rokovanie vlády v mesiaci apríl 2018. s odložením predloženia do 30. júna 2019. Návrhom zákona taktiež dochádza k transpozícii smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/645 z 18. apríla 2018, ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch v časti, ktorá sa týka zmien v smernici 2006/126/ES o vodičských preukazoch, ktorá sa má podľa uznesenia vlády č. 469 z 10. októbra 2018 predložiť na rokovanie vlády do 30. júna 2019. Návrh zákona reaguje aj na vládou Slovenskej republiky schválený Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (uznesenie č. 110 z 13. marca 2019), podľa ktorého sa v termíne do 31. decembra 2019 majú zaviesť farebne odlišné tabuľky s evidenčným číslom pre čisté elektromobily a plug-in hybridy. Súčasne je návrh zákona vypracovaný aj na základe dokumentu „Biela kniha do roku 2050 – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“, ktorá v zozname iniciatív pre oblasť bezpečnosti dopravy obsahuje prvoradé úlohy vyplývajúce najmä z cieľa 1.4. – Konat' v prospech bezpečnosti dopravy: zachrániť tisíce životov. Súčasný stav: Elektronizácia služieb na úseku evidovania vozidiel je čiastočná, nezabezpečujúca vo viacerých prípadoch komplexný servis bez nutnosti osobnej návštevy pracoviska evidujúceho vozidla. Z dlhodobého hľadiska sa Slovenskej republike darilo plniť záväzok znížiť do roku 2020 počet úmrtí na cestách o 50 % (na počet 172), avšak tento stav nemožno bez adekvátnych zmien udržiavať až do roku 2020. V súčasnosti neexistujú účinné opatrenie na zamedzenie recidívy páchania deliktov v doprave u vodičov s krátkou vodičskou praxou. Pri realizácii objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla sa Policajný zbor stretáva s nemožnosťou konať vo veci deliktov, kde nemohli byť zistené údaje o vozidle a jeho držiteľovi, rovnako problémové je i vymáhanie pokuty uloženej pri realizácii objektívnej zodpovednosti držiteľovi vozidla, ktoré nie je evidované v Slovenskej republike. Minimálny vek na udelenie vodičského oprávnenia a na vedenie motorových vozidiel vyplýva zo smernice Európskeho parlamentu a Komisie 2006/126/ES o vodičských preukazoch. Podľa tejto smernice sa od roku 2013 zvýšil vek na vedenie motorových vozidiel skupiny C a CE z 18 rokov na 21 rokov a na vedenie motorových vozidiel skupiny D a DE z 21 rokov na 24 rokov. Toto zvýšenie minimálneho veku sa na základe zmeny smernice zosúladzuje s minimálnymi vekmi podľa smernice 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy.
3. Ciele a výsledný stav

Cieľom návrhu zákona je zjednodušenie vybavovania elektronických podaní na úseku evidovania vozidiel a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom zefektívnenia prihlasovania vozidiel do evidencie a vykonávania podaní prostredníctvom elektronických služieb zriadených na tento účel. Cieľom je zmena elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel, kedy po spracovaní žiadosti bude žiadosť systémovo zasielaná na spracovanie do nového pracoviska v Slovenskej Ľupči, kde sa vytlačí papierové osvedčenie o evidencii časť II a pripraví sa na odoslanie tabuľky s evidenčným číslom, ktoré budú doručované občanom prostredníctvom kuriérnej služby. Pre občanov by to znamenalo vytvorenie predpokladov na úplné vylúčenie potreby osobnej návštevy dopravného inšpektorátu pri evidovaní novozakúpených vozidiel, vozidiel jednotlivo dovezených do Slovenskej republiky z cudziny, ako aj vykonávania prevodov držieb vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej za tento účel.

Na zníženie nehodovosti najmä mladých a neskúsených vodičov sa navrhuje prijať opatrenia (doškolaovací kurz, rehabilitačný program pre vodičov, preskúšanie odbornej spôsobilosti a v prípade ďalšej recidívy až odobranie vodičského oprávnenia) pri zistení opakovaného porušovania vybraných pravidiel cestnej premávky vodičom s vodičskou praxou do dvoch rokov.

Ďalším podstatným cieľom návrhu zákona je úpravou vybraných pravidiel cestnej premávky zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky, znížiť vek na vedenie motorových vozidiel skupiny C, CE, D a DE a zlepšiť vymožitelnosť pokuty uloženej pri aplikácii objektívnej zodpovednosti.

4. Dotknuté subjekty

Návrh zákona sa bude týkať:

- účastníkov cestnej premávky,
- žiadateľov o udelenie vodičského oprávnenia a držiteľov vodičského oprávnenia,
- vlastníkov, držiteľov a prevádzkovateľov vozidiel,
- predajcov nových vozidiel, osôb, ktorých predmetom činnosti je predaj vozidiel,
- pracovníkov originality vozidiel,
- orgánov štátnej správy: Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Ministerstvo vnútra SR, okresné úrady, orgány Policajného zboru.

5. Alternatívne riešenia

Alternatívne riešenia boli zvažované na úseku zmien v evidencii vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel, vrátane vykonávania zmien držiteľov vozidiel. V súčasnosti sa zmeny v evidencii vozidiel vykonávajú na dopravnom inšpektoráte, kde sa po zmene staré, neplatné tabuľky s evidenčným číslom odovzdávajú policajtom. Tu sa predpokladá zákonom uložiť povinnosť pre občanov po prevzatí nových dokladov a tabuliek s evidenčným číslom od doručovacej služby zabezpečiť vrátenie alebo následné odovzdanie pôvodných dokladov a tabuliek s evidenčným číslom priamo kuriérnej službe pri vydávaní nových dokladov a tabuliek, resp. povinnosť ich vrátenia najbližšiemu orgánu Policajného zboru. V ostatných bodoch neboli zvažované alternatívy, navrhované riešenia možno považovať za najvhodnejšie so zreteľom na oprávnené záujmy účastníkov cestnej premávky.

6. Vykonávacie predpisy

Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov? ☒ Áno ☐ Nie
 Predpokladá sa zmena vyhlášky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, resp. schválenie novej vyhlášky o dopravnom značení.

7. Transpozícia práva EÚ

Návrhom zákona sa transponuje smernica Európskeho Parlamentu a Rady (EÚ) 2018/645 z 8. apríla 2018, ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 112, 2. 5. 2018) v časti týkajúcej sa zmien v smernici 2006/126/ES o vodičských preukazoch.

8. Preskúmanie účelnosti**

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

** nepovinné

9. Vplyvy navrhovaného materiálu

Vplyvy na rozpočet verejnej správy z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☒ Negatívne
	☒ Áno	☐ Nie	☐ Čiastočne
Vplyvy na podnikateľské prostredie z toho vplyvy na MSP	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☐ Negatívne
	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☐ Negatívne
Sociálne vplyvy	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☐ Negatívne

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

10. Poznámky

Predpokladá sa, že negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy bude prevažne len jednorazový; najvyšší podiel sa predpokladá pri úprave informačných systémov evidencie vodičov a evidencie vozidiel. Náklady súvisiace s tvorbou informačného systému objektívnej zodpovednosti sú vyčíslené v príslušnej analýze, jeho návratnosť odhadujeme v druhom, príp. treťom roku reálneho výkonu navrhovaných opatrení a v nasledujúcom období sa predpokladajú už len minimálne náklady a na strane druhej zvýšené príjmy do rozpočtu verejnej správy a predovšetkým zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.

Vzhľadom na skutočnosť zavádzania nových opatrení predovšetkým na úseku zlepšenia vymožitelnosti pokuty uloženej v rámci aplikácie inštitútu objektívnej zodpovednosti možno predpokladať, že predmetný materiál bude mať pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Uviesť odhad navýšenia príjmov však v súčasnosti nie je možné, keďže nie je možné dopredu určiť počet prípadov porušenia pravidiel cestnej premávky, na ktoré sa uvedené opatrenia vzťahujú.

11. Kontakt na spracovateľa

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky

Prezídium Policajného zboru

odbor dopravnej polície – mjr. JUDr. Katarína Manduchová, e-mail katarina.manduchova2@minv.sk

odbor dokladov a evidencií – plk. Ing. Boris Križánek, e-mail ode.ppz@minv.sk

12. Zdroje

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky pri vypracovaní doložky vybraných vplyvov vychádzalo z vlastných odhadov, odhadov dodávateľov informačných systémov a štatistik Policajného zboru.

13. Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK

Komisia uplatnila k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania: Materiál predpokladá pozitívno-negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, ktoré nie sú rozpočtovo zabezpečené; pozitívne vplyvy na podnikateľské prostredie, vrátane pozitívnych vplyvov na malé a stredné podniky; pozitívne vplyvy na informatizáciu; pozitívne vplyvy služieb verejnej správy na občana a pozitívne vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe. K doložke vybraných vplyvov a dôvodovej správe - dôvodová správa predloženej novelizácie identifikuje jej pozitívne sociálne vplyvy, avšak tie nie sú identifikované v doložke vybraných vplyvov, v súvislosti s čím nie je vypracovaná analýza sociálnych vplyvov. Túto diskrepanciu je potrebné odstrániť, v súlade s pripomienkami formulovanými nižšie.

K sociálnym vplyvom

Nakoľko predmetná novelizácia navrhuje zníženie minimálnej vekovej hranice pre získanie vodičských oprávnení špecifikovaných v zákone, možno identifikovať pozitívny sociálny vplyv tejto novelizácie, a sice zlepšenie prístupu k získaniu vodičských oprávnení (identifikovateľné v bode 4.2 analýzy sociálnych vplyvov) a k obsadeniu pracovných pozícií, ktorých podmienkou je získanie konkrétneho vodičského oprávnenia (identifikovateľné v bode 4.4).

Bod 4, vzťahujúci sa na § 4 ods. 1 písm. f) novelizovaného zákona, zvyšuje bezpečnosť chodca, čo možno označiť ako pozitívny vplyv v rámci bodu 4.2 analýzy sociálnych vplyvov.

Keďže sa na základe čl. IV predloženého materiálu ruší minimálna veková hranica pre získanie inštruktorského oprávnenia, ktorú stanovuje zákon č. 93/2005 Z. z. autoškolách (§ 8, ods. 2), toto možno vyhodnotiť ako pozitívny vplyv identifikovateľný v bode 4.2 analýzy sociálnych vplyvov.

Komisia tiež odporúča zhodnotiť vplyv Čl. II tejto novelizácie, ktorým sa mení § 53 ods. 7 Občianskeho zákonníka. Má zato, že by bolo potrebné vyhodnotiť, či nedochádza k vzniku negatívneho sociálneho vplyvu podľa bodu 4.2 analýzy sociálnych vplyvov, spočívajúcom v zhoršení postavenia spotrebiteľov pri uzatváraní spotrebiteľských zmlúv.

K vplyvom na rozpočet verejnej správy

Nakoľko sa v materiáli navrhuje znížiť sankciu za priestupok podľa § 22 ods. 1 písm. b) zákona o priestupkoch, materiál bude mať na strane príjmov, podľa nášho názoru, nielen pozitívny ale aj negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Tento vplyv žiada Komisia vyčíslieť v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy.

V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy sú vyčíslené výdavky v sume 3 299 810 eur na rok 2019 a v sume 54 121 eur ročne na roky 2020 až 2022, vrátane vplyvu na zvýšenie počtu zamestnancov o 5 osôb a s

tým súvisiacich osobných výdavkov. V zmysle časti 2.1.1. analýzy vplyvov ako aj v zmysle doložky vybraných vplyvov predmetné výdavky nie sú rozpočtovo zabezpečené. Komisia podotýka, že Ministerstvo vnútra SR nepredložilo požiadavku na zvýšenie výdavkov a zvýšenie limitu počtu zamestnancov ani v rámci komentára MV SR k návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2019 až 2021 a ani na rokovaniach k predmetnému návrhu rozpočtu. V nadväznosti na uvedené Komisia nesúhlasí s rozpočtovo nekrytým vplyvom vyplývajúcim z materiálu. Všetky predmetné vplyvy žiada Komisia zabezpečiť v rámci schválených limitov výdavkov ako aj schváleného limitu počtu zamestnancov kapitoly Ministerstva vnútra SR na príslušný rozpočtový rok, bez dodatočných požiadaviek na štátny rozpočet.

V čl. IV materiálu na novelizuje zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách v znení neskorších predpisov, ktorej predmetom je v zmysle predkladacej správy znovuzavedenie autoškoly Ministerstva vnútra SR. Predkladateľ v materiáli bližšie nepopisuje postupy a činnosti potrebné k znovuzavedeniu tejto autoškoly a neuvádza ani žiadne kvantifikácie. V nadväznosti na uvedené je potrebné do materiálu doplniť vplyvy súvisiace so znovuzavedením tejto autoškoly, resp. vysvetliť, prečo sa predkladateľ v doložke a analýze vplyvov k tejto autoškole nevyjadruje.

Komisia upozorňuje, že v tabuľke č. 1 analýzy vplyvov nie je vyplnený ani riadok „financovanie zabezpečené v rozpočte“ ani riadok „rozpočtovo nekrytý vplyv/úspora“. Uvedené je potrebné doplniť.

Komisia zároveň upozorňuje, že analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy sa v zmysle Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vypracováva na bežný rok a tri nasledujúce rozpočtové roky, t. j. v tomto prípade by mala byť vypracovaná na roky 2018 až 2021.

K analýze vplyvov na podnikateľské prostredie

Komisia žiada predkladateľa o podrobnejší kvalitatívny popis a prípadne vyčíslenie pozitívnych vplyvov na podnikateľské prostredie v časti „3.3 Náklady regulácie“ analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie v súvislosti so zefektívnením prihlasovania vozidiel do evidencie a vykonávania podaní prostredníctvom elektronických služieb.

Táto časť slúži na identifikáciu a vyčíslenie nákladov/úspor, ktoré vzniknú podnikateľom, pričom predkladateľ uvádza v časti 3.3.2 Nepriame finančné náklady, náklady, ktoré vzniknú dopravnému inšpektorátu. V prípade, že tieto náklady budú hradit' podnikatelia, považuje Komisia za potrebné uviesť aspoň ich približné vyčíslenie na základe predbežnej cenovej ponuky od dodávateľa služby.

K analýze vplyvov na služby verejnej správy pre občana

V bode 7.1.3 je potrebné podrobnejšie popísať aký vplyv na občana budú mať navrhované zmeny.

V bode 7.2.1 je potrebné vyplniť zníženie nepriamych finančných nákladov – z navrhovaných zmien je zrejmé, že občan už nebude musieť pri vybavovaní žiadosti navštíviť úrad, ale bude si môcť vybaviť svoje žiadosti z pohodlí domova elektronicky a následne mu budú všetky potrebné doklady a tabuľky s evidenčným číslom vozidla doručené na adresu ním zadanú. Občan teda ušetrí na cestovnom – čo sú nepriame finančné náklady. Uvedené zníženie je potrebné v bode 7.2.1 aj vyčíslieť.

V bode 7.2.2 je potrebné vyplniť zníženie času vybavenia požiadavky – občan si bude môcť vybaviť svoje žiadosti elektronicky a všetky potrebné doklady mu budú doručené kuriérom, takže už nebude musieť navštíviť úrad, čím ušetrí cestu tam a späť, ako aj čakanie na úrade.

Záver: Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje **nesúhlasné stanovisko** s materiálom predloženým na predbežné pripomienkové konanie s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa pripomienok.

Poznámka: Predkladateľ zapracuje pripomienky a odporúčania na úpravu uvedené v bode II a uvedie stanovisko Komisie do Doložky vybraných vplyvov spolu s vyhodnotením pripomienok. Nesúhlasné stanovisko Komisie neznamena zastavenie ďalšieho schvaľovacieho procesu. Stanovisko Komisie slúži ako podklad pre informované rozhodovanie vlády Slovenskej republiky a ďalších subjektov v rámci schvaľovacieho procesu. Predkladateľ má možnosť dopracovať materiál podľa pripomienok a zaslať ho na opätovné schválenie Komisie, ktorá môže následne zmeniť svoje stanovisko.

Vyhodnotenie pripomienok:

Všetky pripomienky Komisie boli akceptované a zapracované s tým, že k pripomienke Komisie k možným negatívnym vplyvom znovuzavedenia autoškoly MV SR a zmeny Občianskeho zákonníka uvádzame, že pôvodne navrhované zmeny boli z návrhu zákona vypustené.

Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu

2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu

Tabuľka č. 1

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

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

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

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

1. Zmena v informačnom systéme Centrálna evidencia správnych deliktov a priestupkov
2. Zmena v informačnom systéme dopravnno-správne agendy
3. Zmena v informačnom systéme evidencia vozidiel
4. Vytvorenie nového pracoviska elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel
5. Zmena v informačnom systéme dopravných nehôd

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

Pozitívny vplyv v rozpočtovej kapitole MV SR – nevyčísliteľný

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

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

Negatívny vplyv v rozpočtovej kapitole MV SR – nevyčísliteľný

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

	Účinný stav	Navrhovaný stav
Pokuta v eurách	300 – 1300	200 – 1000
zákaz činnosti v rokoch	1 – 5	0 – 5

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

2.2. Popis a charakteristika návrhu

2.2.1. Popis návrhu:

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

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

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

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

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

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

2.2.2. Charakteristika návrhu:

- ☐ zmena sadzby
- ☐ zmena v nároku
- ☐ nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)
- ☒ kombinovaný návrh
- ☐ iné

2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie

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

Negatívny vplyv sa predpokladá v súvislosti s potrebou zabezpečenia:

1. Zmena v informačnom systéme Centrálna evidencia správnych deliktov a priestupkov v časti zautomatizovania konania o správnom delikte držiteľa vozidla – objektívna zodpovednosť (ďalej len „IS OZ“)
2. Zmena v informačnom systéme Dopravno-správne agendy (ďalej len „IS DSA“)
3. Zmena v informačnom systéme Evidencia vozidiel (ďalej len „IS EVO“)
4. Vytvorenie nového pracoviska elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel
5. Zmena v informačnom systéme dopravných nehôd (ďalej len „ISDN“)

1. Zmena v IS OZ

Význam smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky a ktorá bola prebraná a zapracovaná do zákona o cestnej premávke, spočíva v zrýchlení a zefektívnení vyžiadania a poskytnutia údajov o vlastníkoch a držiteľoch vozidiel, ktorými boli spáchané určené delikty proti bezpečnosti a plynulosti

cestnej premávky na území iného členského štátu ako toho, ktorý dané vozidlo eviduje. Na základe uvedenej smernice členské štáty EÚ môžu vykonávať automatizované vyhľadávanie prostredníctvom informačného systému EUCARIS v národnej evidencii vozidiel, pričom v roku 2016 tieto štáty vykonali 50.670 vyhľadávaní v evidencii vozidiel (IS EVO).

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

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

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

- a) zabezpečenie čo najvyššej miery bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky,
- b) znižovanie počtu osôb usmrtených pri dopravných nehodách,
- c) znižovanie škôd spôsobených porušovaním pravidiel cestnej premávky,
- d) efektívny výber pokút za porušovanie pravidiel cestnej premávky,
- e) eliminácia prostredia vytvárajúceho podmienky a možnosti pre korupčné správanie a
- f) všeobecné a plošné dodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

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

- automatické rozpoznávanie evid. čísla vozidla (BLACK LIST) v existujúcom module,
- lustrácia rozpoznanej evidenčného čísla vozidla voči novému inšpekčnému systému (zoznam neuhradených pokút s detailmi a fotodokumentáciou) - vytvorenie WS na komunikáciu
- zápis do systému o zaplatení pokuty v prípade zrýchleného konania priamo do deliktu,
- príprava a vytlačenie dokladu o zaplatení pokuty (nie zaplatenie platobnou kartou),
Cena integrácie je 212.000 € bez DPH
Cenová ponuka nezahŕňa integráciu zaplatených pokút do „Záznamu zo služby“
- HW vybavenie (tlačiareň a papier) na tlačenie preberacieho dokladu o zaplatení – cena tlačiarne za 1 kus spolu s úchytmi, kabelážou a držiakom papiera je 690 € bez DPH. Pri doplnení tlačiarne do všetkých 780 vozidiel je spolu suma 538.200 € bez DPH.
- kombináciu použitia viacerých spôsobov evidencie o zaplatení (napr. tlač dokladu aj pokutové bloky)
- práce na inšpekčnom systéme, v ktorom sú evidované pokuty.

2. Zmena v IS DSA

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

3. Zmena v IS EVO

Navrhovaným opatrením na zlepšenie podnikateľského prostredia je zefektívnenie prihlasovania vozidiel do evidencie a vykonávania podaní prostredníctvom elektronických služieb zriadených na tento účel. Cieľom je zmena elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel, kedy po spracovaní žiadosti na dopravnom inšpektoráte bude žiadosť systémovo zasielaná na spracovanie do nového pracoviska v Slovenskej Ľupči, kde sa vytlačí papierové osvedčenie o evidencii časť II, objedná sa elektronické osvedčenie o evidencii časť I a pripraví sa na odoslanie

tabuľky s evidenčným číslom. Pre občanov by to znamenalo úplné vylúčenie potreby osobnej návštevy dopravného inšpektorátu pri evidovaní novozakúpených vozidiel, ako aj vozidiel jednotlivito dovezených do SR z cudziny prostredníctvom elektronickej služby zavedenej za tento účel.

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

4. Vytvorenie nového pracoviska elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel

Centrálné pracovisko na vybavovanie elektronických podaní prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel bude potrebné zabezpečiť po personálnej, technickej a organizačnej stránke. Súvisiace zmeny budú mať vplyv na informačný systém Národná evidencia vozidiel, ktorý bude potrebné vrátane elektronických služieb patrične upraviť. Ďalšou významnou zmenou je možnosť pre vlastníkov vozidiel, aby si sami mohli požiadať o prihlásenie novozakúpeného vozidla do evidencie prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Za obdobie od 1. 1. 2017 do 31. 12. 2017 je v systéme evidencia vozidiel zaznamenaných celkom 5.992 evidenčných úkonov, ktoré boli podané prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Priemerne na jeden pracovný deň to vychádza viac ako 22 úkonov, z ktorých sú niektoré spojené s vydávaním tabuliek s evidenčným číslom a pri niektorých sa vydávajú len nové doklady.

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

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

rok 2019

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

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

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

9. trieda pre vedúceho pracoviska	12.600 €
<u>5. trieda pre odborných referentov</u>	<u>37.272 €</u>
Celkom	49.872 €

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

rok 2020 a nasledujúce roky

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

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

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

5. trieda pre odborných referentov	40.536 €
<u>9. trieda pre vedúceho pracoviska</u>	<u>13.740 €</u>
Celkom	54.276 €

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

5. Zmena v ISDN

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

neštandardných štatistických reportov pre analyzovanie dopravnej nehodovosti na pozemnej komunikácii označenej ako cesta pre motorové vozidlá. Odhadované finančné nároky na úpravu ISDN sa predpokladajú vo výške 5000 €.

Tabuľka č. 3

1 – príjmy rozpisat' až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

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

Poznámka:

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

Tabuľka č. 4

Výdavky (v eurách)	Vplyv na rozpočet verejnej správy				poznámka
	2019	2020	2021	2022	
Bežné výdavky (600)	11 217	73 245	73 245	73 245	
Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610)	8 312	54 276	54 276	54 276	
Poistné a príspevok do poisťovní (620)	2 905	18 969	18 969	18 969	
Tovary a služby (630) ²					
Bežné transfery (640) ²					
Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájomom (650) ²					
Kapitálové výdavky (700)	3 255 200	0	0	0	
Obstarávanie kapitálových aktív (710) ²	3 255 200	0	0	0	
Kapitálové transfery (720) ²					
Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)					
Dopad na výdavky verejnej správy celkom	3 266 417	73 245	73 245	73 245	

2 – výdavky rozpisat' až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

Poznámka:

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

Tabuľka č. 5

Zamestnanosť	Vplyv na rozpočet verejnej správy				poznámka
	2019	2020	2021	2022	
Počet zamestnancov celkom	5	5	5	5	
z toho vplyv na ŠR	5	5	5	5	
Priemerný mzdový výdavok (v eurách)	831	905	905	905	
z toho vplyv na ŠR	831	905	905	905	
Osobné výdavky celkom (v eurách)	11 217	73 245	73 245	73 245	
Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610)	8 312	54 276	54 276	54 276	
z toho vplyv na ŠR	8 312	54 276	54 276	54 276	
Poistné a príspevok do poisťovní (620)	2 905	18 969	18 969	18 969	
z toho vplyv na ŠR	2 905	18 969	18 969	18 969	

Poznámky:

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vyplňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt. Ak sa týka rôznych skupín zamestnancov, je potrebné počty, mzdy a poistné rozpisat' samostatne podľa spôsobu odmeňovania (napr. policajti, colníci ...).

Priemerný mzdový výdavok je tvorený podielom mzdových výdavkov na jedného zamestnanca na jeden kalendárny mesiac bežného roka.

Kategórie 610 a 620 sú z tejto prílohy prenášané do príslušných kategórií prílohy „výdavky“.

Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie (vrátane testu MSP)	
Materiál bude mať vplyv s ohľadom na veľkostnú kategóriu podnikov:	
☐ iba na MSP (0 - 249 zamestnancov) ☐ iba na veľké podniky (250 a viac zamestnancov) ☒ na všetky kategórie podnikov	
3.1 Dotknuté podnikateľské subjekty	
- z toho MSP	
Uvedte, aké podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené. Aký je ich počet?	
Držitelia vozidiel právnické osoby a fyzické osoby oprávnené na podnikanie. Rozdelenie evidovaných vozidiel v Slovenskej republike z hľadiska typov držiteľov je nasledovné:	
Držiteľ vozidla	Počet evidovaných vozidiel
Fyzická osoba - podnikateľ	120 507
Občania SR a cudzinci	2 330 996
Právnická osoba - organizácia	635 620
Celkový súčet	3 087 123
Navrhovaným umožnením povoľovania výnimky z ustanovenia § 39 ods. 4 zákona o cestnej premávke [zmena v § 104 ods. 1 písm. a) zákona o cestnej premávke] sa za konkrétnych podmienok určených orgánom Policajného zboru, resp. MV SR, povolí výnimka zo zákazu jazdy ustanovených vozidiel na ceste III. triedy. Prijatím takejto úpravy sa predpokladá z pohľadu bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky zníženie intenzity cestnej premávky, najmä na cestách vyššej kategórie vo väčších mestách u tranzitnej dopravy, čo bude mať bezprostredný vplyv na zníženie počtu kolíznych bodov, čím dôjde k zníženiu počtu dopravných nehôd a škodových udalostí, dôjde k zamedzeniu vzniku náhlych kolón pomaly jazdiacich nákladných vozidiel, čo sa zároveň pozitívne odrazí na plynulosti cestnej premávky. V neposlednom rade skrátením trasy dopravy dôjde k vytvoreniu priaznivejšieho prostredia v oblasti podnikania v autodoprave okrem iného aj znížením nákladov na PHM a na čas dopravy.	
3.2 Vyhodnotenie konzultácií	
- z toho MSP	
Uvedte, akou formou (verejné alebo ciele konzultácie a prečo) a s kým bol návrh konzultovaný. Ako dlho trvali konzultácie? Uvedte hlavné body konzultácií a výsledky konzultácií.	
Materiál vychádza z plnenia úlohy B.8. z uznesenia vlády SR č. 327/2017, ktoré uložilo ministrom vnútra SR zjednodušiť vybavovanie elektronických podaní na úseku evidovania vozidiel. Novela zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke bola navrhnutá do Plánu legislatívnych úloh vlády SR na rok 2018 na prerokovanie na rokovaní vlády SR v mesiaci apríl 2018 s odložením predloženia do 30. júna 2019. Navrhovaným opatrením na zlepšenie podnikateľského prostredia je zefektívnenie prihlasovania vozidiel do evidencie a vykonávania podaní prostredníctvom elektronických služieb zriadených na tento účel. Cieľom je zmena elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel, kedy po spracovaní žiadosti na dopravnom inšpektoráte bude žiadosť systémovo zasielaná na spracovanie do nového pracoviska v Slovenskej Ľupči, kde sa vytlačí papierové osvedčenie o evidencii časť II, objedná sa elektronické osvedčenie o evidencii časť I a pripraví sa na odoslanie tabuľky s evidenčným číslom. Pre občanov by to znamenalo úplné vylúčenie potreby osobnej návštevy dopravného inšpektorátu pri evidovaní novozakúpených vozidiel, ako aj vozidiel jednotlivito dovezených do SR z cudziny prostredníctvom elektronickej služby zavedenej za tento účel. Ministerstvo hospodárstva SR rozhodlo o potrebe vykonania konzultácií s podnikateľskými subjektmi na základe Plánu legislatívnych úloh vlády SR. Na základe tohto rozhodnutia boli na úseku navrhovaných opatrení na zefektívnenie prihlasovania vozidiel a vykonávania následných zmien detegované subjekty, ktorých činnosť sa dotýka alebo môže dotýkať predmetnej problematiky, jedná sa predovšetkým o predajcov nových vozidiel, subjektov, ktoré predávajú vozidlá evidované v Slovenskej republike a v iných štátoch. Opatrenia sa môžu	

dotýkať ďalších subjektov napr. leasingových spoločností alebo Slovenskej kancelárie poisťovateľov. Vzhľadom na uvedené bolo navrhnuté osloviť nasledovné subjekty podnikateľského prostredia na konzultácie:

1. Zväz automobilového priemyslu SR, e-mail: zapsr@zapsr.sk
2. Slovenská asociácia poisťovní, e-mail: milan.daras@slaspo.sk
3. Slovenská asociácia správcovsých spoločností, e-mail: vlcek@sass-sk.sk
4. Slovenská kancelária poisťovateľov, e-mail: skp@skp.sk
5. Asociácia leasingových spoločností SR, e-mail: lizing@alssr.sk
6. Združenie prevádzkovateľov hromadnej mestskej dopravy v mestských aglomeráciách, e-mail: jergus.zdruzeniemhd@gmail.com.

V súvislosti s prípravou materiálu na konzultácie s podnikateľskými subjektmi predkladateľa oslovili zástupcovia spoločnosti ČESMAD Slovakia ako subjekt, ktorému bola realizácia konzultácií oznámená prostredníctvom Zväzu automobilového priemyslu SR. Spoločnosť ČESMAD Slovakia predložila svoje návrhy na úpravu zákona k problematike

- a) zníženia veku vodičov nákladnej a autobusovej dopravy a
- b) umožnenia dojazdu nákladných vozidiel v štátne sviatky celý deň a v nedeľu do 12:00 pokiaľ má vodič cieľ cesty na území SR.

Konzultácie sa uskutočnili na základe dohody so zástupcami spoločnosti ČESMAD Slovakia formou pracovného stretnutia a diskusie v priestoroch odboru dopravnej polície Prezídia PZ dňa 10.4.2018, na základe ktorých bola prijatá dohoda o zapracovaní pripomienok spoločnosti ČESMAD Slovakia vo vzťahu k problematike zníženia veku podľa písmena a) do návrhu novely zákona a vo vzťahu k dojazdu podľa písmena b) bolo dohodnuté, že táto časť sa nebude zapracovávať do návrhu.

Predkladateľ proaktívne vyhľadával podnikateľské subjekty, ktoré boli označené ako subjekty, ktoré by mohli byť prijatím návrhu zákona priamo dotknuté. Týmto subjektom bola zaslaná základná informácia o zamýšľanom okruhu zmien v zákone.

Vzhľadom na to, že žiaden z oslovených podnikateľských subjektov neprejavil záujem zapojiť sa do konzultácií k predmetnému materiálu, ďalšie konzultácie nie je potrebné vykonať.

3.3 Náklady regulácie

- z toho MSP

3.3.1 Priame finančné náklady

Dochádza k zvýšeniu/zníženiu priamych finančných nákladov (poplatky, odvody, dane clá...)? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.

Navrhovaným materiálom nedochádza k zvýšeniu/zníženiu priamych finančných nákladov.

3.3.2 Nepriame finančné náklady

Vyžaduje si predkladaný návrh dodatočné náklady na nákup tovarov alebo služieb? Zvyšuje predkladaný návrh náklady súvisiace so zamestnávaním? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.

Nepriame náklady bude potrebné zabezpečiť na preberanie zásielok s tabuľkami s evidenčným číslom a dokladmi od vozidiel kuriérom z pripravovaného centrálného pracoviska v Slovenskej Ľupči a ich doručovanie držiteľom vozidiel, ako aj preberanie pôvodných tabuliek s evidenčným číslom a dokladov od vozidiel od držiteľov vozidiel. Vyčíslenie nákladov bude zrejmé po prejednaní cenovej ponuky od Slovenskej pošty, a. s.

Tieto náklady sa nedotknú občanov ani podnikateľských subjektov, náklady bude znášať Ministerstvo vnútra SR. Uvedené náklady nebudú prenesené do zvýšenia súčasne platných správnych poplatkov.

3.3.3 Administratívne náklady

Dochádza k zavedeniu nových informačných povinností alebo odstráneniu, príp. úprave existujúcich informačných povinností? (napr. zmena požadovaných dát, zmena frekvencie reportovania, zmena formy predkladania a pod.) Ak áno, popíšte a vyčíslite administratívne náklady. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.

Nie

3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie

	Náklady na 1 podnikateľa	Náklady na celé podnikateľské prostredie
Priame finančné náklady	0	0
Nepriame finančné náklady	0	0
Administratívne náklady	0	0
Celkové náklady regulácie	0	0

3.4 Konkurencieschopnosť a správanie sa podnikov na trhu

- z toho MSP

Dochádza k vytvoreniu bariér pre vstup na trh pre nových dodávateľov alebo poskytovateľov služieb? Bude mať navrhovaná zmena za následok prísnejšiu reguláciu správania sa niektorých podnikov? Bude sa s niektorými podnikmi alebo produktmi zaobchádzať v porovnateľnej situácii rôzne (špeciálne režimy pre mikro, malé a stredné podniky tzv. MSP)? Ak áno, popíšte.

Aký vplyv bude mať navrhovaná zmena na obchodné bariéry? Bude mať vplyv na vyvolanie cezhraničných investícií (príliv /odliv zahraničných investícií resp. uplatnenie slovenských podnikov na zahraničných trhoch)? Ak áno, popíšte.

Ako ovplyvní cenu alebo dostupnosť základných zdrojov (suroviny, mechanizmy, pracovná sila, energie atď.)? Ovplyvňuje prístup k financiám? Ak áno, ako?

Nie

3.5 Inovácie

- z toho MSP

Uveďte, ako podporuje navrhovaná zmena inovácie.

Zjednodušuje uvedenie alebo rozšírenie nových výrobných metód, technológií a výrobkov na trh?

Uveďte, ako vplýva navrhovaná zmena na jednotlivé práva duševného vlastníctva (napr. patenty, ochranné známky, autorské práva, vlastníctvo know-how).

Podporuje vyššiu efektívnosť výroby/využívania zdrojov? Ak áno, ako?

Vytvorí zmena nové pracovné miesta pre zamestnancov výskumu a vývoja v SR?

Nie

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

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

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

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

4.2 Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyvy na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám u jednotlivých ovplyvnených skupín obyvateľstva a vplyv na sociálnu inklúziu.

Má návrh vplyv na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám?

Špecifikujete ovplyvnené skupiny obyvateľstva a charakter zmeny v prístupnosti s ohľadom na dostupnosť finančnú, geografickú, kvalitu, organizovanie a pod. Uveďte veľkosť jednotlivých ovplyvnených skupín.

Rozumie sa najmä na prístup k:

- ☞ sociálnej ochrane, sociálno-právnej ochrane, sociálnym službám (vrátane služieb starostlivosti o deti, starších ľudí a ľudí so zdravotným postihnutím),
- ☞ kvalitej práci, ochrane zdravia, dôstojnosti a bezpečnosti pri práci pre zamestnancov a existujúcim zamestnaneckým právam,
- ☞ pomoci pri úhrade výdavkov súvisiacich so zdravotným postihnutím,
- ☞ zamestnaniu, na trh práce (napr. uľahčenie zosúladenia rodinných a pracovných povinností, služby zamestnanosti), k školeniam, odbornému vzdelávaniu a príprave na trh práce,
- ☞ zdravotnej starostlivosti vrátane cenovo dostupných pomôcok pre občanov so zdravotným postihnutím,
- ☞ k formálnemu i neformálnemu vzdelávaniu a celoživotnému vzdelávaniu,
- ☞ bývaniu a súvisiacim základným komunálnym službám,
- ☞ doprave,
- ☞ ďalším službám najmä službám všeobecného záujmu a tovarom,
- ☞ spravodlivosti, právnej ochrane, právnym službám,
- ☞ informáciám
- ☞ k iným právam (napr. politickým).

Návrh zákona zlepšuje prístup k právam, a to najmä pre žiadateľov o udelenie vodičského oprávnenia tým, že sa znižuje minimálny vek na získanie vodičského oprávnenia na vedenie motorových vozidiel nákladnej a osobnej dopravy. Zvýšenie minimálneho veku na udelenie vodičského oprávnenia skupiny C, CE, D a DE v roku 2013 spolu s ďalšími faktormi spôsobuje v súčasnosti nedostatok vodičov vozidiel nákladnej a osobnej dopravy. Navrhovaným opatrením sa sleduje zlepšenie prístupu občana k vodičskému oprávneniu a tým k zlepšeniu jeho postavenia na trhu práce.

Má návrh významný vplyv na niektorú zo zraniteľných skupín obyvateľstva alebo skupín v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia?

Špecifikujte ovplyvnené skupiny v riziku chudoby a sociálneho vylúčenia a popíšte vplyv na ne. Je tento vplyv väčší ako vplyv na iné skupiny či subjekty? Uveďte veľkosť jednotlivých ovplyvnených skupín.

Zraniteľné skupiny alebo skupiny v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia sú napr.:

- ☞ domácnosti s nízkym príjmom (napr. žijúce iba zo sociálnych príjmov, alebo z príjmov pod hranicou rizika chudoby, alebo s príjmom pod životným minimom, alebo patriace medzi 25% domácností s najnižším príjmom),
- ☞ nezamestnaní, najmä dlhodobo nezamestnaní, mladí nezamestnaní a nezamestnaní nad 50 rokov,
- ☞ deti (0 – 17),
- ☞ mladí ľudia (18 – 25 rokov),
- ☞ starší ľudia, napr. ľudia vo veku nad 65 rokov alebo dôchodcovia,
- ☞ ľudia so zdravotným postihnutím,
- ☞ marginalizované rómske komunity
- ☞ domácnosti s 3 a viac deťmi,
- ☞ jednorodičovské domácnosti s deťmi (neúplné rodiny, ktoré tvoria najmä osamelé matky s deťmi),
- ☞ príslušníci tretích krajín, azylanti, žiadatelia o azyl,
- ☞ iné zraniteľné skupiny, ako sú napr. bezdomovci, ľudia opúšťajúci detské domovy alebo iné inštitucionálne zariadenia

Zraniteľnými osobami, na ktoré bude mať návrh zákona pozitívny vplyv:

- mladí ľudia – zníženie minimálneho veku na udelenie vodičského oprávnenia viesť motorové vozidlá skupiny C a CE od 18 rokov (pôvodne 21 rokov) a skupiny D a DE od 21 rokov (pôvodne 24 rokov)

4.3 Identifikujte a popíšte vplyv na rovnosť príležitostí.

Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyv na rodovú rovnosť.

Dodržuje návrh povinnosť rovnakého zaobchádzania so skupinami alebo jednotlivcami na základe pohlavia, rasy, etnicity, náboženstva alebo viery, zdravotného postihnutia veku a sexuálnej orientácie? Mohol by viesť k nepriamej diskriminácii niektorých skupín obyvateľstva? Podporuje návrh rovnosť príležitostí?

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

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

Pri identifikovaní rodových vplyvov treba vziať do úvahy existujúce rozdiely medzi mužmi a ženami, ktoré sú relevantné k danej politike. Podpora rodovej rovnosti spočíva v odstraňovaní obmedzení a bariér pre plnohodnotnú účasť na ekonomickom, politickom a sociálnom živote spoločnosti, ktoré súvisia s rodovými rolami či pohlavím. Hlavné oblasti podpory rodovej rovnosti:

- ☞ podpora vyrovňovania ekonomickej nezávislosti,*
- ☞ zosúladenie pracovného, súkromného a rodinného života,*
- ☞ podpora rovnej participácie na rozhodovaní,*
- ☞ boj proti rodovo podmienenému násiliu a obchodovaniu s ľuďmi,*
- ☞ eliminácia rodových stereotypov.*

Bez vplyvu.

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

Analýza vplyvov na informatizáciu spoločnosti Budovanie základných pilierov informatizácie				
Obsah	A – nová služba B – zmena služby	Kód služby	Názov služby	Úroveň elektro nizácie služby (0 až 5)
6.1. Predpokladá predložený návrh zmenu existujúcich elektronických služieb verejnej správy alebo vytvorenie nových služieb? <i>(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.)</i>	B	sluzba_egov_640	Žiadosť o prvé prihlásenie vozidla do evidencie	3
	B	sluzba_egov_8025	Žiadosť o výmenu tabuľky s evidenčným číslom vozidla (za klasickú, voliteľnú alebo plastovú)	3
	B	sluzba_egov_8026	Žiadosť o výmenu tabuľky s evidenčným číslom vozidla (z dôvodu straty, odcudzenia alebo poškodenia)	3
	A	as_58626	Poslanie lekárskeho posudku do IS DSA	4
Infraštruktúra	A – nový systém B – zmena systému	Kód systému	Názov systému	
6.2. Predpokladá predložený návrh zmenu existujúceho alebo vytvorenie nového informačného systému verejnej správy? <i>(Ak áno, uveďte zmenu systému alebo vytvorenie nového systému, ďalej jeho</i>	B	isvs_171	Evidencia vozidiel	
	B	isvs_229	Dopravno-správne agentúry	

<i>kód a názov z centrálneho metainformačného systému verejnej správy.)</i>	B	isvs_6308	Centrálna evidencia správnych deliktov a priestupkov MV SR
Financovanie procesu informatizácie	Rezortná úroveň	Nadrezortná úroveň	A - z prostriedkov EÚ B - z ďalších zdrojov financovania
6.3. Vyžaduje si proces informatizácie finančné investície? <i>(Uveďte príslušnú úroveň financovania a kvantifikáciu finančných výdavkov uveďte v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy.)</i>	X		

Analýza vplyvov na služby verejnej správy pre občana
7.1 Identifikácia služby verejnej správy, ktorá je dotknutá návrhom
7.1.1 Predpokladá predložený návrh zmenu existujúcej služby verejnej správy alebo vytvorenie novej služby?
<i>Zmena existujúcej služby (konkretizujte a popíšte)</i>
Predložený návrh predpokladá zmeny existujúcich služieb verejnej správy: • Žiadosť o prvé prihlásenie vozidla do evidencie • Žiadosť o priamy prevod držby alebo vlastníctva vozidla • Žiadosť o zápis nového držiteľa vozidla • Žiadosť o zmenu údajov po pristávaní držiteľa z iného okresu • Žiadosť o vykonanie zmeny v dokladoch vozidla • Žiadosť o objednanie tabuľky s evidenčným číslom na nosič bicyklov • Žiadosť o zmenu vlastníctva vozidla po ukončení leasingu vozidla • Žiadosť o odhlásenie vozidla do cudziny • Žiadosť o zápis vlastníka vozidla po oznámení ukončenia predchádzajúceho vlastníctva • Žiadosť o výmenu tabuľky s evidenčným číslom za duplikát (z dôvodu straty, odcudzenia alebo poškodenia) • Žiadosť o výmenu tabuľky s evidenčným číslom vozidla (za klasickú, voliteľnú alebo plastovú) • Žiadosť o obnovenie osvedčenia o evidencii vozidla po strate alebo odcudzení • Žiadosť o výmenu osvedčenia, osvedčení o evidencii vozidla V uvedených službách verejnej správy bude potrebné podľa ich povahy zapracovať systémové smerovanie objednávok na prípravu prevzatia tabuliek s evidenčným číslom a dokladov od vozidiel pre kuriérnu službu z centrálného pracoviska v Slovenskej Ľupči.
<i>Nová služba (konkretizujte a popíšte)</i>
Nie
7.1.2 Špecifikácia služby verejnej správy, ktorá je dotknutá návrhom
<i>Názov služby</i>
Služby sú uvedené v bode č. 7.1.1.
<i>Platná právna úprava, na základe ktorej je služba poskytovaná (ak ide o zmenu existujúcej služby)</i>
Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
<i>Subjekt, ktorý je na základe platnej právnej úpravy oprávnený službu poskytovať</i>
Ministerstvo vnútra SR
7.1.3 O aký vplyv na službu verejnej správy ide?
<i>Priamy vplyv (popíšte)</i>
Ide o priamy vplyv popísaný v bode č. 7.1.1.
<i>Nepriamy vplyv (popíšte)</i>

7.2 Vplyv služieb verejnej správy na občana
7.2.1 Náklady
<i>Zníženie priamych finančných nákladov</i>
Nie
<i>Zvýšenie priamych finančných nákladov</i>
Nie
<i>Zníženie nepriamych finančných nákladov</i>
Áno - občan už nebude musieť pri vybavovaní žiadosti o zaevidovanie vozidla navštíviť úrad, ale bude si môcť vybaviť svoje žiadosti z pohodlia domova elektronicky a následne mu budú všetky potrebné doklady a tabuľky s

evidenčným číslom vozidla doručené na adresu ním zadanú. Občan teda ušetrí finančné prostriedky na cestovnom na vybavenie záležitostí. Vzhľadom na územné členenie jednotlivých okresov však nie je možné znížené nepriamych finančných nákladov vyčísliť.										
<i>Zvýšenie nepriamych finančných nákladov</i>										
Nie										
7.2.2 Časový vplyv										
<i>Zvýšenie času vybavenia požiadavky (popíšte)</i>										
Nie										
<i>Zníženie času vybavenia požiadavky (popíšte)</i>										
Áno - občan už nebude musieť pri vybavovaní žiadosti o zaevidovanie vozidla navštíviť úrad, ale bude si môcť vybaviť svoje žiadosti z pohodlia domova elektronicky a následne mu budú všetky potrebné doklady a tabuľky s evidenčným číslom vozidla doručené na adresu ním zadanú. Občan teda ušetrí potrebný čas na vybavenie záležitostí. Vzhľadom na územné členenie jednotlivých okresov však nie je možné znížené potrebného času na vybavenie záležitostí konkrétne vyčísliť, na jeden úkon odhadujeme úsporu približne 2 hodiny.										
7.2.3 Ktorá skupina občanov bude predloženým návrhom ovplyvnená?										
<i>Špecifikujte skupinu občanov, ktorá bude návrhom ovplyvnená (napr. držiteľia vodičských oprávnení). Aká je veľkosť tejto skupiny?</i>										
Držiteľia vozidiel právnické osoby a fyzické osoby oprávnené na podnikanie. Rozdelenie evidovaných vozidiel v Slovenskej republike z hľadiska typov držiteľov je nasledovné:										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Držiteľ vozidla</th> <th>Počet evidovaných vozidiel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fyzická osoba - podnikateľ</td> <td>120 507</td> </tr> <tr> <td>Občania SR a cudzinci</td> <td>2 330 996</td> </tr> <tr> <td>Právnická osoba - organizácia</td> <td>635 620</td> </tr> <tr> <td>Celkový súčet</td> <td>3 087 123</td> </tr> </tbody> </table>	Držiteľ vozidla	Počet evidovaných vozidiel	Fyzická osoba - podnikateľ	120 507	Občania SR a cudzinci	2 330 996	Právnická osoba - organizácia	635 620	Celkový súčet	3 087 123
Držiteľ vozidla	Počet evidovaných vozidiel									
Fyzická osoba - podnikateľ	120 507									
Občania SR a cudzinci	2 330 996									
Právnická osoba - organizácia	635 620									
Celkový súčet	3 087 123									
7.2.4 Vyplývajú z návrhu pre občana pri vybavení svojej požiadavky nové povinnosti alebo zanikajú už existujúce povinnosti?										
<i>Nové povinnosti (identifikujte)</i>										
Nie										
<i>Zanikajúce povinnosti (identifikujte)</i>										
Pre občanov zavedenie nových služieb bude znamenať úplné vylúčenie potreby osobnej návštevy dopravného inšpektorátu pri evidovaní novozakúpených vozidiel, ako aj vozidiel jednotlivo dovezených do SR z cudziny.										

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