

DÔVODOVÁ SPRÁVA

A. Všeobecná časť

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

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

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

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

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

Minimálny vek na udelenie vodičského oprávnenia a na vedenie motorových vozidiel vyplýva zo smernice 2006/126/ES o vodičských preukazoch, na základe ktorej sa od roku 2013 zvýšil vek na vedenie motorových vozidiel skupiny C a CE z 18 rokov na 21 rokov a na vedenie motorových vozidiel skupiny D a DE z 21 rokov na 24 rokov. Smernicou Európskeho Parlamentu a Rady (EÚ) 2018/645, ktorou sa zmenila smernica o vodičských preukazoch sa tento vek znižuje na pôvodnú úroveň, avšak za podmienky dôkladnejšieho a hlbšieho vzdelania mladších vodičov v teórii aj v praxi vedenia takýchto motorových vozidiel. Už aj v súčasnosti

využíva možnosť viesť motorové vozidlo na základe aplikácie smernice 59/2003/ES v nižšom veku aj mnoho iných členských štátoch Európskej únie (napr. Česká republika, Rakúsko, Poľsko, Nemecko, Francúzsko, Veľká Británia, Írsko). Týmto sa zároveň vyhovie požiadavkám dopravných podnikov a autodopravcov, ktorí takéto opatrenie navrhovali už dlhodobo vzhľadom na nedostatok vodičov v nákladnej a autobusov doprave.

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

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

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

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

B. Osobitná časť

K čl. I

K bodu 1 [§ 2 ods. 2 písm. e)]

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

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

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

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

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

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

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

K bodu 9 [§ 4 ods. 2 písm. d)]

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

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

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

Po vzore z právnych úprav iných štátov sa navrhuje ustanovenia, v ktorých sa v súčasnosti používa právne neurčitý pojem „miesto mimo cesty“ preštylizovať tak, aby sa

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

K bodu 11 [§ 4 ods. 2 písm. j)]

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

K bodu 12 [§ 4 ods. 2 písm. m)]

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

K bodu 14 [§ 6a písm. j) a k)]

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

K bodu 15 (§ 7)

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

K bodu 16 [§ 8 ods. 1 písm. b)]

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

K bodu 17 (§ 9 ods. 3)

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

K bodom 18, 19 (§ 10 ods. 6 a 10)

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

K bodu 20 (§ 10 ods. 11)

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

K bodu 21 (§ 11 ods. 2)

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

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

Navrhuje sa upustiť od používania pojmu „rýchlostná cesta“ v pravidlách cestnej premávky, ktoré je zmätočné vo vzťahu k pojmu „rýchlostná cesta“ podľa cestného zákona (zákona č. 135/1961 Zb.), v dôsledku čoho v praxi opakovane dochádza k nežiaducemu zamieňaniu týchto pojmov a často k ich nesprávnemu chápaniu ako pojmov ekvivalentných. Pojem „cesta pre motorové vozidlá“ sa používal v našich právnych predpisoch o pravidlách cestnej premávky pred 1. februárom 2009 a vychádza z medzinárodných dohovorov, pričom sa tento pojem štandardne používa aj v ostatných štátoch (napr. Road for motor vehicles, Kraftfahrstraße, Autostraße, motortrafikled alebo Autoweg). Cesta pre motorové vozidlá je v zmysle medzinárodných dohovorov cesta s obmedzeným prístupom (len pre motorové vozidlá), obmedzeným pripojením (je vylúčená dopravná obsluha príľahlých nehnuteľností) a označená príslušnou dopravnou značkou; neznamená však cestu s nejakými určenými technickými parametrami tak, ako je to vnímané v kontexte „rýchlostnej cesty“ podľa cestného zákona.

Dopravnou značkou označujúcou cestu pre motorové vozidlá bude súčasná značka Rýchlostná cesta (biely symbol motorového vozidla spredu na modrom pozadí); v tomto zmysle dôjde aj k zmene v súčasnej vyhláške č. 9/2009 Z. z. Označenie cesty ako cesty pre motorové vozidlá bude možné použiť napríklad na diaľnice a rýchlostné cesty vybudované v polovičnom profile, ako aj na cesty I. triedy, prípadne aj na iné cesty, ak kompetentné orgány usúdia, že je vhodné na danej ceste zamedziť premávke nemotorizovaným účastníkom cestnej premávky a zvláštnym motorovým vozidlám. Prevažne pôjde o obchvaty obcí a miest alebo iné tranzitné úseky s intenzívnou premávkou. Podmienkou na takéto označenie cesty bude posúdenie dopadov na pohyb vylúčených účastníkov cestnej premávky a prihliadnutie na existenciu súbežnej cesty vhodnej pre týchto účastníkov, resp. primeranosť ich obchádzky. Najvyššia dovolená rýchlosť na tejto ceste nebude ustanovená explicitne zákonom, bude vyplývať buď zo všeobecných ustanovení o rýchlosti (§ 16) alebo z dopravných značiek alebo zariadení.

K bodu 24 (§ 20 ods. 5)

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

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

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

K bodu 27 (§ 23 ods. 3)

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

K bodu 29 [§ 25 ods. 1 písm. h)]

S ohľadom na pripravovanú novú vyhlášku o dopravných značkách, v rámci ktorej sa plánuje vypustiť vodorovné značenie koridoru pre cyklistov, sa navrhuje vypustiť zákaz zastavenia a stáť na ňom. Dnešné koridory pre cyklistov nemajú z hľadiska bezpečnosti cyklistov praktický význam, keďže z pohľadu vodiča motorového vozidla toto značenie

nezakladá žiadnu osobitnú povinnosť voči cyklistom; naopak u cyklistov môže vytvárať dojem falošného bezpečia. Namiesto koridoru pre cyklistov sa v rámci pripravovaných zmien v dopravnom značení chystá zavedenie ochranného pruhu pre cyklistov.

K bodu 30 [§ 25 ods. 1 písm. k)]

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

K bodu 32 [§ 25 ods. 1 písm. n)]

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

K bodu 33 (§ 25 ods. 3)

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

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

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

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

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

K bodu 42 (§ 40 ods. 1)

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

K bodu 43 (§ 41 ods. 2)

Precizuje sa ustanovenie tým, že sa presnejšie stanovujú pravidlá cestnej premávky, ktoré vodič vozidla vybaveného zvláštnym výstražným svetlom oranžovej farby nie je povinný

dodržiavať, ak to vyžaduje povaha jeho jazdy alebo činnosti. Poslúchnuť a strpieť pokyn, výzvu alebo príkaz policajta bude takýto vodič aj napriek všeobecnej výnimke vždy povinný.

K bodu 44 (§ 42)

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

K bodu 45 (§ 43 ods. 5)

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

K bodu 46 (§ 43 ods. 6)

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

K bodu 47 (§ 44 ods. 2)

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

K bodu 48 (§ 44 ods. 4)

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

K bodu 49 (§ 52 ods. 2)

Možnosť parkovania na chodníku pri ponechaní voľnej šírky 1,5 m sa v súčasnosti nesprávne a nelogicky vykladá ako možnosť jazdiť kdekoľvek po chodníku za účelom zaparkovania vozidla tam, kde ostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m, pričom vodiči často prejdú po chodníku nemalú vzdialenosť. V zákone je pritom jednoznačne uvedený zákaz iným účastníkom cestnej premávky používať chodník; výnimka platí len pre zastavenie alebo státie vozidla, nie pre neobmedzenú premávku na chodníku. Navrhuje sa preto upraviť znenie pravidiel o parkovaní na chodníku tak, aby bolo jednoznačne uvedené, že parkovať na chodníku možno len na takom mieste, kde nebude dochádzať k jazde po chodníku, ale pôjde skutočne len o zaparkovanie na chodníku, ktorý je primknutý (susedí) s cestou. Je to z dôvodu posilnenia ochrany najzraniteľnejšieho účastníka cestnej premávky na chodníku, ktorý je budovaný a

určený práve pre chodca (kde sa voľne pohybujú, hrajú deti). Zároveň z dôvodu, že chodník je zo stavebnotechnického hľadiska konštruovaný predovšetkým pre chôdzu osôb a nie pre státie vozidiel, navrhuje sa obmedziť možnosť parkovania na chodníku za uvedených podmienok vozidlám s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t.

K bodu 51 (§ 55 ods. 2)

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

K bodu 52 (§ 55 ods. 9)

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

K bodom 54 a 55 (§ 55a ods. 1 a 4)

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

K bodom 57 až 59 (§ 60, § 61 ods. 3)

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

K bodu 60 (§ 61 ods. 3 a 4)

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

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

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

K bodu 62 [§ 69 ods. 1 písm. c)]

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

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

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

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

Uvedené zlepšenie 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, resp. ukladaní pokuty v blokovom konaní, od zberu dôkazov o porušení pravidiel cestnej premávky a predovšetkým zabezpečí tvorbu tzv. čiernych listín evidenčných čísiel vozidiel, ktorými bol v minulosti spáchaný delikt, na ktorý možno aplikovať inštitút objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla a ktorý nebolo možné prejednať, ako aj právoplatné

a vykonateľné rozhodnutia vydané v tejto súvislosti. Informačné systémy, ktoré zabezpečujú uvedené procesy na úseku výberu mýta a diaľničnej známky, sa javia ako dostačujúce; je však potrebné ich užšie prepojiť so systémami Policajného zboru. Rovnako je potrebné zabezpečiť možnosť prezerania si údajov z takýchto informačných systémov priamo vo vozidlách a možnosť ich vytlačenia vo vozidle.

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

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

K bodu 66 (§ 70 ods. 4)

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

K bodu 67 (§ 70 ods. 10)

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

K bodom 69, 70 (§ 71 ods. 4 a 5)

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

K bodu 71 (§ 71 ods. 8)

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

K bodu 73 (§ 72 ods. 3)

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

K bodu 76 (§ 75 ods. 2 a 6)

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

K bodom 77, 78 (§ 76 ods. 11 a 12)

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

K bodom 79, 80 (§ 76 ods. 15 a 16)

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

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

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

K bodu 82 [§ 77 ods. 1 písm. r)]

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

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

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

Okrem toho sa navrhuje medzi podmienky na udelenie vodičského oprávnenia, ktorých splnenie preukazuje priamo žiadateľ o udelenie vodičského oprávnenia, doplniť aj podmienku podľa § 77 ods. 1 písm. q), teda že sa podrobil preskúmaniu zdravotnej spôsobilosti osobitne vo vzťahu k závislosti od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva a odbornému poradenstvu, ak v priebehu posledných piatich rokov ako vodič motorového vozidla bez vodičského oprávnenia porušil pravidlá cestnej premávky požitím alkoholu alebo inej

návykovej látky alebo odmietnutím podrobiť sa vyšetreniu na ich zistenie, keďže túto skutočnosť môže preukázať len samotný žiadateľ predložením príslušného dokladu od psychiatra a posudzujúceho psychológa.

K bodu 85 (§ 78 ods. 5 a 6)

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

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

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

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

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

K bodu 88 (§ 84 ods. 2)

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

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

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

K bodu 93 (§ 91 ods. 3)

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

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

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

K bodu 97 [§ 91 ods. 14 písm. d)]

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

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

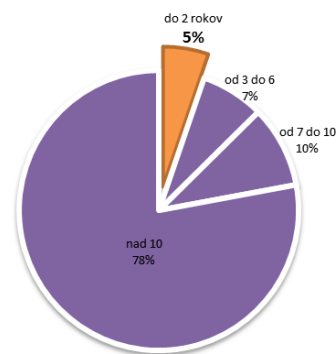
Skupina nových vodičov je považovaná odbornou verejnosťou za rizikovú skupinu účastníkov cestnej premávky. Faktormi, ktoré majú vplyv na dopravno-bezpečnostnú charakteristiku, sú nedostatok vodičských skúseností, vek a pohlavie. Neskúsenosť a vek mladých vodičov sa prejavuje v ich nižšej schopnosti rozpoznávania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

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

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

	Dopr. nehody	Usmrtení	Alkohol
2012	17 %	18 %	20 %
2013	17 %	15 %	20 %
2014	18 %	19 %	19 %
2015	17 %	14 %	20 %
2016	18 %	26 %	17 %
2017	17 %	19 %	17 %
Priemer	17,3 %	18,5 %	18,8 %

Nehodovosť 5 % vodičov s praxou do 2 rokov



Podiel vodičov podľa dĺžky držby vodičského oprávnenia

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

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

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

V danej súvislosti je potrebné upozorniť, že návrh § 91a ods. 1 predpokladá porušenie tam uvedených pravidiel vodičom motorového vozidla bez rozdielu, do akej skupiny motorových vozidiel je toto zaradené (§ 75). Z uvedeného vyplýva, že ak vodič poruší pravidlo cestnej premávky uvedené v § 91a ods. 1 napríklad na vozidle skupiny C, na ktoré sa síce toto ustanovenie nezameriava, ale s poukazom na zmysel prijímaných opatrení na vodičov s krátkou vodičskou praxou, bude aj toto porušenie započítané do dvoch porušení podľa § 91a. Rovnako

bude postupované pri odoberaní vodičského oprávnenia podľa § 92 ods. 3 písm. c), odoberané bude vodičské oprávnenie v celom rozsahu držaných skupín (okrem dôvodu hlavného zmyslu prijímaných opatrení aj pre podmienenosť držania napr. vodičského oprávnenia skupiny C, D oprávnením skupiny B).

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

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

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

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

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

K bodu 100 (§ 92 ods. 1)

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

K bodu 104 (§ 97a ods. 2)

Rovnako ako je tomu pri vydávaní cestovných dokladov, aj pri vodičských preukazoch sa navrhuje zaviesť rovnakú možnosť doručovania vyhotoveného vodičského preukazu v zahraničí ako je tomu pri uvedených identifikačných dokladoch, čím sa na zastupiteľských

úradoch Slovenskej republiky v zahraničí zjednotí proces vydávania a doručovania. Navrhovaná úprava vychádza z potrieb občanov žijúcich v zahraničí a predstavuje výrazné uľahčenie poskytovania konzulárnych služieb v zahraničí. Vychádzajúc z praxe zastupiteľských úradov by sa za „odôvodnený prípad“ považovalo napríklad doručovanie v štátoch s časovo náročnou dostupnosťou sídla zastupiteľského úradu (napr. USA, Kanada, Austrália, Ruská federácia).

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

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

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

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

K bodu 111 (§ 108 ods. 1)

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

K bodu 112 (§ 108 ods. 2)

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

K bodu 113 (§ 108 ods. 6)

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

K bodu 114 (§ 109 ods. 4)

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

K bodu 117 (§ 112 ods. 6)

Navrhuje sa, aby technická služba kontroly originality na účely overenia výpisu z registra prevádzkových záznamov bola povinná poskytnúť informáciu, či k vozidlu bol vytlačený výpis z registra prevádzkových záznamov. Ide o zmenu súvisiacu s doplnením

možnosti pre držiteľa alebo vlastníka vozidla požiadať o overenie tohto výpisu ešte pred vykonaním evidenčného úkonu (§ 116 ods. 3).

K bodu 120 (§ 115 ods. 1 a 2)

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

K bodu 122 (§ 115 ods. 2)

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

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

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

K bodu 124 (§ 115 ods. 7)

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

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

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

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

K bodu 127 (§ 116 ods. 3)

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

K bodu 128 (§ 116 ods. 8)

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

K bodu 129 (§ 116 ods. 9)

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

K bodu 131 (§ 117 ods. 1)

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

K bodu 132 (§ 117 ods. 5)

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

K bodu 134 (§ 117 ods. 7 a 9)

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

K bodu 135 (§ 117 ods. 8)

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

K bodu 136 (§ 118 ods. 5)

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

K bodu 137 (§ 119 ods. 3)

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

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

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

K bodu 140 (§ 119a ods. 2)

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

K bodu 142 (§ 121 ods. 1)

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

K bodu 144 (§ 123 ods. 18)

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

K bodu 146 (§ 127 ods. 1)

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

K bodom 147, 151 (§ 127 ods. 4 a 14)

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

K bodom 148, 149 (§ 127 ods. 5 a 11)

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

K bodu 150 (§ 127 ods. 12)

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

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

Dopĺňajú sa nové dôvody, kedy sa nevydá zvláštne evidenčné číslo obsahujúce písmeno C – ak je možné vozidlu udeliť opätovné schválenie jednotlivého vozidla alebo dodatočné

schválenie jednotlivého vozidla. Ide o obdobné prípady ako je tomu v súčasnosti, ktoré vyplývajú zo zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

K bodu 153 (§ 127 ods. 15)

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

K bodu 154 (§ 128 ods. 2)

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

K bodom 155, 156 (§ 131 ods. 1 a 2)

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

K bodu 157 (§ 132a ods. 3)

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

K bodu 159 [§ 137 ods. 2 písm. a)]

Ide o legislatívno-technickú úpravu.

K bodu 160 [§ 137 ods. 2 písm. k)]

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

K bodu 161 [§ 137 ods. 2 písm. l)]

Precizovanie ustanovenia vo vzťahu k jednoznačnosti jeho výkladu.

K bodu 162 [§ 137 ods. 2 písm. n)]

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

K bodu 164 [§ 137 ods. 2 písm. x)]

Precizovanie ustanovenia, ktoré v súčasnosti možno nesprávne vykladať, že jazda bez vodičského preukazu (napr. z dôvodu zabudnutia), ktorý je neplatným z dôvodu nesplnenia si

povinnosti držiteľa vodičského oprávnenia po uplynutí zákazu činností podrobiť sa v § 91 ods. 6 uvedeným opatreniam, nie je porušením pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom na rozdiel od toho, ak takýto neplatný vodičský preukaz je pri kontrole policajtovi predložený.

K bodu 165 [§ 137 ods. 2 písm. aa)]

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

K bodu 166 [§ 138 ods. 1 písm. n)]

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

K bodu 167 (§ 138 ods. 4 až 7)

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

Z dôvodu výraznej rozdielnosti jednotlivých skutkových podstat, ako aj rozdielnosti nebezpečnosti pre spoločnosť sa súčasne vylučuje možnosť využitia všeobecnej zásady spoločného konania o všetkých skutkoch jedného páchatel'a, ktoré prejednáva ten istý správny orgán.

K bodu 168 (§ 138a)

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

K bodu 169 (§ 139a ods. 5)

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

K bodu 170 (§ 139 ods. 12 a 13)

Navrhuje sa doplnenie novej skutkovej podstaty v súvislosti s novou povinnosťou vytvárania záchranárskej uličky. Zneužitie záchranárskej uličky v prípade vyvodzovania

subjektívnej zodpovednosti vodiča sa navrhuje sankcionovať ako porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom a preto v prípade objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla sa navrhuje toto sankcionovať tiež vyššou pokutou vo výške 300 eur.

K bodu 171 (§ 139b ods. 3)

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

K bodu 172 (§ 139b ods. 6)

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

K bodu 173 [§ 139c ods. 1 písm. a)]

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

K bodu 174 (§ 139d ods. 1)

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

K bodu 175 (§ 139d ods. 7)

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

K bodom 176, 177 (§ 139f ods. 2 a 10)

Úprava vo vzťahu k potrebe precizovania rozsahu údajov, ktoré sú v súvislosti s konaním o správnom delikte držiteľa vozidla potrebné uchovávať. Súčasne sa s ohľadom na potrebu existencie ustanovenia o výmaze údajov v čase ich nepotrebnosti zavádza celoplošné

zničenie osobných údajov po piatich rokoch od vykonania pokuty, ostatné, anonymizované údaje budú uchovávané len pre následné štatistické vyhodnocovanie.

K bodom 178 (§ 139h)

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

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

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

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

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

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

K bodu 179 [§ 140 ods. 1 písm. a)]

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

K bodom 180, 184 (§ 141 os. 1 a 6)

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

K bodu 181 [§ 141 ods. 5 písm. b)]

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

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

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

K bodu 183 [§ 141 ods. 5 písm. g)]

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

K bodu 186 [§ 141 ods. 6 písm. r)]

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

K bodu 187 (§ 141 ods. 7)

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

K bodu 188 (§ 143f)

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

K bodu 189 (príloha)

Transpozičná príloha sa dopĺňa o smernicu 2018/645.

K bodu 190

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

K čl. II (cestný zákon)

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

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

K bodu 9 [§ 3d ods. 5 písm. c)]

Ide o opravu gramatickej chyby.

K bodu 11 (§ 4)

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

K čl. III (zákon o priestupkoch)

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

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

K bodu 2 [§ 22 ods. 1 písm. c)]

§ 4 ods. 2 písm. b) zákona o cestnej premávke ustanovuje jednoznačný zákaz vodičovi viesť motorové vozidlo akejkoľvek skupiny počas trvania trestu zákazu činnosti spočívajúceho v zákaze vedenia motorových vozidiel alebo počas trvania sankcie zákazu činnosti spočívajúcej v zákaze vedenia motorových vozidiel. V prípade porušenia tejto povinnosti je právnym následkom trest za trestný čin Marenie výkonu úradného rozhodnutia podľa § 348 ods. 1 písm. d) Trestného zákona. Na vyvodenie zodpovednosti za uvedený trestný čin sa vyžaduje úmyselné zavinenie. V prípade, ak rozhodnutie s vysloveným zákazom činnosti bol vodičovi doručovaný podľa ustanovení o náhradnom doručovaní, rozhodnutie síce nadobudne právoplatnosť a vykonateľnosť, ale vodič nie je oboznámený so skutočnosťou, že mu bol zákaz činnosti uložený. Úmyselné porušenie povinnosti vyplývajúcej z § 4 ods. 2 písm. b) zákona

o cestnej premávke je v takom prípade veľmi ťažko preukázateľné a často je takéto konanie postúpené na konanie o priestupku, kde na vyvodenie zodpovednosti za takéto konanie postačuje preukázať minimálne nevedomú nebanalnosť. V súčasnosti je však takéto porušenie možno kvalifikovať len ako priestupok podľa § 22 ods. 1 písm. l) zákona o priestupkoch, čo nie je adekvátne k záujmu chránenému týmto zákonom, ktorý bol skutkom porušený. Z uvedeného dôvodu sa navrhuje vložiť nová skutková podstata priestupku.

K bodu 3 [§ 22 ods. 1 písm. e)]

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

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

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

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

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

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

K čl. IV (zákon o obecnej polícii)

Súčasným vymedzením priestupkov proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktoré sú oprávnení prejednávať príslušníci obecnej polície, oddeľuje porušenia pravidiel vyplývajúce z konkrétnych dopravných značiek a porušenia pravidiel vyplývajúce zo všeobecnej úpravy cestnej premávky, pričom ich vymedzuje rozdielne. Výpočet dopravných značiek, ktorých porušenie môže prejednať obecná polícia v blokovanom konaní nezahŕňa porušenia pravidiel, ktoré sú obsahovo príbuzné, avšak vyplývajú z iných značiek, ako tých, ktoré sú výslovne uvedené v súčasnom znení § 3 ods. 1 písm. f) zákona o obecnej polícii. Nie je teda napríklad možné prejednať porušenie zákazu zastavenia, státia alebo vjazdu vyplývajúceho z dopravných značiek o cestičkách pre chodcov, korčuliarov alebo jazdcov na koňoch, porušenie zákazu vjazdu do vyhradeného jazdného pruhu alebo vyplývajúceho z vyznačených šikmých

rovnobežných čiar, či porušenie zákazu odbočovania nedovoleným prejazdom cez pozdĺžnu súvislú čiaru alebo dvojitú pozdĺžnu súvislú čiaru. Taktiež obecna polícia nemôže prejednať porušenie všeobecných pravidiel o otáčaní, hoci porušenie dopravnej značky Zákaz otáčania prejednať môže.

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

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

K bodu 1 [§ 3 ods. 1 písmeno l)]

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

K bodu 2 (§ 29 os. 10)

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

K bodu 3 (§ 33)

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

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

Policajt po zastavení vozidla v súčinnosti s osobou poverenou výkonom kontroly preukáže vodičovi, resp. prevádzkovateľovi vozidla, základné údaje o porušení § 9 ods. 1, ods. 2 písm. b) alebo písm. d) v minulosti a ak s tým bude vodič alebo prevádzkovateľ vozidla súhlasiť, policajt vydá blok na pokutu, pričom presná výška pokuty bude daná zákonom, a to vo výške dvoch tretín pokuty uvedenej v § 29. Riadne zistenie deliktu a súhlas sa teda bude vyžadovať aj pri tomto blokovom konaní. Ak vodič ani prevádzkovateľ vozidla nebudú súhlasiť s prejednaním správneho deliktu v blokovom konaní, ale z predložených dokladov bude hodnoverne preukázaná osoba prevádzkovateľa, policajt tieto zistené údaje poskytne príslušnému orgánu na začatie riadneho konania o správnom delikte prevádzkovateľa vozidla. Keďže sa však predpokladá uplatňovanie blokového konania predovšetkým vo vzťahu k vozidlám evidovaným v cudzine, zavádza sa aj možnosť uložiť peňažnú záruku (kauciu),

ktorá bude prichádzať do úvahy pri neochote prejednať správny delikt prevádzkovateľa vozidla v blokovom konaní. Zloženie kaucie bude možné tiež nariadiť z dôvodu vylúčenia špekulatívneho konania zo strany vodiča, resp. prevádzkovateľa vozidla, ak vodič nepredloží osvedčenie o evidencii alebo evidenčný doklad od vozidla vydaný v cudzine ani neposkytne údaje o vozidle a jeho prevádzkovateľa.

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

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

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

K čl. VI (zákon o diaľničnej známke)

K bodu 1 (§ 11 ods. 8)

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

K bodu 2 (§ 15)

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

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

Policajt po zastavení vozidla v súčinnosti s osobou poverenou výkonom kontroly preukáže vodičovi, resp. prevádzkovateľovi vozidla, základné údaje o porušení § 4 ods. 2 v minulosti a ak s tým bude vodič alebo prevádzkovateľ vozidla súhlasiť, policajt vydá blok na pokutu, pričom presná výška pokuty bude daná zákonom, a to vo výške dvoch tretín pokuty uvedenej v § 11. Riadne zistenie deliktu a súhlas sa teda bude vyžadovať aj pri tomto blokovom konaní. Ak vodič ani prevádzkovateľ vozidla nebudú súhlasiť s prejednaním správneho deliktu v blokovom konaní, ale z predložených dokladov bude hodnoverne preukázaná osoba

prevádzkovateľa, policajt tieto zistené údaje poskytne príslušnému orgánu na začatie riadneho konania o správnom delikte prevádzkovateľa vozidla. Keďže sa však predpokladá uplatňovanie blokového konania predovšetkým vo vzťahu k vozidlám evidovaným v cudzine, zavádza sa aj možnosť uložiť peňažnú záruku (kauciu), ktorá bude prichádzať do úvahy pri neochote prejednať správny delikt prevádzkovateľa vozidla v blokovom konaní. Zloženie kaucie bude možné tiež nariadiť z dôvodu vylúčenia špekulatívneho konania zo strany vodiča, resp. prevádzkovateľa vozidla, ak vodič nepredloží osvedčenie o evidencii alebo evidenčný doklad od vozidla vydaný v cudzine ani neposkytne údaje o vozidle a jeho prevádzkovateľa.

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

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

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

K čl. VII

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

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