

DÔVODOVÁ SPRÁVA

B. Osobitná časť

K čl. I (zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke)

K bodu 1 [§ 2 ods. 2 písm. b)]

Do vymedzenia pojmov zákona o cestnej premávke sa dopĺňa bicykel, čo je jeden zo základných a najrozšírenejších druhov vozidla používaných v cestnej premávke, avšak doteraz zákon neobsahoval jeho definíciu. Vymedzenie bicykla vychádza z medzinárodných štandardov a preberá sa z platných a účinných predpisov o prevádzkovaní vozidiel v cestnej premávke. Štandardnou súčasťou tohto pojmu sú aj bicykle s pomocným motorčekom, tieto teda nebudú patriť do novo vytváranej kategórie malých elektrických vozidiel, ale naďalej budú patriť medzi bicykle.

K bodom 4 až 8, 18, 27, 29, 31, 41, 42, 68, 74, 158 [§ 2 ods. 2 písm. m), n), o) u) a x), § 4 ods. 2 písm. r), § 9 ods. 3, § 15 ods. 5 písm. g), § 19 ods. 4, § 32 ods. 1, § 34 ods. 5, § 52 ods. 2, § 55a, § 137 ods. 2 písm. o) siedmy bod]

Dlhodobou zaužívanou pojmy nemotorové vozidlo a motorové vozidlo sa vplyvom technologického pokroku stávajú nevyhovujúce pre také vozidlá, ktoré na pohyb využívajú kombinácie pohonu (napr. ľudská sila a pomocný motorček). Na trhu sú tiež dostupné rôzne typy dopravných prostriedkov, ktorých pohyb zabezpečuje elektrický motorček, avšak tento nedosahuje taký výkon ako motor v iných vozidlách. a ktoré je potrebné rovnako z pohľadu pravidiel cestnej premávky vhodne zakategorizovať. Okrem bicyklov a kolobežiek s pomocným motorčekom môže ísť napríklad o elektrické skateboardy alebo longboardy (dosky s elektromotorom, na ktorých jazdec stojí a ovláda ich nakláňaním tela, resp. diaľkovým ovládačom), elektrické kolieskové korčule a pod. Navrhuje sa preto pre tieto dopravné prostriedky zaviesť pojem, ktorý už bol zavedený vo vyhláške č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení s obdobným vymedzením („iné dopravné prostriedky s elektrickým pohonom na individuálne presuny“).

Z dôvodu logického členenia a v súlade s obdobnými úpravami v niektorých iných štátoch sa navrhuje vyčleniť tieto vozidlá na účely pravidiel cestnej premávky do samostatnej kategórie nazvanej „malé elektrické vozidlá“. Vozidlá, ktoré budú do novej kategórie zaradené, sú stanovené buď explicitne alebo opisne; konkrétne požiadavky na konštrukciu základných druhov týchto vozidiel ustanovuje zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke prostredníctvom svojej vykonávacej vyhlášky č. 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke:

- samovyvažovacie vozidlo, t. j. motorové vozidlá založené na vnútornej nestabilnej rovnováhe, ktoré na zachovanie svojej rovnováhy potrebujú pomocný riadiaci systém (§ 35 vyhlášky č. 134/2018 Z. z.),
- kolobežka s pomocným motorčekom, t. j. kolobežky iné ako vozidlá kategórie L, pričom na pohon okrem ľudskej sily slúži aj pomocný motorček (§ 32 vyhlášky č. 134/2018 Z. z.).

Samostatnou kategóriou malých elektrických vozidiel budú iné dopravné prostriedky na individuálne presuny, ak budú vybavené akýmkoľvek pomocným motorčekom, ktorý neumožňuje vyvinúť rýchlosť vyššiu ako 25 km/h (napríklad e-skateboardy).

Motorovým vozidlom sa tak bude rozumieť každé nekoľajové vozidlo s vlastným motorom okrem malého elektrického vozidla a motorového vozidla (motocykla), ktoré tlačí chodec, a trolejbus. Nemotorovým vozidlom bude prípojné vozidlo (príves, náves) a vozidlo pohybujúce sa pomocou ľudskej alebo zvieracej sily (t. j. napríklad bicykel, kolobežka, záprah) okrem

takého vozidla, ktoré tlačí chodec; v neposlednom rade nemotorovým vozidlom bude aj automatizované doručovacie vozidlo.

Z vyhlášky č. 134/2018 Z. z. s odkazom na nariadenie Európskeho parlamentu a rady (EÚ) č. 168/2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek je zrejmé, že kolobežkou s pomocným motorčekom sa rozumie len také vozidlo, ktoré zachováva pôvodný charakter kolobežky, pričom na pohon okrem ľudskej sily slúži aj elektrický pomocný motorček, ktorý neumožňuje vyvinúť rýchlosť vyššiu ako 25 km/h a súčasne nie je vybavené sedadlom. Ak je táto hodnota prekročená, resp. „kolobežka“ s motorčekom disponuje sedadlom, ide už o motorové vozidlo, na ktorého vodiča sa potom vzťahujú všetky povinnosti vodiča motorového vozidla (úplný zákaz požitia alkoholu, zákaz používania chodníka na jazdu a pod.) a na vedenie ktorého je potrebné v niektorých prípadoch disponovať vodičským oprávnením (podľa konkrétneho výkonu, konštrukčnej rýchlosti, hmotnosti vozidla a pod.). V niektorých prípadoch (napr. „kolobežka“ s pomocným motorčekom, ktorá umožňuje vyvinúť rýchlosť vyššiu ako 25 km/h) je ich použitie v cestnej premávke dokonca úplne zakázané.

Navrhovanou úpravou sa v čo možno najväčšej miere zosúladujú práva a povinnosti vodičov malých elektrických vozidiel s právami a povinnosťami cyklistov. Z hľadiska spôsobu pohybu a s prihliadnutím na možné následky poškodenia zdravia pri páde ide o obdobný spôsob jazdy, ako aj o podobné prípadné následky nehôd, majúci na zreteli najmä úrazy hlavy. Takúto úpravu si vyžaduje predovšetkým neustále narastajúci počet kolobežiek s pomocným motorčekom používaných v cestnej premávke a s tým spojený aj rastúci počet kolízií a úrazov.

Vodič malého elektrického vozidla bude teda môcť jazdiť prednostne po cyklistickej infraštruktúre (cyklistický pruh, cestička pre cyklistov, atď.), resp. pri pravom okraji vozovky alebo po pravej krajnici. Všetky práva a povinnosti vzťahujúce sa na cyklistu, ak nie je vyslovene uvedené inak, budú platiť aj pre vodiča malého elektrického vozidla, čím sa má na zreteli ich čo možno najväčšie zjednotenie, pre jednoduchšiu orientáciu v pravidlách.

Použitie vozidla, ktoré inak vykazuje znaky kolobežky s pomocným motorčekom alebo samovyvažovacieho vozidla, ktorých motorček, resp. elektromotor, umožňuje vyvinúť rýchlosť vyššiu ako 25 km/h, nie je v cestnej premávke povolené (viď § 4 ods. 1 písm. a) zákona o cestnej premávke v spojení s § 52 ods. 1 zákona č. 106/2018 Z. z. a jeho vykonávacej vyhlášky č. 134/2018 Z. z.). Bicykel s pomocným motorčekom, ktorý umožňuje vyvinúť rýchlosť vyššiu ako 25 km/h, je motorovým vozidlom kategórie L, ktorého uvedenie na trh podlieha schvaľovaciemu procesu a na jeho vedenie je zvyčajne už potrebné aj vodičské oprávnenie.

Prípadné použitie týchto vozidiel v cestnej premávke sa s ohľadom na možné následky použitia takéhoto zakázaného vozidla (konštrukcia, nevyhovujúce bezpečnostné prvky, neoverený brzdný účinok a pod.) navrhuje označiť ako porušenie pravidla cestnej premávky závažným spôsobom. Sankciu zákazu činnosti viesť vozidlá však bude možné uložiť len vtedy, ak zákon vyžaduje na vedenie takéhoto vozidla vodičské oprávnenie.

Neoznačenie, neoprávnené pozmenenie, nečitateľnosť alebo výmena za iný výrobný štítok znemožňuje, resp. predlžuje zaradenie konkrétneho vozidla do správnej kategórie podľa zákona č. 106/2018 Z. z. a pri bežnej cestnej kontrole sťažuje odhalenie vozidla, ktoré nemožno prevádzkovať v cestnej premávke pre svoje konštrukčné vlastnosti, pričom môže byť hrozbou pre cestnú premávku; zaistenie vecí na znalecké dokazovanie je časovo, finančne aj personálne extrémne náročné. Podľa vyhlášky č. 134/2018 Z. z. musí byť výrobným štítkom vybavený každý bicykel s pomocným motorčekom vyrobený po 20. máji 2018 a každá kolobežka s pomocným motorčekom, resp. samovyvažovacie vozidlo, vyrobené po 1. januári 2025; povinnosť označenia výrobným štítkom sa teda bude týkať len týchto dopravných prostriedkov.

K bodu 2 [§ 2 ods. 2 písm. d)]

Navrhuje sa precizovanie definície osoby držiteľa vozidla aj v situácii, keď je vozidlu pridelené zvláštne evidenčné číslo. V samotnom osvedčení o pridelení zvláštneho evidenčného čísla sa uvádza položka „Držiteľ vozidla (vlastník vozidla)“; osoba vpísaná do tohto osvedčenia je teda držiteľom vozidla so všetkými právnymi následkami podľa zákona o cestnej premávke. Aj samotný § 131 už dnes označuje osobu, ktorej bola vydaná tabuľka so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno M, S, C a H, ako držiteľa vozidla. Uvedenou zmenou teda dôjde k zosúladieniu uvedených pojmov, ako aj práv a povinností osoby uvedenej v osvedčení o pridelení zvláštneho evidenčného čísla v položke „Držiteľ vozidla (vlastník vozidla)“.

K bodom 3, 34 [§ 2 ods. 2 písm. k), § 21 ods. 1]

Navrhuje sa detailnejšie špecifikovať pojem križovatka nielen jej pozitívnym vyjadrením, ale aj negatívnym. Pri pozitívnom vymedzení sa v súlade s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň, 1968) a Dohovorom o cestných značkách a signáloch (Viedeň, 1968) dopĺňa parameter úrovni, keďže z hľadiska pravidiel cestnej premávky niečo také ako „mimoúrovňová“ križovatka neexistuje. Pri negatívnom vymedzení sa explicitne označujú miesta, kde sa neuplatňujú pravidlá o jazde cez križovatku (§ 20), ale pravidlá o vchádzaní na cestu (§ 21).

K bodom 3, 11, 12, 76, 78, 79, 83, 137, 155, 189 [§ 2 ods. 2 písm. l), § 3 ods. 2 písm. c), § 39 ods. 6, § 44 ods. 7, § 60 ods. 3, § 62 ods. 1 a 2, § 69 ods. 2, § 89 ods. 1, § 94 ods. 2, § 99 ods. 1, § 137 ods. 2 písm. h) a k), § 141 ods. 6 písm. e)]

Navrhuje sa precizovať postavenie a úlohy vojenského policajta podľa zákona o cestnej premávke. Explicitným uvedením vojenského policajta priamo k niektorým konkrétnym oprávneniam príslušníka Policajného zboru, sa dosiahne väčšia jasnosť a právna istota pri výkone jeho pôsobnosti a zabezpečí sa jednotnejšia aplikácia právnych predpisov. Cieľom tohto precizovania je dosiahnuť podstatne väčšiu jasnosť a transparentnosť v tom, aký je presný rozsah pôsobnosti vojenského policajta. Uvedené povedie k zvýšeniu právnej istoty pre samotných vojenských policajtov pri výkone im zverených úloh, ako aj pre všetky dotknuté osoby, ktoré majú povinnosť rešpektovať príkazy, pokyny a výzvy vojenského policajta, čím sa eliminujú prípadné nejasnosti a pochybnosti o oprávnenosti ich konania. Zabezpečí sa tak jednotnejšia a konzistentnejšia aplikácia relevantných právnych predpisov v praxi Vojenskej polície, čo v konečnom dôsledku zlepši efektivitu jej činnosti a posilní vzájomnú koordináciu s ostatnými bezpečnostnými zložkami štátu pri zabezpečovaní poriadku a bezpečnosti v rámci jej špecifickej pôsobnosti. Aj po takejto úprave zostane zachovaný rozsah oprávnení vojenského policajta v intenciách pôsobnosti Vojenskej polície (uvedených predovšetkým v § 2 zákona č. 124/1992 Zb. o Vojenskej polícii).

K bodom 9 a 10 [§ 2 ods. 2 písm. y) a ae)]

Ide o legislatívno-technické úpravy, bez zmeny v obsahu, ktorými sa pojmy vozidlo s právom prednostnej jazdy a zvláštne výstražné znamenia – dlhodobo používané v zákone len ako legislatívne skratky – navrhujú presunúť medzi základné pojmy, kam významovo oprávnené patria.

K bodom 13, 19, 20, 69 [§ 4 ods. 1 písm. f), § 4 ods. 4, § 4a, § 53 ods. 2]

Z dôvodu zvýšenia ochrany najzraniteľnejšieho účastníka cestnej premávky – chodca sa navrhuje komplexne prepracovať pravidlá týkajúce sa jeho prechádzania cez vozovku po priechode pre chodcov. Jeho postavenie v týchto miestach sa posilňuje predovšetkým tým, že vodiči budú musieť prispôbiť svoje správanie voči chodcom, resp. voči priechodom pre

chodcov. Zavádza sa povinnosť každého vodiča umožniť bezpečný prechod chodcovi, ktorý nielen vstúpil na priechod pre chodcov, ale po novom aj tomu, kto sa ešte len zjavne chystá na tento priechod vstúpiť. Zároveň sa pri tom upúšťa od pojmu „dávanie prednosti“ chodcovi, keďže dávanie prednosti sa má vzťahovať len na vzťah vodič vs. vodič.

Zjavný spôsob, v kontexte toho, že sa chodec chystá vstúpiť na priechod pre chodcov, znamená, že chodec dáva jasné, očividné a nezameniteľné signály o svojom úmysle prejsť cez cestu. Tieto signály sú zvyčajne viditeľné a zrozumiteľné aj pre niekoho, kto nie je odborníkom na neverbálnu komunikáciu. Môžu zahŕňať napríklad očný kontakt (chodec sa pozerá smerom na priechod a zároveň sleduje dopravu), postoj (chodec sa zastaví na kraji chodníka a pripravuje sa na krok vpred), pohyb (chodec kráča smerom k priechodu po chodníku, ktorý nevedie nikam inam len k priechodu, čím dáva jasne najavo svoj zámer). Zjavný spôsob je teda ľahko rozpoznateľný a nezanecháva priestor pre vodiča na pochybnosti o úmysle chodca. Nezjavný spôsob je menej zrejmý a vyžaduje od vodiča väčšie úsilie na pochopenie takého úmyslu (napr. chodec môže len stáť na kraji chodníka bez toho, aby urobil nejaké zjavné pohyby smerom k priechodu alebo pozeral smerom k vodičom, príp. chodec kráča po chodníku pozdĺž cesty a nie je z pohľadu idúceho vodiča bez ďalšieho zjavné, že chce zmeniť smer svojho pohybu o 90 ° a vojsť na priechod).

Vodič musí jazdiť takou rýchlosťou pred priechodom, aby bol súčasne schopný rozpoznať tieto signály a prispôbiť svoje správanie tak, aby predišiel kolízii s chodcom. Na to musí vodič, ktorý sa približuje k priechodu, jazdiť primeranou (dostatočne nízkou) rýchlosťou, aby v prípade potreby – na účely zabezpečenia prechodu chodca – mohol pred ním aj zastaviť.

Uvedené v žiadnom prípade nie je navrhované ako absolútna prednosť chodca na priechode pre chodcov; chodec bude aj napriek tomu, že mu vodič musí umožniť bezpečný prechod cez priechod pre chodcov, povinný aj po novelizácii brať ohľad na rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúcich vozidiel a predovšetkým nebude môcť vstúpiť na priechod náhle. Chodec teda nesmie vstúpiť na priechod pre chodcov bez toho, aby dal vodičovi prichádzajúceho vozidla dostatočný čas na reakciu, teda nesmie vojsť na priechod nečakane, prekvapujúco,

Pravidlo o vzťahu medzi vodičom električky a chodcom na/pred priechodom pre chodcov zostáva nezmenené.

Pri návrhu tohto ustanovenia sa vychádzalo z Dohovoru o cestnej premávke (Viedeň, 1968) – čl. 21 ods. 1 písm. b): *If vehicular traffic is not regulated at that crossing by traffic light signals or by an authorized official, drivers shall approach the crossing only at a speed low enough not to endanger pedestrians using, or about to use, it; if necessary, they shall stop to allow such pedestrians to cross.*

Návrhom zákona sa teda zosúladí slovenská právna úprava s medzinárodným dohovorom, a teda aj so štandardným, zaužívaným pravidlom v Európe. Slovenská republika je jedným z mála európskych štátov, ktorý nemá svoje pravidlá týkajúce priechodov pre chodcov upravené tak, aby zodpovedali dohovoru. Pre porovnanie, v Českej republike zaviedli takéto pravidlo už v roku 2001.

Uvedené nedostatky právnej úpravy majú dopad aj na dopravnú nehodovosť. Sprísnením pravidiel pre vodičov pri jazde pred priechodmi pre chodcov tak návrh reaguje okrem iného i na ukazovatele tendencie fatálnych následkov dopravných nehôd. Zo štatistických prehľadov dopravnej nehodovosti vyplýva, že v roku 2024 (v porovnaní s rokom 2023) na slovenských cestách došlo k 974 (-110) nehodám s účasťou chodca, z toho 383 (-48) bolo na priechode pre chodcov alebo v jeho tesnej blízkosti. Samotní chodci zavinili 89 (-3) nehôd priamo na priechode pre chodcov; na priechode pre chodcov alebo v jeho blízkosti v roku 2024 zomrelo celkovo 15 (-9) chodcov.

Približne 40 % všetkých nehôd s účasťou chodca sa stane na priechode alebo v jeho blízkosti. Takmer štvrtina (22 %) z usmrtených chodcov zomrie v dôsledku nehody práve na priechode pre chodcov alebo v jeho tesnej blízkosti. Viac ako tri štvrtiny (77 %) nehôd na priechode alebo v jeho blízkosti zavinia vodiči.

	2022		2023		2024	
	DN	usmrtení	DN	usmrtení	DN	usmrtení
Celkový počet	12 065	244	11 671	267	11 434	262
z toho s účasťou chodca	1 003	64	1 084	77	974	68
z toho na priechode pre chodcov alebo v jeho tesnej blízkosti	383	12	431	24	383	15
z toho zavinených chodcom na priechode	96	3	92	6	89	4

Uvedená zmena sa navrhuje s oddialenou účinnosťou z dôvodu potreby medializácie zmeny v správaní sa vodiča pred priechodom pre chodcov (povinnosti chodca sa až tak výrazne nemenia), ako aj z dôvodu potreby prehodnotenia opodstatnenosti vysokého počtu priechodov pre chodcov, ktoré sú dnes v takom počte a na takých miestach, kde by uplatňovanie navrhovaného pravidla bolo v praxi mnohokrát sťažené.

K bodu 14 [§ 4 ods. 2 písm. a)]

Predmetnou zmenou sa legalizuje vedenie motorových vozidiel bez príslušného vodičského oprávnenia v autoškole počas kondičných výcvikov, čo umožní v prípade potreby žiadateľom o udelenie vodičského oprávnenia po neúspešnej praktickej časti skúšky z odbornej spôsobilosti zdokonaľiť si svoje zručnosti pod dohľadom inštruktora autoškoly pred opakovanou skúškou.

K bodom 15, 31 až 33 [§ 4 ods. 2 písm. h) a i), § 19 ods. 4 a 7, § 20 ods. 3]

Vzhľadom na navrhované upustenie od pojmu „dávanie prednosti“ voči chodcovi prechádzajúcemu cez priechod, sa navrhuje terminologická úprava aj ostatných ustanovení, ktoré upravujú vzťah vodič vs. chodec. Zároveň sa pritom vyčleňuje pravidlo o tom, ako sa má správať vodič voči chodcom pri odbočovaní do samostatného ustanovenia, keďže sa v praxi často krát zabúda na to, že pri odbočovaní akýmkoľvek smerom je vždy potrebné, aby vodič umožnil bezpečný prechod (v súčasnosti „dal prednosť“) chodcovi, ktorý prechádza cez cestu, na ktorú vodič odbočuje bez ohľadu na to, či tam priechod je alebo nie je.

K bodom 16, 25, 44 [§ 4 ods. 2 písm. m), § 8 ods. 1 písm. a), § 35 ods. 4, § 39 ods. 3 písm. a), § 39 ods. 7 písm. c), § 48 ods. 1, § 54 ods. 1]

Príslušníci ozbrojených síl SR disponujú rôznymi výnimkami z pravidiel cestnej premávky, ktoré vyplývajú z povahy ich činnosti, resp. plnenia ich úloh. S ohľadom na účel a obsah predmetných výnimiek sa medzi ne zahrňajú aj príslušníci ozbrojených síl aliančných partnerov (EÚ, NATO, PfP). Pôjde napr. o možnosť používať telekomunikačné zariadenia počas jazdy, nepoužívanie bezpečnostných pásov, nedodržiavanie minimálnej rýchlosti jazdy na diaľnici, jazdu nákladnými vozidlami v nedele a sviatky a pod.

K bodu 17 [§ 4 ods. 2 písm. o), § 6 ods. 4]

Povinnosť prevádzkovateľov vozidiel zabezpečiť, aby vozidlá, ktoré prevádzkujú, neboli svojou farebnosťou alebo označením zameniteľné s vozidlami bezpečnostných a záchranných

zložiek, sa rozširuje aj o vozidlá Horskej záchrannej služby, záchrannej zdravotnej služby alebo dopravnej zdravotnej služby, keďže ani pri týchto vozidlách nie je žiaduce, aby boli zameniteľné s inými vozidlami.

K bodom 21 a 22 (§ 5 ods. 1 a 2)

Obdobne ako je tomu pri vodičoch vozidiel kategórie L (dvoj-, troj- a štvor-kolesové vozidlá) sa aj pre vodičov vozidiel kategória T3b (ide najmä o ťažké lesné štvorkolky s konštrukčnou rýchlosťou nad 40 km/h) navrhuje zaviesť povinnosť počas jazdy používať na hlave riadne upevnenú prilbu a zároveň sa zakazuje ich vodičom a spolujazdcom počas jazdy jesť, piť a fajčiť; zákaz jedenia, pitia a fajčenia sa zavádza aj pre vodiča malého elektrického vozidla. Konzumácia jedla, pitie alebo fajčenie počas jazdy aj na vozidle kategórie T3b alebo na malom elektrickom vozidle zvyšuje riziko pádu, keďže bezpečná jazda na týchto vozidlách zvyčajne vyžaduje obe ruky k dispozícii pre vedenie vozidla.

K bodom 21, 23 (§ 5 ods. 1 a 7)

V súvislosti so snahou jasne vymedziť rôzne dopravné prostriedky s elektrickým pohonom a zadefinovať pravidlá platiace pre nich, je potrebné zohľadniť aj špecifiká vozidiel kategórie L1e-A. Ide o vozidlá, ktoré sú svojimi parametrami viac podobné bicyklom s pomocným motorčekom ako motocyklom – taktiež majú len pohonný systém, ktorý pomáha pri šliapaní do pedálov a ktorého výkon sa preruší, ak vozidlo dosiahne rýchlosť 25 km/h. Rozdiel je v tom, že výkon tohto pomocného pohonu je viac ako 250 W (môže byť do 1000 W). Vzhľadom na to sa pre ich vodičov navrhuje upustiť od požiadavky na nosenie motorkárskej prilby a keďže sa na vedenie tohto „bicykla“ nevyžaduje vodičské oprávnenie, zavádza sa vekové obmedzenie 15 rokov na jeho samostatné vedenie. Osoby staršie ako 10 rokov budú môcť do dovŕšenia veku 15 rokov jazdiť na vozidle kategórie L1e-A len po dohľadom osoby staršej ako 15 rokov a rovnako ako cyklisti budú musieť nosiť cyklistickú prilbu. Iné vozidlá kategórie L1e, ktoré nepatria do skupiny vozidiel AM (t. j. nemajú konštrukčnú rýchlosť viac ako 25 km/h), budú môcť viesť len osoby staršie ako 15 rokov.

K bodom 23, 81 [§ 5 ods. 8, § 69 ods. 1 písm. d)]

Osoba, ktorá je prepravovaná vo vozidle alebo na vozidle, môže v mnohých prípadoch aktívne ovplyvňovať priebeh jazdy (nie je podstatné, či reálne ovplyvňuje). Najčastejšie ide o viacmiestny bicykel, malé elektrické vozidlo, ak je určené na prepravu dvoch a viac ľudí, ale aj motocykle a iné vozidlá kategórie L. V takom prípade môže alkohol, resp. návyková látka, u prepravovanej osoby (spolujazdca) negatívne ovplyvniť bezpečnosť jazdy ako takej, najmä čo do rozptyľovania pozornosti vodiča, ale predovšetkým znižuje možnosť vodiča koordinovať a naprávať nepredvídateľné pohyby prepravovanej osoby. Uvedené ešte umocňuje, ak sa u prepravovanej osoby očakáva, že má na dosiahnutie pohybu vozidla alebo udržanie jeho stability, niečo vykonať (ale ešte nie je chápaná ako vodič, ktorý ovplyvňuje smer a rýchlosť vozidla).

Návrh úpravy sleduje cieľ, aby prepravovaná osoba neohrozovala svojim správaním bezpečnosť cestnej premávky a neobmedzovala vodiča v bezpečnom ovládaní vozidla. Alkohol alebo návyková látka v organizme prepravovanej osoby, ktorá sa môže aktívne podieľať na jazde vozidla sa bude posudzovať s odkazom na zákaz vodiča vozidla požiť počas vedenia vozidla alkohol alebo inú návykovú látku, resp. viesť vozidlo v takom čase po požití alkoholu alebo inej návykovej látky, keď sa alkohol alebo iná návyková látka ešte môžu nachádzať v jeho organizme – s odlišným posudzovaním niektorých vodičov a situácií (napr. cyklista v obci).

Zároveň sa navrhuje, aby týmto prepravovaným osobám bola ustanovená povinnosť podrobiť sa vyšetreniu na zistenie, či nie je ovplyvnená alkoholom alebo inou návykovou látkou

(analogicky k povinnosti vodiča podrobiť sa takémuto vyšetreniu). Vzhľadom na spoločenskú nebezpečnosť tohto konania sa navrhuje, aby porušenie tohto pravidla bolo priestupkom proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky podľa § 22 ods. 1 písm. l) zákona o priestupkoch, za ktorý možno uložiť pokutu v blokovom konaní do 50 eur a v správnom konaní do 100 eur.

K bodom 24, 165 (§ 6a, § 139a ods. 14 až 16)

Ustanovenie o povinnostiach držiteľa vozidla, ktoré tvorí právny základ tzv. objektívnej zodpovednosti, sa komplexne prepracúva. V úvodnej vete sa odstraňujú presné odkazy na konkrétne paragrafy z dôvodu ich príliš reštriktívneho pôsobenia; explicitne uvedené konkrétne povinnosti spôsobujú zbytočné problematické nejasnosti pri prejednávaní správnych deliktov držiteľov vozidiel pri nedodržaní podobných povinností (napr. zákaz vjazdu vs. vjazd do pešej zóny).

K už zavedeným pravidlám, za ktorých dodržanie zodpovedá držiteľ vozidla, sa pridávajú niektoré ďalšie, a to predovšetkým s ohľadom na rozvoj technických možností dokumentovania ich porušenia.

Ak je zdokumentované vojdenie do križovatky (zvyčajne na križovatke s premávkou riadenou svetelnými signálmi) už v čase, keď nemožno pokračovať v jazde za križovatkou, bude tento skutok možné prejednať ako správny delikt držiteľa vozidla s pokutou vo výške 99 eur.

S ohľadom na rozvoj technických možností dokumentovania porušení pravidiel cestnej premávky sa do tzv. objektívnej zodpovednosti zaraďuje aj porušenie povinnosti dodržiavať minimálnu vzdialenosť alebo bezpečnú vzdialenosť; za uvedený delikt sa navrhuje ukladať pokutu vo výške 99 eur. V daných prípadoch nejde o vzdialenosť podľa § 17 zákona o cestnej premávke, ale o minimálnu vzdialenosť vyplývajúcu z dopravnej značky a o bezpečnú vzdialenosť na diaľnici podľa § 35 zákona o cestnej premávke, čiže požiadavky na dodržiavanie vzdialenosti sú dané buď v metroch alebo v sekundách. Technické prostriedky, ktoré zaznamenávajú porušenie týchto pravidiel, vyhotovujú dôkazný materiál v podobe videozáznamu, pričom videozáznam sa pred vydaním rozkazu posudzuje aj ľudskými zmyslami.

Rozšírenie zodpovednosti držiteľa vozidla sa navrhuje aj pri zabezpečení dodržiavania zákazu držať v ruke alebo iným spôsobom obsluhovať počas vedenia vozidla telefónny prístroj alebo iné telekomunikačné, audiovizuálne alebo obdobné zariadenia (s pokutou vo výške 249 eur), povinnosti použiť bezpečnostný pás na prednom sedadle povinne vybavenom bezpečnostným pásom (s pokutou vo výške 78 eur) a zákazu jazdy v protismere (s pokutou vo výške 249 eur).

K bodu 26 (§ 9 ods. 1)

V kontexte úprav pri zaraďovaní vozidiel pri odbočovaní sa navrhuje vypustiť výnimka zo všeobecného pravidla o zaraďovaní sa čo najviac vpravo pri odbočovaní a otáčaní. Striktné a doslovné uplatňovanie tejto výnimky pri jednostopových vozidlách spôsobuje nejasnosti pri odbočovaní vľavo prostredníctvom odbočovacieho pruhu.

K bodu 28 (§ 12 ods. 6)

Okrem vozidiel taxislužby sa umožňuje jazda vo vyhradenom pruhu pre pravidelnú verejnú dopravu aj výcvikovým vozidlám autoškoly počas vykonávania výcviku na skupinu D alebo DE, a to z dôvodu logickej potreby nacvičovania úkonov súvisiacich s prevádzkou vozidiel pravidelnej verejnej dopravy v týchto pruhoch. Rovnako ako v súčasnosti bude platiť, že tieto vozidlá nesmú ovplyvňovať plynulosť jazdy vozidiel pravidelnej verejnej dopravy, čiže nesmú im nijak prekážať v ich jazde v tomto vyhradenom pruhu.

K bodu 29 [§ 15 ods. 5 písm. g)]

Aj keď je vo všeobecnosti predchádzanie cez križovatku zakázané, existuje niekoľko výnimiek, kedy takýto jazdný úkon (manéver) nie je rizikový a štandardne aj v zahraničí býva umožnený. Dopĺňa sa preto výnimka zo zákazu predchádzania cez križovatku, ak ide o predchádzanie na hlavnej ceste s najmenej dvoma jazdnými pruhmi v jednom smere jazdy. V takýchto situáciách predbiehajúci vodič neprechádza do protismeru.

K bodu 30 (§ 19 ods. 3)

Navrhuje sa spresniť pravidlo o správnom radení sa pri odbočovaní doľava. Súčasná výnimka iba pre cyklistov bola pomerne nejasná. Predmetné pravidlo sa preto navrhuje upraviť tak, aby sa povinnosť zaradiť sa čo najviac vľavo netýkala situácií, ak je na vozovke vyznačený samostatný odbočovací pruh vľavo. V ňom môže vodič ostať zaradený na pravej strane, keďže jeho zaradenie a následný pohyb je už pre iných účastníkov cestnej premávky dostatočne zrejmý. Týka sa to najmä cyklistov, vodičov malých elektrických vozidiel, mopedov, resp. motocyklov vo všeobecnosti. Pri odbočovaní vľavo cez samostatný odbočovací pruh vľavo teda bude môcť vodič ostať naďalej zaradený v pravej časti odbočovacieho pruhu a plynule odbočiť a zaradiť sa na pravú stranu cesty, na ktorú odbočuje (kvôli tomu je upravené aj znenie § 9 ods. 1 o jazde pri pravom okraji vozovky alebo jazdného pruhu).

V situáciách, kedy z jedného pruhu možno pokračovať v jazde rôznymi smermi, budú musieť byť všetky vozidlá radené čo najviac vľavo vo svojej časti vozovky (vo svojom pruhu), t. j. rovnako, jasne a jednoznačne, aby neboli pochybnosti o ich pohyboch a aby tomu vedeli ostatní účastníci cestnej premávky prispôbiť svoje správanie.

K bodom 35, 36 (§ 22 ods. 4 a 5)

Navrhuje sa vypustiť zákaz otáčania sa v križovatke s riadenou premávkou. Ide o medzinárodne neštandardné pravidlo, pričom tento v súčasnosti platný zákaz si následne vyžiadaj aj vytvorenie možnosti dovoliť v konkrétnej križovatke možnosť otočenia sa (tiež prostredníctvom neštandardných dopravných značiek). Jednoduchšou, zrozumiteľnejšou a logickejšou alternatívou je generálne umožnenie otáčania sa v križovatke s riadenou premávkou (samozrejme za podmienky dodržania všeobecných požiadaviek kladených na vykonanie tohto manévru) s možnosťou miestnej úpravy zakázať otočenie prostredníctvom štandardnej dopravnej značky Zákaz otáčania.

K bodu 37 [§ 25 ods. 1 písm. l)]

Z ustanovenia o zákaze zastavenia a státia sa vypúšťa duplicitné a nadbytočné písmeno, keďže zákaz zastavenia a státia pred vjazdom na cestu je uvedený v poslednom písmene tohto odseku a zákaz zastavenia a státia na vyhradenom parkovisku, ak nejde o vozidlo, pre ktoré je parkovisko vyhradené, vyplýva z dopravného značenia.

K bodu 38 [§ 25 ods. 1 písm. o)]

Navrhovanou úpravou sa precizuje predmetné ustanovenie, keďže zákaz zastavenia a státia z dôvodu neuhradenia parkovného nemusí vždy platiť len na celých parkoviskách, ale aj len na jednotlivých parkovacích miestach.

K bodu 39 (§ 25 ods. 2)

Z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky sa navrhuje rozšíriť všeobecný zákaz státia (parkovania) na cestách mimo obce. Momentálne nastavenie legislatívy umožňuje cez deň a pri normálnej viditeľnosti parkovať mimo obce na cestách iných tried ako I. triedy. Napríklad 4-pruhová cesta II. triedy 502 Bratislava – Pezinok alebo cesta II. triedy 503 Pezinok – Senec sú však vyťaženejšie ako väčšina ciest I. triedy na Slovensku. Navrhuje sa preto, aby sa zákaz

státia vzťahoval nielen na cesty I. triedy, ale aj na cesty označené značkou Hlavná cesta, čo vhodne korešponduje so (staro)novými zásadami používania tejto značky, keď sa už spravidla umiestňuje za koncom obce, resp. za križovatkou (mimo obce).

K bodu 40 [§ 28 písm. a)]

Vzhľadom na zavedené nové možnosti riadenia cestnej premávky pred priecestím podľa vyhlášky o dopravnom značení (svetelné signály červenej a žltej farby) sa formálne dopĺňa aj ustanovenie o zákaze vchádzania na železničné priecestie nielen vtedy, ak striedavo blikajú dve červená svetlá na priecestnom zabezpečovacom zariadení, ale aj vtedy, ak svieti signál červenej farby „Stoj!“.

K bodu 43 (§ 35 ods. 3)

Navrhuje sa celkovo prepracovať pravidlo o predchádzaní na diaľnici. V súčasnosti platný plošný zákaz predchádzania na diaľnici pre nákladné vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 7,5 t je značne atypický, bol zavedený v roku 2009 a vychádzal z vtedajšieho stavu cestnej (diaľničnej) siete a vtedajšieho technického stavu nákladných vozidiel. Po vzore z iných štátov sa predchádzanie ťažkými vozidlami na diaľnici upravuje tak, aby v prípade vhodných podmienok (t. j. výrazne vyššieho rozdielu medzi predchádzaným a predchádzajúcim vozidlom) bolo možné tento manéver vykonať za predpokladu, že na danom úseku diaľnice nebude zakázaný dopravnou značkou. Taktiež sa toto obmedzenie nebude týkať len nákladných vozidiel s celkovou hmotnosťou nad 7,5 t, ale všetkých vozidiel, ktoré nesmú na diaľnici jazdiť najvyššou dovolenou rýchlosťou 130 km/h, keďže aj pri nich je parameter dostatočného rozdielu v rýchlostiach podstatný. Uvedené znamená, že z dôvodu plynulosti cestnej premávky bude možné zákaz predchádzania prispôbovať dopravným značením lokálnym podmienkam (napr. intenzita premávky, počet jazdných pruhov v jednom smere jazdy, čas).

K bodom 45 a 46 (§ 39 ods. 1)

V dňoch pracovného pokoja, nedeľu a sobotu počas letných prázdnin platí pre ťažkú nákladnú dopravu (vozidlá nad 7,5 t a vozidlá nad 3,5 t s prípojným vozidlom) zákaz jazdy na diaľniciach, cestách pre motorové vozidlá a cestách I. triedy. Zákaz platí v čase 7:00 – 19:00, ak ide o prvý deň pracovného pokoja, v sobotu, ak táto nasleduje po pracovnom dni v období od 1. júla do 31. augusta, a ak ide o jeden deň pracovného pokoja, ktorý nasleduje po pracovnom dni. V nedeľu a v posledný deň pracovného pokoja zákaz platí v čase 00:00 – 22:00.

Zákaz začínajúci v 7:00 sa posúva na 9:00 a zákaz začínajúci o polnoci sa posúva na 6:00, teda v závislosti od toho, o aký deň ide, bude zákaz platiť len 10 h denne alebo len 16 h denne. Tým sa vytvorí dostatočný časový rámec na dojazd nákladných vozidiel do miesta určenia, resp. sa umožní jazda nákladným vozidlám, ktoré prepravujú tovar, ktorého preprava neznesie odklad z dôvodu možného narušenia výrobného procesu alebo skazy tovaru bez nutnosti požadovania výnimky zo zákazu jász.

K bodom 47 až 50 (§ 39 ods. 3)

Na základe poznatkov z aplikačnej praxe pri vydávaní výnimiek zo zákazu jazdy sa rozširuje okruh nákladných vozidiel, na ktorých sa tento zákaz nemá vzťahovať automaticky, priamo na základe zákona. Snahou je odbremeniť štátne orgány aj podnikateľské subjekty od nadbytočnej administratívnej záťaže v prípadoch, kedy je nepochybný spoločenský záujem na umožnení týchto jazd.

Vzhľadom na uvedené sa preto umožňuje jazda pre vozidlá použité pri výkone činnosti spojenej s údržbou, opravami a výstavbou železničnej infraštruktúry (t. j. nielen pri údržbe, oprave a výstavbe ciest ako je tomu v súčasnosti), vozidlá použité na prepravu

poľnohospodárskych produktov alebo kadáverov (t. j. nielen pri preprave potravín alebo živých zvierat) a vozidlá použité na pravidelný odvoz komunálneho odpadu z domácností.

Množstvo firiem vykonávajúcich medzinárodnú prepravu musí v súčasnom stave legislatívy požadovať udelenie výnimky zo zákazu jász, čo vytvára nadbytočnú byrokratickú záťaž. Vzhľadom na to, že mnoho výrobných podnikov s nepretržitou prevádzkou disponuje len minimálnymi skladovými zásobami (fungujú v režime just-in-time), je potrebné zabezpečiť stály príjem a vývoz výrobkov na ďalšie spracovanie. Dopĺňa sa preto možnosť jazdiť pre vozidlá použité na zásobovanie výrobných podnikov s nepretržitou prevádzkou na území Slovenskej republiky, ak je miesto nakládky alebo vykládky na území Slovenskej republiky (čo je podmienka, ktorá naďalej znemožňuje medzinárodný tranzit cez územie Slovenska počas nedelí a sviatkov).

Zároveň sa dopĺňa výnimka zo zákazu jazdy aj pre vozidlá autoškôl počas vykonávania vodičského kurzu a pre vozidlá školiacich stredísk počas vykonávania kurzov základnej kvalifikácie alebo pravidelného výcviku.

Dôležitou výnimkou je aj umožnenie dojazdu vozidiel do cieľa svojej jazdy na území Slovenskej republiky, čo pre vodičov bude znamenať vždy istotu dokončenia svojej jazdy, bez čakania na všeobecnú výnimku, ktorú povoľuje Ministerstvo vnútra SR.

K bodom 51 až 53 (§ 39 ods. 4)

V nadväznosti na praktické problémy spojené so všeobecne vymedzeným zákazom jazdy pre nákladné vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 12 t na cestách III. triedy sa upravuje okruh vozidiel, ktoré majú výnimku z tohto zákazu.

Súčasnú znenie zákona neumožňuje nákladným vozidlám nad 12 t vjazd na tieto cesty za účelom doplnenia paliva či dobitia elektrickej energie, čo je na jednej strane opodstatnené, aby sa zabránilo zneužívaniu tankovania a dobíjania na skracovanie si jazdy cez cesty III. triedy, na druhej strane však postihuje aj také čerpacie/nabíjacie stanice, ktoré sú umiestnené v bezprostrednej blízkosti diaľnic alebo ciest I. triedy a nie je pri nich riziko z nežiaduceho tranzitu. Navrhovaná výnimka je analogická k už existujúcim zákonným výnimkám zo zákazu vjazdu, ako sú napríklad účely opravy, servisu, absolvovania technickej a emisnej kontroly a odovzdania palubnej jednotky. Všetky tieto účely predstavujú technicko-prevádzkové dôvody, ktoré sú legitímne a nepredstavujú zneužívanie cestnej infraštruktúry na tranzit.

Aby sa však jednoznačne vylúčilo riziko systematického obchádzania zákazu alebo zneužívania výnimky na tranzit, modifikuje sa aj už existujúca výnimka tak, aby sa jasne vymedzilo, do akých servisov a staníc možno jazdiť po ceste III. triedy (len ak sú mimo obce, v bezprostrednej blízkosti cesty, na ktorú zákaz neplatí). Vyplýva to z toho, že má ísť o jednorazové, krátke a funkčne nevyhnutné jazdy, ktoré nemajú zásadný vplyv na technický stav ciest III. triedy ani na bezpečnosť cestnej premávky na nich.

Okrem týchto vozidiel sa dopĺňa výnimka aj pre historické vozidlá (veterány) s celkovou hmotnosťou nad 12 t, vzhľadom na ich celkovo malý počet a nízky počet jazd nepredstavujú reálne riziko pre cesty III. triedy.

K bodu 54 (§ 40 ods. 1)

Legislatívno-technická úprava nadväzujúca na navrhované zmeny v § 4 ods. 2 a s tým spojené preznačenie písmen.

K bodom 55 až 64, 162, 187 [§ 40, § 138 ods. 1 písm. j), § 141 ods. 6 písm. a)]

Navrhovanou úpravou sa nanovo špecifikujú vozidlá s právom prednostnej jazdy, teda vozidlá, ktoré pri plnení špeciálnych úloh môžu používať zvláštne výstražné znamenia.

Úprava zoznamu vozidiel s právom prednostnej jazdy podľa § 40 ods. 2 súvisí s navrhovaným zrušením možnosti udeľovať povolenie na používanie zvláštnych výstražných

znamení. V tomto kontexte sa preto zákonné vymedzenie vozidiel s právom prednostnej jazdy rozširuje o opodstatnené vozidlá, pri ktorých to spravidla vyžaduje ochrana života, zdravia a majetku alebo plnenie iných, špecifických úloh.

Na rozdiel od súčasnosti sa tak medzi dôvody prednostnej jazdy dopĺňa preprava ministrov a štátnych tajomníkov, preprava peňazí a iných hodnôt Národnou bankou Slovenska alebo vyšetrovanie závažných pracovných úrazov alebo závažnej priemyselnej havárie inšpektorátmi práce. Ambulancie dopravnej zdravotnej služby a ambulancie asistenčnej zdravotnej služby budú môcť využívať právo prednostnej jazdy pri plnení úloh na základe pokynu operačného strediska záchranej zdravotnej služby alebo pri preprave biologického materiálu; prevádzkovateľ vozidla, ktorý má oprávnenie na prepravu rádioaktívneho materiálu, tak bude môcť urobiť pri preprave rádioaktívneho materiálu potrebného v zdravotníctve alebo na zabezpečenie prevádzky jadrových zariadení.

Využívanie práva prednostnej jazdy pre dispečingy prevádzkovateľov mestskej dráhovej dopravy je dôležitým krokom pri zabezpečovaní a odstraňovaní dopravných nehôd električiek, kde je dôležité, aby sa vozidlo dopravného podniku v čo najkratšom čase dostalo na miesto nehody.

Z dôvodu zamedzenia zneužívania práva prednostnej jazdy sa pre subjekty mimo štátnych, bezpečnostných a záchranných zložiek zároveň zavádza povinnosť evidovať zvláštne výstražné znamenia v dokladoch vozidla a potreba jasného a viditeľného označenia týchto vozidiel, spravidla označením ich prevádzkovateľa. Prevádzkovatelia týchto vozidiel budú musieť prijať interné mechanizmy (predpisy) s podmienkami používania zvláštnych výstražných znamení a zabezpečiť spôsob bezodkladného evidovania ich použitia. Týmto sa zabezpečí možnosť kontroly prípadného zneužívania zvláštnych výstražných znamení a zároveň sa stanovia jasné a kontrolovateľné kritériá používania zvláštnych výstražných znamení. Nesplnenie povinnosti prevádzkovateľa vozidiel, ktoré využívajú právo prednostnej jazdy, určiť podmienky ich používania, spôsob evidovania používania a evidovania reálneho každého použitia bude správnym deliktom, za ktorý možno právnickej osobe alebo fyzickej osobe - podnikateľovi uložiť pokutu až do výšky 3500 €.

Mimo vozidlá vymedzené v § 40 ods. 2 bude možné udeliť povolenie na používanie zvláštnych výstražných znamení len pri vyhlásení mimoriadnej udalosti, núdzového stavu alebo výnimočného stavu. Zároveň bude musieť ísť len o také prípady počas mimoriadnej udalosti, núdzového stavu alebo výnimočného stavu, keď je to potrebné na ochranu života, zdravia alebo majetku.

V odseku 7 sa ako alternatíva dvojročnej praxe vo vedení motorového vozidla príslušnej skupiny umožňuje viesť vozidlo s právom prednostnej jazdy skupiny BE, C1, C1E, C alebo CE aj s ročnou praxou, ak má vodič vo vedení vozidla s právom prednostnej jazdy skupiny B najmenej dvojročnú prax.

K bodu 65 [§ 43 ods. 4 písm. b)]

Navrhovaná zmena reaguje na nové označovanie vyhradených miest, pri ktorom sa už nepoužíva dodatková tabuľka s evidenčným číslom vozidla.

K bodu 66 (§ 43 ods. 5)

Z dôvodu zamedzenia právnych pochybností sa navrhuje priamo do zákona doplniť oprávnenie obecného policajta odstrániť vozidlo, a teda už na tieto úkony nebude potrebné poverenie obecného policajta obcou ako správcom cesty. Zároveň sa jeho oprávnenia rozširujú aj o možnosť nariadiť odstránenie vozidla neoprávnene stojaceho na verejnej a cestnej zeleni, keďže tu už de facto nemusí ísť o cestu.

K bodu 67 (§ 43 ods. 8)

Z dôvodu zamedzenia právnych pochybností sa v zákone o cestnej premávke výslovne deklaruje, že technický výkon odstraňovania vozidiel (t. j. nie rozhodovať o odstránení, iba reálne vykonať odstránenie vozidla na základe rozhodnutia príslušného subjektu) môže správca cesty zabezpečiť aj prostredníctvom právnickej osoby, ktorá mu na základe zmluvy zabezpečuje plnenie niektorých činností spojených so správou cesty.

K bodu 70 (§ 55 ods. 1)

Cieľom navrhovanej úpravy je umožniť jazdu na chodníku oproti súčasnému zneniu aj deťom – cyklistom vo veku 10 až 14 rokov, ktorí jazdia samostatne. Po dovŕšení veku 10 rokov musia totiž deti na bicykloch používať buď cestu (vozovku) alebo cyklistickú infraštruktúru. Posunutie vekovej hranice reaguje na v praxi často nevyhovujúci stav cyklistickej infraštruktúry a na potrebu podporiť samostatné dochádzanie žiakov základných škôl do školy.

K bodu 71 (§ 55 ods. 5)

Z dôvodu predídienia nejasnostiam pri výklade a aplikácii zákona sa upravuje pravidlo o možnosti cyklistu predchádzať sprava stojace alebo pomaly idúce vozidlá, ktoré je negované tým, ak vodič takého vozidla dáva znamenie o zmene smeru jazdy doprava. Uvedené znemožňuje cyklistovi predchádzať stojace alebo pomaly idúce vozidlá, ktoré dávajú znamenie o zmene smeru jazdy hoci aj desiatky metrov pred reálnym odbočením.

Zmena spočíva v tom, aby cyklista mohol sprava predchádzať stojace vozidlá aj keď ich vodiči dávajú znamenie o zmene smeru jazdy doprava okrem prvého vozidla (t. j. vozidla, pred ktorým už nestojí iné vozidlo). Zákaz pre cyklistu predchádzať sprava pomaly sa pohybujúce vozidlá, ktorých vodiči dávajú znamenie o zmene smeru jazdy doprava, ostáva bezo zmeny.

K bodu 72 (§ 55 ods. 7)

Ide o spresnenie a doplnenie textu tak, aby bolo zrejmé, aké pravidlá platia pre špecifický druh chodcov, ktorí používajú cyklistickú infraštruktúru (osoby na kolieskových korčuľiach alebo lyžiach, klasických kolobežkách a pod.). Platí, že ak používajú cyklistickú infraštruktúru, vzťahujú sa na nich pravidlá ako na cyklistov.

K bodu 73 (§ 55 ods. 8)

Precizovanie textu o priechode pre cyklistov, pri ktorom sa cyklista musí presvedčiť, či tak môže urobiť bez nebezpečenstva. Má ísť len o taký priechod, ktorý je vyznačený na priamom úseku cesty mimo križovatky, čiže ak je priechod vyznačený síce mimo križovatky, ale nie na priamom úseku cesty (napr. cestička pre cyklistov vedená popri ceste, ktorá priechodom križuje vjazd do areálu s obmedzeným prístupom, oploteného objektu, garáže, na parkovisko a pod.), toto pravidlo sa neuplatňuje.

K bodu 75 (§ 59a ods. 1)

K situáciám, kde je jazda dvoch cyklistov vedľa seba prirodzená a žiaduca, a zároveň nemá negatívny vplyv na iných účastníkov premávky, patrí zo svojej podstaty aj bicyklová cesta, na ktorej môžu už v súčasnosti cyklisti využívať celú šírku vozovky. Doplnenie aj jazdy vedľa seba je teda len logickým doplnením pravidiel vzťahujúcich sa na bicyklovú cestu.

K bodu 77 (§ 60 ods. 5)

Úprava sa navrhuje v nadväznosti na rozširovanie tzv. objektívnej zodpovednosti, v rámci čoho vzniká potreba osádzania technických zariadení slúžiacich na dokumentovanie porušení pravidiel cestnej premávky, prioritne stacionárnych zariadení. Tieto zariadenia sa môžu

inštalovať na existujúce stĺpy alebo konštrukcie, na ktorých už môžu byť osadené aj dopravné značky či na konštrukcie dopravných zariadení (semaforov, portálov).

K bodom 80, 188 (§ 63 ods. 2, § 141 ods. 6)

Z dôvodu praktického nevyužívania sa navrhuje vypustiť už pomerne archaické ustanovenie o vydávaní poverení na zastavovanie vozidiel. Uvedené ustanovenie možno z hľadiska koncepcie zákona považovať za nelogické, keďže zákon pripúšťa možnosť zastavovania vozidiel aj iným osobám, a to bez vystavenia špeciálneho poverenia na zastavovanie, napr. sprievodca hnaných zvierat, vedúci organizovaného útvaru školskej mládeže alebo osoba vykonávajúca prácu na ceste.

K bodom 82, 89 až 92 [§ 69 ods. 1 písm. h), § 72a]

Zavádza sa možnosť zadržania dokladov vozidla a tabuliek s evidenčným číslom, resp. použitia technického prostriedku na zabránenie odjazdu vozidla, ak nedôjde k uhradeniu pokuty na mieste za prekročenie najväčšej prípustnej hmotnosti. V súčasnosti nie je efektívna možnosť vymáhania týchto pokút, najmä pri vodičoch z tretích krajín, pričom pri zadržaní dokladov a tabuliek a s tým spojeným znemožnením pokračovania v jazde pre dané vozidlo, sa zabezpečí v podstate okamžitá a najmä efektívna úhrada pokuty, čo bude mať v konečnom dôsledku preventívny a výchovný charakter pre dopravcov. Predpokladá sa, že týmto opatrením dôjde k zníženiu porušovania týchto predpisov.

K bodom 84, 86, 144 (§ 70 ods. 9, § 71 ods. 4, § 104 ods. 16)

V nadväznosti na generálny zákaz poskytovať údaje o cudzincoch, pri ktorých sa z dôvodu medzinárodnej ochrany uplatňujú špecifické pravidlá (azylanti, cudzinci s doplnkovou ochranou, odídenci, žiadatelia o udelenie azylu alebo o poskytnutie dočasného útočiska do ich domovského štátu (§ 49 ods. 3 zákona č. 480/2002 Z. z. o azyle) sa navrhuje nezasielať vodičské preukazy týchto osôb do krajiny ich vydania v situáciách, kedy sa zvyčajne zasielajú (napr. pri zadržaní alebo výmene vodičského preukazu).

K bodu 85 (§ 70 ods. 11)

V súvislosti s právnou úpravou daňovej exekúcie zadržaním vodičského preukazu podľa § 148a Daňového poriadku sa navrhuje úprava fikcie zadržania vodičského preukazu. Vodičský preukaz sa tak bude považovať za zadržaný aj v prípade, ak správca dane vydá príkaz na zadržanie vodičského preukazu (daňový exekučný príkaz) v súlade s ustanoveniami Daňového poriadku a súčasne vyznačí túto skutočnosť v evidencii vodičov.

K bodu 87 [§ 72 ods. 1 písm. j)]

Súčasná právna úprava neumožňuje policajtom zadržať osvedčenie o evidencii v súvislosti s porušením ustanovení tretej časti zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, ktorá sa týka prepravy nebezpečných vecí. Keďže ide o prepravu nebezpečných vecí (výbušniny, rádioaktívne látky, chemické látky, biologický a iný nebezpečný odpad, živé mikroorganizmy atď.), prepravujúce vozidlá musia spĺňať prísne požiadavky podľa dohody ADR. V prípade zistenia nedostatkov pri kontrole policajt prejednáva takéto porušenia v blokovom konaní. § 39 ods. 4 zákona o cestnej doprave ustanovuje, že ak kontrolný orgán zistí porušenie povinnosti, ktorá je zatriedená do rizikovej kategórie I s vysokým rizikom ohrozenia života ľudí, závažného poškodenia ich zdravia alebo významného poškodenia životného prostredia, prijme okamžité ochranné alebo nápravné opatrenia vrátane odstavenia vozidla. Vzhľadom na to sa dopĺňa oprávnenie policajta zadržať v týchto prípadoch osvedčenie o evidencii a tabuľky s evidenčným číslom, čím vodičovi znemožní s daným vozidlom pokračovať v ďalšej jazde až do odstránenia problému.

K bodu 88 (§ 72 ods. 14)

V súvislosti s navrhovanou právnou úpravou exekúcie predajom hnutelných vecí – motorového vozidla v Daňovom poriadku sa navrhuje zaviesť oprávnenie policajta zadržať osvedčenie o evidencii vozidla na základe žiadosti správcu dane.

K bodu 93 (poznámka pod čiarou k odkazu 41a)

Aktualizácia odkazu v poznámke pod čiarou v nadväznosti na navrhované zmeny v zákone o autoškolách.

K bodu 94 (§ 74 ods. 2)

Navrhuje sa, aby zákonný zástupca držiteľa vodičského oprávnenia skupiny B, ktorému bolo vodičské oprávnenie skupiny B udelené pred dovŕšením veku 18 rokov, mohol požiadať o zápis „povinného spolujazdca“ do evidencie vodičov aj prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Uvedená úprava reaguje na potrebu modernizácie a elektronizácie verejnej správy a je v súlade so snahou o znižovanie administratívnej záťaže osôb. Zavedením tejto možnosti sa zabezpečí efektívnejšie, dostupnejšie a menej zaťažujúce uplatňovanie predmetného práva, čo prispeje k vyššiemu komfortu žiadateľov a zefektívneniu výkonu verejnej správy.

K bodu 95 [§ 77 ods. 1 písm. f)]

Legislatívno-technická úprava nadväzujúca na navrhované zmeny v zákone o autoškolách.

K bodu 96 (§ 77)

Vypustením odsekov 4 a 5 z § 77 sa vyníma čestné vyhlásenie žiadateľa o udelenie vodičského oprávnenia o splnení niektorých podmienok na udelenie vodičského oprávnenia zo žiadosti o udelenie vodičského oprávnenia. Uvedené súvisí s presunutím čestného vyhlásenia do záznamu o zisťovaní odbornej spôsobilosti, čo je potrebné z dôvodu zavedenia podania žiadosti o udelenie vodičského oprávnenia prostredníctvom elektronickej služby ako je navrhované v § 77b.

K bodom 97, 104, 105, 108, 109 [§ 77 ods. 6 písm. c), § 83 ods. 1 písm. b), § 83 ods. 2, § 85]

Ide o zmeny, ktorými sa hodnotenie teoretickej skúšky a skúšky z vedenia motorového vozidla bude evidovať elektronicky, v rámci evidencie vodičov. Zároveň sa elektronicky v evidencii vodičov bude viesť aj protokol o skúškach z odbornej spôsobilosti.

K bodom 98, 101 až 103 (§ 77b, § 79 ods. 6 až 12, § 79a, § 80)

V súlade s navrhovaným rozdelením vodičského kurzu na teoretickú a praktickú časť (novela zákona o autoškolách v čl. V) sa navrhuje rozdeliť aj skúšku z odbornej spôsobilosti u žiadateľov o udelenie vodičského oprávnenia. Teoretická skúška ako prvá časť skúšky z odbornej spôsobilosti sa vykoná už po absolvovaní výučby teórie v autoškole. Na teoretickú skúšku sa žiadateľ bude prihlasovať sám, a to prostredníctvom elektronickej služby, keďže teoretická skúška sa bude môcť vykonať v skúšobnej miestnosti ktoréhokoľvek orgánu Policajného zboru. Ak účastník vodičského kurzu do 3 mesiacov od ukončenia výučby teórie v autoškole neprospeje na teoretickej skúške, bude nútený znova absolvovať výučbu teórie v autoškole. Úspešné absolvovanie teoretickej skúšky bude podmienkou na pokračovanie v praktickom výcviku vodičského kurzu. Týmto sa dosiahne, že v praktickej časti vodičského kurzu bude pokračovať len ten účastník vodičského kurzu, u ktorého je už overené, že teoreticky ovláda pravidlá cestnej premávky.

Po úplnom ukončení vodičského kurzu bude žiadateľov na skúšku z vedenia motorových vozidiel prihlasovať naďalej autoškola, avšak bude už tak robiť elektronicky, po tom ako samotný žiadateľ vyplní elektronicky svoju žiadosť o udelenie vodičského oprávnenia. O tom, že zaevidovanie žiadosti v evidencii vodičov prebehlo a všetko je v poriadku, bude uchádzač informovaný automatizovane, t. j. notifikáciami na kontaktné údaje, ktoré poskytne (mail, SMS). Ostatné základné požiadavky prihlasovania na skúšku z vedenia motorových vozidiel ostávajú zachované (lehota 6 mesiacov od ukončenia kurzu na podanie prihlášky, pristavenie vozidla autoškoly s inštruktorom a pohonnými hmotami, atď.).

K bodom 99 a 100 (§ 78 ods. 7 a 8)

Ide o reakciu na požiadavky aplikačnej praxe v súvislosti s udeľovaním vodičského oprávnenia vodičom – profesionálom. Ak je osoba už držiteľom harmonizovaného kódu na príslušný druh dopravy, ktorý získala absolvovaním kurzu základnej kvalifikácie a úspešne vykonanou skúškou po tomto kurze, nie je potrebné tento kurz základnej kvalifikácie opakovať, ak dochádza k rozšíreniu vodičského oprávnenia v rámci rovnakého druhu dopravy, napr. pri rozšírení vodičského oprávnenia skupiny C1 na skupinu C alebo z vodičského oprávnenia skupiny D1 na skupinu D.

K bodu 106 (§ 84 ods. 1)

Navrhuje sa odoberať preukaz skúšobného komisára, ak skúšobný komisár bol na skúške na predĺženie platnosti preukazu skúšobného komisára alebo na rozšírenie rozsahu preukazu skúšobného komisára hodnotený klasifikačným stupňom neprospel.

K bodu 107 [§ 84 ods. 4 písm. b)]

Ide o zosúladenie pojmov s § 82 ods. 1, podľa ktorého sa preukaz skúšobného komisára vydáva (neudeľuje) a taktiež sa vykonáva skúška na vydanie (nie na udelenie) preukazu skúšobného komisára.

K bodom 110, 121, 122, 124, 131 [§ 91 ods. 3, § 91a, § 91b, § 92 ods. 3 písm. d), § 92 ods. 8 písm. d)]

V roku 2019 sa zaviedol prísnejší pohľad na opakované porušovania pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, kedy bola odstránená minimálna výška pokuty (60 eur), ktorá bola určujúcim kritériom pre aktivovanie opatrení podľa § 91 ods. 3. Napriek tomuto sprísneniu sa však nepodarilo dosiahnuť želaný cieľ, ktorým bolo lepšie identifikovať recidivistov porušujúcich pravidlá cestnej premávky, u ktorých je vysoká pravdepodobnosť budúceho zapríčinenia dopravnej nehody.

Hoci sú súčasné opatrenia, ako je preskúmanie zdravotnej a psychickej spôsobilosti, dôležité, často nestačia na zmenu hlboko zakorenených rizikových návykov u vodičov. Pre skutočné ovplyvnenie správania je potrebný aj aktívny, cielený psychologický vplyv, ktorý súčasné metódy založené len na preskúmaní nemusia zabezpečiť. Súčasná právna úprava, často označovaná ako princíp „trikrát a dost“, sa zdá byť nedostatočne účinná pri odrádzaní skutočne nebezpečných vodičov. Štatistiky naznačujú, že napriek existencii § 91 ods. 3, mnohí vodiči pokračujú v riskantnom správaní, kým dosiahnu prah troch závažných priestupkov a ani potom uložené opatrenia nevedú vždy k trvalej zmene ich správania.

Ak pre nových vodičov platí taká právna úprava (§ 91a), ktorá im po dvoch závažných priestupkoch ukladá povinnosť absolvovať rehabilitačný program, nie je dôvod, prečo by sa takýto program nemal vzťahovať aj na skúsenejších vodičov. Hoci skúsení vodiči majú viac vodičskej praxe, ich opakované zlyhania môžu signalizovať pretrvávajúci problém s dodržiavaním pravidiel alebo pokles spôsobilosti.

Z uvedeného dôvodu sa navrhuje precizovať dnes účinné ustanovenie § 91 ods. 3, ktoré v súčasnosti ukladá orgánu Policajného zboru povinnosť rozhodnúť o podrobení sa doškološovaciemu kurzu, preskúšaní odbornej spôsobilosti (teória aj vedenie) a preskúmaní zdravotnej a psychickej spôsobilosti, ak držiteľ vodičského oprávnenia v posledných 12 mesiacoch ako vodič motorového vozidla trikrát poruší pravidlá cestnej premávky závažným spôsobom (mimo tzv. mladých vodičov, ktorých prípadná recidíva sa posudzuje podľa § 91a).

Doterajšie preskúmanie zdravotnej a psychickej spôsobilosti sa nahrádza rehabilitačným programom pre vodiča, ktorý zákon pozná už dnes a realizuje sa pri opatreniach zameraných na mladého vodiča podľa § 91a. Vodič absolvuje preskúmanie zdravotnej a psychickej spôsobilosti až ako podmienku vrátenia odobratého vodičského oprávnenia v dôsledku prípadného štvrtého porušenia pravidiel v priebehu 12 mesiacov. Zároveň sa priestupky, ktoré sa rátať medzi tri závažné, rozširujú aj o tie, ktoré držiteľ vodičského oprávnenia spácha nielen ako vodič motorového vozidla, ale aj ako vodič nemotorového vozidla a vodič malého elektrického vozidla, keďže je žiaduce rozšíriť zásah tohto opatrenia a vplývať tak na dodržiavanie pravidiel cestnej premávky ako takých, bez ohľadu na druh vozidla, ktoré v danom momente osoba vedie.

Navrhuje sa teda systém stupňovaných opatrení, kde sa následky za opakované porušenia postupne sprísňujú, t. j. ak po treťom opakovanom porušení v lehote 12 mesiacov vodič poruší opakovane (v tej istej lehote), teda štvrtýkrát, pravidlo cestnej premávky závažným spôsobom, orgán Policajného zboru rozhodne o odobratí vodičského oprávnenia, ktoré bude možné vrátiť až po podrobení sa rehabilitačnému programu pre vodičov, doškološovaciemu kurzu, po preskúmaní zdravotnej a psychickej spôsobilosti a preskúšaní odbornej spôsobilosti. Súčasne bude platiť pravidlo, že preskúšanie odbornej spôsobilosti možno vykonať najskôr po uplynutí 3 mesiacoch od odobratia vodičského oprávnenia; každé odobratie vodičského oprávnenia bude teda trvať minimálne 3 mesiace (zákonná lehota, ktorú nemožno skrátiť). Uvedené sa navrhuje ako obdoba opatrení zavedených pre mladých vodičov v § 91a.

Návrh zákona má tiež za cieľ zabezpečiť vyššiu právnu istotu držiteľa vodičského oprávnenia pri štyroch možných súbežne prebiehajúcich konaniach – podľa § 91 ods. 3, § 91a ods. 1, § 92 ods. 3 písm. c) alebo písm. d) tým, že sa jednoznačne definuje možnosť rozhodnúť o jednom porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom len v jednom konaní. Zabráni sa tak situácii, kedy by napríklad jedno konkrétne porušenie pravidiel cestnej premávky spáchané závažným spôsobom bolo zohľadnené viackrát, v rôznych konaniach. Na druhej strane, navrhované znenia § 91 ods. 9 v spojení s § 91 ods. 3, § 92 ods. 3 písm. d), § 91a ods. 1 alebo § 92 ods. 3 písm. c) majú zabezpečiť aj to, že každý jeden skutok, ktorým došlo k porušeniu pravidla cestnej premávky závažným spôsobom, bude vždy započítaný do niektorého z uvedených konaní.

Ak napríklad po odobratí vodičského oprávnenia z dôvodu podľa § 92 ods. 3 písm. c) alebo d) vodič opätovne poruší pravidlo cestnej premávky závažným spôsobom, toto už bude prvým skutkom pre prípadné ďalšie konanie podľa § 91 ods. 3, resp. § 91a ods. 1. Samozrejme, že aj tu bude platiť navrhované ustanovenie § 92 ods. 9 a prípadné odobratie vodičského oprávnenia bude len vyznačované. Tu však nastupuje posledný stupeň v systéme stupňovaných opatrení zameraných na recidivistov – jazda v čase odobratia vodičského oprávnenia napĺňa znaky skutkovej podstaty trestného činu (§ 348 Trestného zákona).

Ak bol skutok, pri ktorom došlo k porušeniu pravidla cestnej premávky závažným spôsobom spáchaný držiteľom vodičského oprávnenia podľa § 91a ods. 1 (tzv. mladým vodičom) a o tomto skutku nemohlo byť z rôznych dôvodov rozhodnuté, teda započítané do dvoch (§ 91a ods. 1), resp. do troch (§ 92 ods. 3 písm. c)) skutkov, bude tento považovaný za prvý skutok do prípadného budúceho konania podľa § 91 ods. 3, resp. § 92 ods. 3 písm. c).

V tejto súvislosti sa súčasne navrhuje zelektronizovanie výmeny údajov medzi dopravnými psychológmi a Policajným zborom. Dopravný psychológ zapíše začiatok rehabilitačného

programu do evidencie vodičov elektronicky a evidencia vodičov mu vráti výpis, v ktorom okrem iného psychológ bude mať k dispozícii aj porušenia pravidiel cestnej premávky, ktorých sa účastník programu dopustil, aby psychológ vedel viesť rehabilitačný program adresnejšie. Po ukončení rehabilitačného programu posudzujúci psychológ bezodkladne, najneskôr do 5 pracovných dní, dopíše elektronicky do evidencie potrebné údaje. Uvedené sa považuje za splnenie povinnosti podľa § 91 ods. 3, § 91a ods. 1, resp. za splnenie jednej z podmienok na vrátenie odobratého vodičského oprávnenia podľa § 92 ods. 8 písm. d).

Rehabilitačný program môže byť delený podľa veku, protiprávnych skutkov a pod. Podrobnosťami obsahu a rozsahu rehabilitačného programu sa zaoberajú odborníci z oblasti psychológie a budú obsahom právnej úpravy vo vykonávacej vyhláške.

O aktuálnom stave počtu porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom sa každý môže oboznámiť prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel alebo požiadaním o výpis z evidencie vodičov na dopravnom inšpektoráte.

Vo vzťahu k tzv. mladým vodičom (držiteľom vodičského oprávnenia skupiny B do dvoch rokov od jeho udelenia) boli v zákone o cestnej premávke prijaté opatrenia len nedávno (nemožno ešte kvantifikovať ich účinnosť), navrhuje sa preto ich ponechanie popri existujúcom, resp. novelizovanom systéme opatrení podľa § 91 ods. 3.

Následkom zaznamenania tretieho porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom u vodiča vozidla, ktorý je držiteľom vodičského oprávnenia, v priebehu 12 mesiacov je nariadenie zákonom taxatívne ustanovených opatrení. Ak by tieto opatrenia neboli v lehote určenej orgánom Policajného zboru v príslušnom rozhodnutí splnené a zdokladované, vodičské oprávnenie bude jeho držiteľovi odobraté. Následkom zaznamenania štvrtého porušenia pravidla cestnej premávky závažným spôsobom v priebehu 12 mesiacov týmto vodičom bude odobratie vodičského oprávnenia; prípadné porušenie zákazu vyplývajúceho z rozhodnutia o odobratí vodičského oprávnenia je trestným činom (§ 348 Trestného zákona).

K bodom 111 až 114, 116 až 120 (§ 91, § 91a ods. 3)

Navrhuje sa zjednodušiť a unifikovať určenie skupín vodičského oprávnenia, z ktorých má držiteľ vodičského oprávnenia vykonať preskúšanie odbornej spôsobilosti alebo podrobiť sa doškološovaciemu kurzu. V súčasnosti, pri striktnom výklade § 91, by sa v niektorých prípadoch mal držiteľ vodičského oprávnenia podrobiť preskúšaniu odbornej spôsobilosti a doškološovaciemu kurzu v rozsahu všetkých udelených skupín vodičského oprávnenia (napríklad pri preskúšaní odbornej spôsobilosti držiteľa všetkých skupín by tento mal vykonať 16 skúšobných testov). Podľa navrhovanej zmeny sa jednotlivé skupiny vodičských oprávnení triedia výslovne len na účely preskúšania odbornej spôsobilosti a doškološovacieho kurzu na tri kategórie, podľa ktorých bude možné jasne určiť skupiny, z ktorých sa daná osoba musí preskúšať, resp. z ktorých musí absolvovať doškološovací kurz.

Zadefinovanie prekluzívnej lehoty 3 rokov od vzniku dôvodu na uloženie opatrenia podľa § 91 ods. 3 alebo 4 zákona o cestnej premávke je dôležité z hľadiska potreby zabezpečenia právnej istoty a proporcionality správneho konania. Uloženie opatrenia aj po dlhom časovom odstupe od vzniku dôvodu môže byť vnímané ako neprimerané a právne neisté. Stanovenie maximálnej lehoty zaručuje, že dotknuté osoby budú vedieť, že po uplynutí tohto obdobia už im uloženie opatrenia nehrozí, ak orgán verejnej moci nekonal v primeranom čase. Zákomom ustanovená lehota na druhej strane aj motivuje príslušné orgány konať bez zbytočného odkladu a efektívne posudzovať prípady, v ktorých je uloženie opatrení opodstatnené. Predchádza sa tak neodôvodnenému zdržovaniu a zabezpečuje sa rýchlejší priebeh správnych konaní.

Navrhovaná zmena v § 91 ods. 10 zavádza pravidlo, podľa ktorého sa porušenie pravidla závažným spôsobom, ku ktorému došlo v lehote uvedenej v § 91a ods. 1 a o ktorom nebolo rozhodnuté podľa § 91a ods. 1 alebo § 92 ods. 3 písm. c), posudzuje ako relevantné porušenie v konaní podľa § 91 ods. 3. Toto ustanovenie zabezpečuje, že takéto skoršie porušenie, o ktorom

nebolo meritórne rozhodnuté, sa zohľadní v neskoršom konaní. Zároveň sa explicitne stanovuje, že každé jednotlivé porušenie podľa § 91 ods. 3 sa môže započítať len raz v rámci konania podľa tohto ustanovenia, čím sa vylučuje kumulatívne zohľadňovanie rovnakého porušenia vo viacerých konaniach. Cieľom je zabezpečiť, aby sa pri posudzovaní opakovaných porušení vychádzalo z ich reálneho počtu.

K bodu 115 (§ 91 ods. 11)

Rovnako ako je navrhované pri rehabilitačnom programe, aj pri odbornom poradenstve sa navrhuje, aby psychológia elektronicky oznamovali relevantné údaje priamo do evidencie vodičov.

K bodu 123 [§ 92 ods. 2 písm. c)]

Legislatívno-technická úprava, ktorou sa jednoznačne definuje odobratie vodičského oprávnenia aj v prípade nepodrobenia sa nariadenému rehabilitačnému programu.

K bodom 125, 159 [§ 92 ods. 4, § 137 ods. 1 písm. q)]

Navrhované ustanovenie výslovne upravuje právny účinok rozhodnutia o odobratí vodičského oprávnenia, čím sa zabezpečuje jednoznačnosť a právna istota pri uplatňovaní zákazu činnosti vedenia motorového vozidla. Cieľom je odstrániť výkladové nejasnosti v praxi a potvrdiť, že držiteľ vodičského oprávnenia po jeho odobratí nesmie viesť motorové vozidlo až do jeho prípadného vrátenia. Súčasne dochádza i k bližšiemu previazaniu pojmov s § 348 ods. 1 písm. d) Trestného zákona na účely vyvodzovania trestnoprávnej zodpovednosti vedenia motorového vozidla v čase odobratého vodičského oprávnenia (obdoba vedenia motorového vozidla počas trestu alebo sankcie zákazu činnosti viesť motorové vozidlá).

Z rovnakých dôvodov ako je navrhované v § 91 ods. 5 pri nariadení opatrení podľa § 91, sa aj pri odobratí vodičského oprávnenia navrhuje prekluzívna lehota 3 rokov na rozhodnutie.

K bodu 126 (§ 92 ods. 5)

Navrhuje sa umožniť vykonať ďalšiu skúšku z odbornej spôsobilosti v kratšej lehote, už po uplynutí jedného mesiaca od vykonania poslednej neúspešnej skúšky z odbornej spôsobilosti, ak držiteľ vodičského oprávnenia má odobraté vodičské oprávnenie.

K bodu 127 (§ 92 ods. 6)

Navrhuje sa výslovne upraviť postupy pri zrušení obmedzenia vodičského oprávnenia viesť len motorové vozidlá s automatickou prevodovkou. Keďže na osobitnú skúšku potrebnú na zistenie praktických schopností a zručností držiteľa takto obmedzeného vodičského oprávnenia je potrebná súčinnosť autoškoly (ide de facto o skúšku z vedenia motorového vozidla, t. j. je potrebné vozidlo autoškoly s pohonnými hmotami, autocvičisko, inštruktor), je nevyhnutné, aby boli praktické schopnosti a zručnosti danej osoby overené aj samotnou autoškolou, a to prostredníctvom osobitného výcviku.

K bodu 128 (92 ods. 7)

Špecifikuje sa spôsob určenia skupiny vodičského oprávnenia, z ktorej/ktorých bude držiteľ vodičského oprávnenia, ktorému bolo jeho oprávnenie odobraté, preskúšaný, aby mu jeho oprávnenie mohlo byť vrátené, a to odkazom na kategórie podľa navrhovaného § 91 ods. 8.

K bodu 129 (§ 92 ods. 8)

Legislatívno-technická úprava spočíva v zmene označenia odkazu.

K bodu 130 [§ 92 ods. 8 písm. c)]

Dopĺňa sa povinnosť podrobiť sa rehabilitačnému programu pre vodiča ako podmienky pre vrátenie odobratého vodičského oprávnenia. Tomuto opatreniu je v súčasnosti povinný podrobiť sa mladý vodič podľa § 91a v konaní, ktoré odobratiu vodičského oprávnenia predchádzalo.

K bodom 132, 186, 191 [§ 92 ods. 9 a 10, § 141 ods. 5 písm. c), § 141 ods. 6 písm. l)]

Navrhovanými zmenami sa upravujú situácie, ak po odobratí vodičského oprávnenia vzniknú opäťovne ďalšie dôvody na odobratie vodičského oprávnenia, ale toto je stále v stave odobraté – ešte vrátené nebolo. Keďže nie je v súlade s logickým výkladom právnych noriem odobrať už odobraté vodičské oprávnenie (tento zákaz sa preto ustanovuje aj explicitne, aby nebol založený len výkladom) a aby z neskôr zistených alebo nadobudnutých dôvodov na odobratie vodičského oprávnenia mal držiteľ odobratého vodičského oprávnenia povinnosť podrobiť sa viacerým povinnostiam na účely vrátenia vodičského oprávnenia, je potrebné zadefinovať princíp akéhosi spočítania podmienok pre vrátenie vodičského oprávnenia pred jeho reálnym vrátením.

Praktickým riešením teda bude, že orgán Policajného zboru vydá rozhodnutie o doplnení nového, ďalšieho dôvodu odobratia a súčasne uvedie všetky podmienky vrátenia oprávnenia aj z pôvodného rozhodnutia o odobratí vodičského oprávnenia spolu s novými podmienkami. Rozhodnutie sa vydáva bez začatia konania (keďže sa len deklaruje neustála platnosť rozhodnutia o odobratí vodičského oprávnenia); zaručí sa tak efektívnosť, rýchlosť a hospodárnosť vrátenia vodičského oprávnenia. Proti rozhodnutiu bude možné podať odvolanie, ktorého odkladný účinok nemá žiadny vplyv, keďže ide len o potvrdenie nevrátenia vodičského oprávnenia a napočítanie ďalších povinností, ktorých splnenie je držiteľ odobratého vodičského oprávnenia povinný preukázať. Podľa navrhovaného § 141 ods. 5 písm. c) odvolanie proti rozhodnutiu o odobratí vodičského oprávnenia nemá odkladný účinok.

Pôvodné rozhodnutie o odobratí vodičského oprávnenia sa nemôže zrušiť, keďže z neho vyplýva pôvodné rozhodnutie vo veci – odobratie vodičského oprávnenia a toto rozhodnutie o doplnení ďalšieho alebo ďalších dôvodov odobratia vodičského oprávnenia len rozširuje pôvodný dôvod stále prebiehajúceho stavu odobratia oprávnenia. Ak vznikne ďalší dôvod inak na odobratie vodičského oprávnenia v čase odobratého vodičského oprávnenia, ktorý je totožný s pôvodným rozhodnutím o odobratí (resp. s pôvodným a doplneným rozhodnutím), nevzniká tak ani nová povinnosť splniť ďalšie opatrenia, orgán Policajného zboru nerozhodne ani o odobratí vodičského oprávnenia ani o doplnení dôvodu odobratia oprávnenia, keďže neexistuje povinnosť, ktorú započítať. V takom prípade len neformálnym záznamom do spisu uvedie skutočnosti, pre ktoré sa nerozhodovalo, t. j. § 92 ods. 9 prvá veta s poukazom na § 141 ods. 6 písm. l).

Vodičské oprávnenie sa neodoberie tomu, kto v čase rozhodovania o odobratí vodičského oprávnenia má vodičské oprávnenie odobraté; správny poriadok sa nepoužije na určenie podmienok podľa § 92 ods. 9, ak sa nezmenili dôvody odobratia vodičského oprávnenia. O tomto úkone sa účastník konania neupovedomuje.

K bodu 133 [§ 95 ods. 2 písm. c)]

Dopĺňa sa podmienka pobytu na vydanie vodičského preukazu, čo je potrebné najmä pri získaní ďalšieho vodičského oprávnenia skupiny C a D v nadväznosti na získanie osvedčenia o základnej kvalifikácii vodiča.

K bodu 134 (§ 96 ods. 8, § 97 ods. 9)

Navrhnutá zmena umožní poskytnutie služby občanom a iným osobám, ktorá zodpovedá súčasným štandardom pri iných dokladoch, a taktiež rovnomernejšie rozloží zaťaženie oddelení

dokladov v rámci Slovenskej republiky tým, že si držiteľ vodičského preukazu bude môcť pri výmene alebo obnovení určiť pri podaní žiadosti o vydanie nového preukazu miesto jeho prevzatia.

K bodu 135 (§ 96 ods. 8, § 97 ods. 9, § 104 ods. 15, § 105 ods. 5)

Pri žiadosti o výmenu alebo obnovenie vodičského preukazu (vrátane výmeny alebo obnovenia cudzieho vodičského preukazu) sa umožňuje odovzdať vodičský preukaz alebo zahraničný vodičského preukaz až pri prevzatí „nového“ preukazu, čím sa vychádza v ústrety praktickým potrebám držiteľov vodičského oprávnenia, aby mohli využívať svoje oprávnenie aj počas čakania na dodanie nového preukazu.

K bodu 136 (§ 97 ods. 1)

Rozširujú sa dôvody obnovenia neplatného vodičského preukazu, ak sa jeho držiteľ vzdal vodičského oprávnenia alebo ak vodičské oprávnenie v ňom uvedené bolo odobraté alebo obmedzené, čo má praktický význam napríklad pri vydávaní kvalifikačnej karty vodiča, kedy okresný úrad v sídle kraja povinne kontroluje platnosť vodičského preukazu.

K bodu 138 [§ 100 ods. 1 písm. a)]

Z dôvodu neplatnosti vodičského preukazu uplynutím jeho platnosti sa vypúšťajú odkazy na prechodné ustanovenia, keďže platnosť vodičského preukazu môže uplynúť aj na základe iných ustanovení.

K bodu 139 [§ 100 ods. 1 písm. d)]

Dopĺňajú sa dôvody neplatnosti vodičského preukazu aj o jeho poškodenie, ako je štandardom pri iných dokladoch.

K bodu 140 [§ 100 ods. 1 písm. e)]

Zosúladenie dôvodu neplatnosti vodičského preukazu s § 98 ods. 1 písm. a), ktorý zahŕňa aj povinnosť vodiča chrániť vodičský preukaz pred zničením.

K bodu 141 (§ 100 ods. 4)

Medzi fikcie neplatnosti vodičského preukazu sa dopĺňa aj situácia, ak sa vodič, ktorý je držiteľom vodičského preukazu vydaného pred 19. januárom 2013 a je starší ako 65 rokov, nepreukáže na výzvu policajta dokladom o zdravotnej spôsobilosti, čo v súčasnosti absentuje (na rozdiel od nepredloženia dokladov o zdravotnej alebo psychickej spôsobilosti v iných prípadoch).

K bodu 142 (§ 100 ods. 5)

Navrhuje sa fikcia platnosti vodičského preukazu po tom, ako sa vráti odobraté vodičské oprávnenie, čo umožní vrátiť vodičský preukaz jeho držiteľovi, ak údaje v ňom na základe uložených opatrení zostávajú nezmenené a nebránia tomu ďalšie zákonné dôvody, čo má praktický význam najmä pre profesionálnych vodičov, keďže číslo vodičského preukazu je uvedené v osvedčení o základnej kvalifikácii, ako aj v kvalifikačnej karte vodiča.

K bodu 143 (§ 104 ods. 11, § 105 ods. 4)

Dopĺňa sa podmienka pobytu na území Slovenskej republiky na vydanie vodičského preukazu z dôvodu výmeny alebo obnovenia zahraničného vodičského preukazu za vodičský preukaz Slovenskej republiky.

K bodu 145 [§ 107 ods. 2 písm. j)]

Legislatívno-technická zmena nadväzujúca na navrhované zmeny v § 77 ods. 6 písm. c), § 83 ods. 1 písm. b), § 83 ods. 2 a § 85.

K bodu 146 [§ 107 ods. 2 písm. n)]

V súvislosti s navrhovaným rozdelením vodičského kurzu a skúšky z odbornej spôsobilosti na teoretické a praktické časti je žiaduce, aby evidencia vodičov mohla disponovať kontaktnými údajmi osôb ešte pred tým, ako sa im udelí vodičské oprávnenie (t. j. už v čase, kedy je táto osoba žiadateľom alebo účastníkom kurzu podľa zákona o autoškolách).

K bodu 147 [§ 107 ods. 2 písm. o)]

Navrhuje sa umožniť evidovať v evidencii vodičov telefónne číslo a emailová adresa tých osôb, ktoré tieto svoje údaje dobrovoľne poskytnú na účely informovania o aktuálnom stave zoznamu porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, pri ktorých by eventuálne mohlo dôjsť k rozhodnutiam podľa § 91 ods. 3, resp. § 92 ods. 3 písm. d).

K bodu 148 (§ 108 ods. 6)

V súvislosti s opatreniami podľa § 91 ods. 3 a § 91a je potrebné, aby čo možno najviac úkonov bolo realizovaných rýchlo, efektívne, nezameniteľne (nespochybniteľne), teda elektronicky. Už aj dnes je vybudovaný informačný systém na zasielanie údajov o zdravotnej a psychickej spôsobilosti, odbornom poradenstve alebo rehabilitačnom programe. Predmetným ustanovením sa zavádza povinnosť používania tohto systému pre posudzujúcich psychológov, čím sa dosiahne zrýchlenie výmeny informácií a predovšetkým ich jednoznačná vierohodnosť a (aj spätná) overiteľnosť.

K bodu 149 (§ 109 ods. 1)

Ide o zmenu navrhovanú z dôvodu možnosti výmeny údajov o vodičovi, ktorý sa podrobuje rehabilitačnému programu pre vodičov podľa § 91a ods. 9, medzi evidenciou vodičov a posudzujúcim psychológom. Posudzujúci psychológ pre kvalitné rehabilitovanie vodiča potrebuje poznať osobnú anamnézu klienta okrem iného i vo forme poznania skutkov, ktorých sa dopustil.

K bodu 150 (§ 112 ods. 11)

Navrhuje sa efektívny spôsob zabezpečenia výkonu zadržania osvedčenia o evidencii vozidla a jeho prípadného zrušenia vo vzťahu k evidencii vedenej Policajným zborom, čiže elektronická komunikácia správcu dane.

K bodom 151, 169 (§ 113 ods. 8, § 139c ods. 4)

V nadväznosti na navrhované rozšírenie pôsobností obcí pri správnych deliktoch držiteľov vozidiel (tzv. objektívna zodpovednosť) je nevyhnutné, aby obce mohli získavať údaje o držiteľoch vozidiel aj zo zahraničia. Na tieto účely slúži systém EUCARIS, ktorý na základe striktne daných vstupných údajov a pri taxatívne stanovených deliktoch, poskytuje údaje o držiteľoch vozidiel medzi členskými štátmi Európskej únie automatizovaným spôsobom. Keďže obce budú môcť prejednávať už aj také delikty, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti systému EUCARIS, umožnenie obciam získavať z neho informácie je prirodzeným dôsledkom rozšírenia ich pôsobnosti v tejto oblasti.

K bodu 152 (§ 118 ods. 2)

Navrhuje sa upraviť prechod práv a povinností držiteľa vozidla obdobne, ako tomu bolo i v minulosti a obdobne, ako je to i pri prevode práv prostredníctvom elektronickej služby.

K bodu 153 (§ 118 ods. 4)

Navrhuje sa doplnenie správcu dane ako osoby oprávnenej vyznačiť v evidencii vozidiel, prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel, že sa proti vlastníkovi vozidla vedie exekučné konanie alebo bolo vydané rozhodnutie o zriadení záložného práva podľa Daňového poriadku. Na základe takéhoto zápisu orgán Policajného zboru nevykoná zápis o zmene držby vozidla, odhlásenie vozidla do cudziny a zmenu údajov o vlastníkovi vozidla.

K bodu 154 [§ 137 ods. 2 písm. g)]

Navrhuje sa modifikovať hranica prekročenia najväčšej technicky prípustnej hmotnosti, ktorá sa klasifikuje už ako porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom. Vzhľadom na praktické aspekty spojené s nakladaním a vážením nákladu a možnosťami samotného vodiča sa navrhuje vytvorenie „vankúša“ do 10 % hmotnosti, pri ktorom sa bude prekročenie hmotnosti posudzovať ako „obyčajný“ priestupok (analogicky je rozdelené prekročenie rýchlosti).

K bodu 156 [§ 137 ods. 2 písm. l)]

Zjednocuje sa používanie pojmu „protismer“, ktorý používa celý zákon, iba v tomto ustanovení sa uvádza pojem „protismerná časť cesty“, čo nemusí zahŕňať vždy aj jazdu na ceste s jednosmernou premávkou nedovoleným smerom jazdy; takáto jazda na jednosmernej ceste je svojou podstatou (a možnosťou byť príčinou dopravnej nehody) jednoznačne závažným porušením.

K bodu 157 [§ 137 ods. 2 písm. n)]

Navrhovanou úpravou sa reaguje na tzv. „prenajímanie“ tabuliek so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C, čo je konanie potenciálne rizikové a treba ho patrične sankcionovať aj na strane toho, kto umožní používanie tzv. C-tabuliek iným osobám. Podľa navrhovanej úpravy bude takéto konanie klasifikované ako porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom.

K bodu 158 [§ 137 ods. 2 písm. o)]

Doplnením závažných priestupkov v navrhovanom siedmom bode sa reaguje na rozmáhajúce sa montáže neschválených svetelných zariadení na vozidlách vyžarujúcich svetlo imitujúce, resp. zameniteľné so svetlom vozidiel používajúcich zvláštne výstražné znamenia, ako sú napr. svetelné rampy, prídavné svetlomety, blikajúce LED pásiky a rôzne svietiace „ozdoby“.

Navrhovanou úpravou v ôsmom bode sa rozširuje rozsah porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom aj o jazdu na „kolobežke“ s pomocným motorčekom, ktorý umožňuje vyvinúť rýchlosť vyššiu ako 25 km/h; obdobne sa navrhuje upraviť aj klasifikovanie jazdy na takom samovyvažovacom vozidle. Jazda na týchto malých elektrických vozidlách, ktoré umožňujú vyvinúť rýchlosť vyššiu ako 25 km/h, je z hľadiska možných následkov na živote a zdraví v prípade nehody výrazne nebezpečnou činnosťou nielen pre samotného vodiča vozidla, ale v prípade stretu s chodcom či iným účastníkom cestnej premávky môže mať fatálne následky aj pre neho. Z uvedeného dôvodu je potrebné primerane sankcionovať jazdu na takýchto vozidlách, ktoré nie je možné vôbec prevádzkovať v cestnej premávke.

K bodu 160 [§ 137 ods. 2 písm. aa)]

Navrhovanou úpravou sa reaguje na problémy z aplikačnej praxe, kde je pri nelegálne namontovanom zvláštnom výstražnom zariadení, najmä prostredníctvom prísaviek na čelnom

skle vozidla, vo vypnutom stave problematické preukázanie, či ide o výstražné znamenia ustanovené pre vozidlo s právom prednosti v jazde alebo iba o výstražné znamenie.

K bodu 161 [§ 137 ods. 2 písm. ad), ae)]

V písmene ad) sa v nadväznosti na navrhované rozšírenie časového úseku, kedy môžu nákladné vozidlá nad 7,5 t jazdiť v nedeľu a vo sviatky a okruhu nákladných vozidiel, ktoré vtedy môžu jazdiť, sa navrhuje klasifikovať nedodržanie zákazu jazdy týchto vozidiel ako závažné porušenie, aby bola zachovaná vyváženosť právnej úpravy.

Nesplnenie podmienok pre vedenie motorového vozidla, ktoré má držiteľ vodičského oprávnenia vyznačené vo vodičskom preukaze formou harmonizovaného alebo národného kódu predstavuje závažné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky, keďže tieto obmedzenia sú určené na základe zdravotného stavu vodiča, technických požiadaviek alebo vekových limitov súvisiacich s odbornou a psychickou spôsobilosťou. Presný zoznam a obsah týchto kódov je uvedený v prílohe č. 9 k vyhláške MV SR č. 9/2009 Z. z.; v súčasnosti ide o kódy 01. až 03.02, kódy 61. až 69. a kód 700. Ignorovanie týchto obmedzení môže viesť k situáciám, v ktorých vodič nie je objektívne schopný bezpečne ovládať vozidlo, čím priamo ohrozuje seba aj ostatných účastníkov cestnej premávky. Z tohto dôvodu sa v písmene ae) navrhuje, aby takéto konania boli zaradené medzi závažné porušenia pravidiel, s cieľom posilniť prevenciu a zdôrazniť význam dodržiavania podmienok vedenia vozidla vyplývajúcich z vodičského oprávnenia.

K bodu 163 [§ 138 ods. 1 písm. o)]

Legislatívno-technická úprava nadväzujúca na navrhované zmeny v § 91, § 91a a § 91b.

K bodu 164 (§ 139a ods. 3 až 6, 8, 10)

Okrem tzv. statickej premávky sa navrhuje obciam možnosť prejednávať formou objektívnej zodpovednosti aj prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti a porušenie iných pravidiel. Na základe zosumarizovaných požiadaviek samospráv ide o

- a) povinnosť zastaviť vozidlo na príkaz dopravnej značky „Stoj, daj prednosť v jazde!“ alebo na signál so znamením „Stoj!“,
- b) zákaz otáčania a cúvania,
- c) zákaz zastavenia alebo státia,
- d) prejazd cez železničné priecestie v čase, keď je to zakázané,
- e) zákaz vjazdu, zákaz odbočovania alebo prikázaný smer jazdy,
- f) zákaz vchádzania na križovatku, ak vodičovi situácia nedovoľuje pokračovať za križovatkou v jazde, takže by bol nútený zastaviť vozidlo na križovatke.

Rozšírenie automatizovaného dohľadu aj o technické zariadenia obcí možno vnímať ako zásadný prvok vo vymáhateľnosti organizácie premávky a vo zvyšovaní bezpečnosti cestnej premávky v mestách a obciach. Doplnenie možnosti obcí prejednať v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti napríklad nezastavenie vozidla na signál so znamením „Stoj!“ či cez železničné priecestie, keď je to zakázané, je technicky relatívne ľahko implementovateľné. Vozidlá ignorujúce tieto signály sú pritom – spolu s vozidlami jazdiacimi vysokou rýchlosťou – rizikom, ktoré možno automatizovanými prostriedkami a systematickou kontrolou znížiť s cieľom ochrany zdravia a života najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky.

Uvedené príkazové a zákazové dopravné značenie je zas efektívnym nástrojom organizácie lokálnej premávky – napr. zákaz vjazdu motorových vozidiel pred školy vo vymedzenom čase, zákaz vjazdu motorových vozidiel do lesoparku, na hrádzu či na cesty, kde nie je žiaduci tranzit motorových vozidiel (okrem verejnej osobnej dopravy, rezidentov a pod.).

K bodu 166 (§ 139b ods. 2)

Všetky správne delikty držiteľov vozidiel, ktoré bude môcť po novom prejednávať obec (mimo statickej premávky), budú musieť byť zaznamenané tzv. stacionárnymi zariadeniami (konštrukčne pevne spojenými so zemou), ktorých miesta umiestnenia budú kvôli zamedzeniu duplicit a kvôli efektívnosti kontrol podliehať súhlasu orgánu Policajného zboru.

K bodu 167 (§ 139b ods. 6)

Legislatívno-technická úprava nadväzujúca na navrhované zmeny v § 139d.

K bodu 168 [§ 139c ods. 1 písm. a)]

Navrhuje sa jednoznačne zadefinovať možnosť odloženia veci po uplynutí lehoty 60 dní (obdoba objasňovania pred konaním o priestupku), ak nie je možné zistiť držiteľa vozidla (z praktickej činnosti Policajného zboru je zrejmé, že ak to nie je možné do 60 dní od porušenia povinnosti, zvyčajne už následné kroky nevedú k jeho identifikovaniu). Ak správny orgán zistí osobu držiteľa po odložení veci, toto nie je prekážkou res iudicata a preto môže, pri dostatočnej dôkaznej situácii, vydať rozkaz o uložení pokuty (ak neuplynula zákonná lehota 2 roky od spáchania skutku alebo tomu nebránia iné zákonné prekážky). Ide o racionalizáciu procesu konania o správnych deliktoch s cieľom efektívnejšie riešiť prípady, ktoré sú zbytočne dlhodobo nevyriešené.

K bodu 170 (§ 139d ods. 1)

Ide o legislatívno-technickú úpravu súvisiacu s rozšírením pôsobnosti obcí pri tzv. objektívnej zodpovednosti.

K bodom 171 až 177 [§ 139d ods. 3 písm. b), ods. 5, 7, 9 až 11, § 139e ods. 1]

Najvyšší kontrolný úrad SR v rámci kontroly zameranej na účinnosť objektívnej zodpovednosti a efektívnosť jej fungovania indikoval potenciálne oblasti, činnosti a nástroje, ktorých implementácia v praxi by mohla prispieť k zlepšeniu fungovania celého inštitútu objektívnej zodpovednosti. Na základe toho NKÚ odporúča okrem iného aj legislatívnu úpravu zákona o cestnej premávke: „*zrušiť možnosť podania odporu v zmysle § 139d ods. 7 (vedenie vodiča) z dôvodu zneužívania „virtuálnych vodičov“. OZ by mala byť viazaná len na držiteľa vozidla podľa EČV.*“ (bod 16 záznamu o kontrole).

Správne delikty držiteľa vozidla sú charakteristické tým, že zodpovednosť za porušenie pravidiel cestnej premávky nesie držiteľ vozidla objektívne, bez zohľadnenia toho, či mohol reálne ovplyvniť spôsob správania sa, resp. dodržiavanie pravidiel cestnej premávky vodičom. Pri praktickej aplikácii možnosti podať odpor proti rozkazu o uložení pokuty z dôvodu uvedenia vodiča však vzniká priveľa excesov, ktoré narúšajú pôvodný zámer zákonodarcu.

Požiadavka NKÚ na zrušenie možnosti podania odporu z titulu uvedenia vodiča, ktorý porušil pravidlá cestnej premávky je preto adekvátne, keďže táto možnosť vyvoláva častokrát špekulatívne konanie držiteľa vozidla, osobitné konanie o skutku vodiča je vedené často bez konečného uznania viny (zbytočná časová a finančná náročnosť) s následným vrátením veci do konania o správnom delikte držiteľa vozidla. Súčasné uplatňovanie tohto práva držiteľa vozidla zvyšuje aj náročnosť konania o vyvodzovaní zodpovednosti za porušenie pravidiel, predovšetkým finančnú – nákladné doručovanie (najmä, ak držiteľ uvedie vodiča z krajín mimo EÚ). Značne aj zneprehľadňuje konanie – po podaní odporu správny orgán vydáva rozhodnutie o prerušení konania o správnom delikte, písomnosť o postúpení veci do osobitného konania, objasňovanie v rámci osobitného konania, prejednanie v osobitnom konaní, postúpenie informácie späť do konania o správnom delikte, vydanie rozhodnutia v konaní o správnom delikte. V neposlednom rade tu vzniká aj možné korupčné prostredie, kde v konaní po podaní odporu (v osobitnom konaní) nie je správny orgán limitovaný výškou pokuty uloženou v konaní

o správnom delikte, preto sa pre niektorých môže javiť ako správne uviesť ako vodiča osobu, ktorá je síce držiteľom vodičského oprávnenia, ale ho aktívne nevyužíva (najmä starších občanov) a tejto osobe uložiť pokutu bez následných reálne možných následkov (napr. preskúšania/preskúmania spôsobilosti po opakovaných porušeníach pravidiel cestnej premávky).

Obdobný prístup už v slovenskom právnom systéme existuje, a to konkrétne pri objektívnej zodpovednosti na úseku výberu mýta alebo na úseku úhrady diaľničnej známky. Napríklad pri správnom delikte prevádzkovateľa vozidla na úseku úhrady diaľničnej známky bolo podávanie odporu z dôvodu uvedenia vodiča zrušené už v roku 2019, pričom v dôvodovej správe predkladateľ zákona uviedol: „V rámci pokutovania správnych deliktov v rozkaznom konaní sa vypúšťa možnosť prevádzkovateľa vozidla v odpore uviesť údaje vodiča, ktorý v čase porušenia povinnosti viedol vozidlo. V rámci aplikačnej praxe sa zistilo, že tento inštitút zbytočne predlžuje konanie o delikte, pričom v mnohých prípadoch nie je možné priestupok prejednať. Okresné úrady sú takýmto postupom neprimerane zaťažované, keďže v konečnom dôsledku sa vo veci opätovne koná s prevádzkovateľom vozidla, ktorému je pokuta udelená.“.

Držiteľovi vozidla je pritom stále umožnené si voči vodičovi nárokovat' náhradu ním uhradenej pokuty (§ 139g zákona o cestnej premávke). Podávanie odporu s uvedením vodiča však znamená, že de facto správne orgány (za držiteľa vozidla) realizujú prácu, ktorá z pohľadu širokej verejnosti nie je potrebná (štát, resp. v jeho mene samospráva už v objektívnej zodpovednosti identifikovala zodpovedný subjekt a vyrubila mu sankciu) a súčasne je pre ostatných občanov vysoko nákladová; pomer vynaložených nákladov za získané prínosy je hlboko podpriemerný v neprospech uchovania možnosti riešiť oznámeného vodiča.

Prenechanie možnosti vymoženía držiteľom vozidla uhradenej pokuty od vodiča mimo štruktúry konania o správnom delikte (resp. priestupku), a teda bez možnosti podania odporu z titulu vyvedenia zodpovednosti voči vodičovi vozidla (všeobecné dôvody podania odporu budú ponechané, napr. nesprávne prečítané evidenčné číslo vozidla, nesprávne určený držiteľ vozidla, nesprávne alebo neúplne vyhodnotené porušenie pravidiel cestnej premávky a pod.) je logické a efektívne (nielen z pohľadu držiteľa vozidla, ale aj oprávnených záujmov štátu).

Súčasne sa navrhuje konkrétnejšie precizovať subjekty, ktoré môžu realizovať jednotlivé úkony v konaní o správnom delikte držiteľa vozidla.

K bodu 178 (§ 139e ods. 2)

Navrhuje sa explicitne doplniť, že pri dokumentovaní správnych deliktov držiteľa vozidla sa nevykonáva zisťovanie totožnosti vodiča, pričom sa však ponecháva „poistka“ voči situácii, ak sa z nejakých dôvodov predsa len zistí vodič; vtedy ostáva zachovaná prednosť vyvedenia subjektívnej zodpovednosti vodiča vozidla pred objektívnou zodpovednosťou držiteľa vozidla.

K bodu 179 (§ 139f ods. 3)

Zosúladuje sa spôsob evidovania správnych deliktov držiteľov vozidiel s evidovaním priestupkov podľa § 108 ods. 2 zákona o cestnej premávke a umožňuje sa vytvorenie vlastnej subevidencie na úrovni obcí, pričom však obec nebude zbavená povinnosti oznamovať celoštátnej evidencii správnych deliktov skutočnosť, že rozhodla o uložení pokuty.

K bodu 180 (§ 140 ods. 1 a 2)

Precizuje sa okruh pravidiel, z ktorých dodržiavania možno povoliť výnimku. Výnimka podľa § 140 ods. 1 písm. b) umožňuje nedodržiavať len zákaz vjazdu a zákaz státia, ktoré vyplývajú z konkrétne uvedených značiek. Výnimka nemá vplyv na povinnosť vodiča dodržiavať iné pokyny, ktoré vyplývajú z uvedených značiek (napr. najvyššia dovolená rýchlosť) ani nemá vplyv na povinnosť dodržiavať pravidlá o zákaze vjazdu a státia

vyplývajúce zo všeobecných pravidiel cestnej premávky (napr. zákaz stáť na chodníku, na ceste pri neponechaní dostatočnej šírky voľnej vozovky, atď.).

Čiastočne sa tiež zjednodušuje a zrýchľuje postup pri udeľovaní výnimiek tým, že sa mení orgán povoľujúci niektoré výnimky, ktoré majú väčší územný rozsah.

K bodu 181 (§ 140 ods. 4)

Kvôli minimálnej rýchlosti na diaľnici (80 km/h) je pre niektoré vozidlá pravidelnej verejnej dopravy požadovaná výnimka. Predmetná výnimka podlieha povoľovaniu každoročne, čo možno považovať za neúčelné, ak je zjavné, že na zabezpečenie pravidelnej mestskej autobusovej dopravy je využívanie vnútromestských diaľničných úsekov nevyhnutné. Navrhovaná zmena teda zníži administratívnu záťaž pre dopravcov aj povoľujúci orgán a pre dopravcov to bude znamenať aj zníženie finančnej záťaže.

K bodu 182 (§ 140 ods. 6)

Aj keď z kontextu súčasného znenia zákona a logiky a povahy veci vyplýva, že výnimky sa majú používať len na účely, na ktoré boli vydané, explicitne to v zákone vyjadrené nie je. Dopĺňa sa preto výslovná podmienka využitia vydanej výnimky len na služobné/pracovné úlohy, ktoré boli dôvodom na vydanie výnimky a len ak by dodržaním pravidiel o vjazde, stáť atď. bolo znemožnené splnenie týchto úloh.

K bodu 183 (§ 140 ods. 7 a 8)

V rámci komplexnej zmeny systematiky udeľovania výnimiek podľa § 140 ods. 1 písm. b) sa navrhuje zrušiť potrebu vydávania častokrát len formálnych výnimiek pre vozidlá predovšetkým bezpečnostných a záchranných zložiek, ktorých plnenie úloh často vyžaduje krátkodobé porušovanie lokálnych pravidiel (spravidla zákaz vjazdu a zákaz stáť). Všeobecným povolením tejto výnimky priamo zákonom sa odstráni prípadná neistota prevádzkovateľov týchto vozidiel a nastolia sa pre všetkých jasné a vopred dané pravidlá. Nevyhnutnou podmienkou využitia tejto zákonnej výnimky bude pre prevádzkovateľov všetkých vozidiel uvedených v novom odseku 8 to, že bude musieť ísť len o označené vozidlá a zároveň pri niektorých bude táto zákonná výnimka limitovaná aj vymedzením konkrétnych úloh.

K bodu 184 (§ 140a)

Terminologická zmena nadväzujúca na zmeny vyplývajúce zo Stavebného zákona.

K bodu 185 (§ 141 ods. 2)

Legislatívno-technická úprava nadväzujúca na navrhované zmeny v § 77.

K bodu 190 [§ 141 ods. 6 písm. j)]

Spresenie existujúcej výnimky z aplikácie správneho poriadku vo vzťahu k opatreniam uloženým držiteľovi vodičského oprávnenia priamo zákonom o cestnej premávke a k prevereniu vedomostí pred zaradením účastníka vodičského kurzu do praktického výcviku v autoškole.

K bodu 191 [§ 141 ods. 6 písm. l)]

Navrhuje sa vylúčenie správneho poriadku na začatie konania o odobratí vodičského oprávnenia podľa § 92 z dôvodu potreby čo najskoršieho vylúčenia takého vodiča z cestnej premávky. V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že takýto držiteľ vodičského oprávnenia vie o každom dôvode, ktorý k takémuto rozhodnutiu viedol; rozhodnutie o odobratí vodičského oprávnenia už len deklaruje stav, ktorý sa stal v minulosti, o ktorom má účastník konania mať

vedomosť. Súčasne sa navrhuje, aby sa správny poriadok nevzťahoval na určenie podmienok podľa § 92 ods. 9, ak sa nezmenili dôvody už skoršieho odobratia vodičského oprávnenia. V tomto prípade ide už len o deklarovanie toho, že oprávnenie bolo odobraté, nový dôvod odobratia a teda ani nová podmienka vrátenia nevznikla. Môže ísť napríklad o ďalšiu jazdu v čase odobratia vodičského oprávnenia zakladajúcu opäť odobratie vodičského oprávnenia podľa toho istého ustanovenia, podľa ktorého oprávnenie už bolo odobraté.

K bodu 192 (§ 141 ods. 8)

Navrhuje sa zjednodušiť obsah rozhodnutia oproti zneniu § 47 ods. 3 správneho poriadku, keďže v týchto rozhodnutiach sa len deklaruje skutočnosť, ktorá sa stala v minulosti, o ktorom má účastník konania vedomosť; v prípade rozhodnutí o opatreniach v súvislosti s predchádzajúcim podozrením z požitia alkoholu, inej návykovej látky alebo lieku alebo odmietnutia podrobiť sa vyšetreniu na ich zistenie nejde o rozhodnutie vo veci samej (vo veci samotného skutku), ale o uloženie opatrenia. Ak teda správny poriadok ukladá správnomu orgánu povinnosť uviesť v odôvodnení rozhodnutia, ktoré skutočnosti boli podkladom na rozhodnutie, akými úvahami bol vedený pri hodnotení dôkazov, ako použil správnu úvahu pri použití právnych predpisov, na základe ktorých rozhodoval, a ako sa vyrovnal s návrhmi a námietkami účastníkov konania a s ich vyjadreniami k podkladom rozhodnutia, tak bude povinný uviesť len podklady rozhodnutia a prípadné námietky účastníkov konania s vyjadrením k nim, ak boli pred vydaním rozhodnutia vznesené (rozhodnutia sú vydávané bez upovedomenia o začatí konania). Úvahy, ktorými bol vedený pri hodnotení dôkazov, ako použil správnu úvahu pri použití právnych predpisov, na základe ktorých rozhodoval, sú však bezpredmetné, keďže to jednoznačne vyplýva zo zákona.

K bodu 193 (§ 143n a § 143o)

Prechodnými ustanoveniami sa reaguje na jednotlivé oblasti zmien, ktoré sú navrhované s rôznymi dátumami účinnosti.

V § 143n sa zavádzajú jasné pravidlá zotrvania platnosti už vydaných povolení. Kým povolenia vydané podľa § 40 ods. 3 a § 140 ods. 1 písm. a) zákona účinného do 30. apríla 2026 sú spravidla vydávané na obdobie najviac jedného roku, tak povolenia vydané podľa § 140 ods. 1 písm. b) zákona účinného do 30. apríla 2026 sú vydávané s platnosťou až na päť rokov. Z dôvodu úpravy rozsahu a spôsobu vydávania výnimiek je žiadúce, aby sa výnimkám vydaným pred nadobudnutím účinnosti tohto ustanovenia „predčasne“ ukončila ich platnosť (v roku 2027).

Taktiež v § 143n sa vo vzťahu k navrhovaným zmenám v § 91 zavádza pravidlo analogické ako pri obdobných zmenách v minulosti, a to, že ak osoba porušila pravidlo/pravidlá cestnej premávky závažným spôsobom pred účinnosťou novely zákona, orgán Policajného zboru bude prihliadať aj na tieto skutky, ak spáchala ďalší závažný priestupok aj po účinnosti zmien.

V § 143o sa definujú pravidlá pri prechode na upravené konanie o udelení vodičského oprávnenia, a to podľa dátumu začatia vodičského kuru žiadateľa o vodičské oprávnenie alebo podľa dátumu podania žiadosti o udelenie vodičského oprávnenia.

K bodu 194

Z dôvodu, že písanie jednotky rýchlosti skratkou „km · h⁻¹“ je síce matematicky korektné, avšak v praxi nepoužívané a často nesprávne písané (aj v samotnom zákone je uvádzaná na niekoľkých miestach v nesprávnom formáte „km h⁻¹“ alebo „km.h⁻¹“), navrhuje sa jej úprava v celom zákone na štandardný zápis „km/h“.

K čl. II [zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon)]

K bodu 1 (§ 6a ods. 1)

Na základe požiadaviek miest a obcí sa navrhuje precizovanie ustanovenia o všeobecne záväznom nariadení obce upravujúcom dočasné parkovanie.

Obce majú na základe aktuálneho znenia cestného zákona možnosť regulovať a spoplatniť parkovanie iba na miestnych cestách, čo nedáva logiku a zmysel, keďže vlastníci a spravujú aj niektoré účelové cesty alebo dokonca cesty. Vynakladajú finančné prostriedky na ich údržbu a správu, avšak nemôžu na nich zaviesť spoplatnené parkovanie napriek tomu, že je to z pohľadu statickej premávky a potrieb obyvateľov žiaduce. V praxi tak vzniká reálny problém, keď je potrebné regulovať parkovanie jeho spoplatnením aj na cestách, resp. účelových cestách, keďže sú potrebné z kapacitných dôvodov, z dôvodu dopravnej obslužnosti, alebo lokálneho parkovania; často ide o tzv. vnútrobloky, prietahy štátnych ciest, ktoré sú v správe, resp. vlastníctve obce, terasy s parkovacími miestami a pod. Aktuálny legislatívny stav neposkytuje na tento účel obciam príslušný mechanizmus na reguláciu parkovania cez všeobecne záväzné nariadenie s možnosťou spoplatnenia.

Zároveň sa jasne deklaruje – z dôvodu odstránenia prípadných pochybností – že všeobecne záväzné nariadenie obce podľa § 6a sa vyžaduje len v prípade regulácie parkovania formou plateného parkovania. Na iné spôsoby regulácie parkovania (rezidentské, časovo obmedzené, vyhradené, ...) sa vyžaduje len určenie použitia dopravných značiek, čo v súčasnosti nie je legislatívne vyjadrené úplne jasne a spôsobovalo to nejasnosti pri výklade a aplikácii v praxi.

K bodu 2 (§ 10 ods. 6)

Účelom tejto zmeny je eliminovať predovšetkým tie prípady z praxe, kedy vlastníci verejných účelových ciest obmedzujú tieto verejné komunikácie a vytvoria prekážky, napr. umiestnením betónových panelov. Zákon túto pravidelne vyskytujúcu sa vec nerieši, pretože samozrejme vlastník, ktorý nezákonný stav sám spôsobil, nemá motiváciu tento stav riešiť. V tomto prípade absentuje určenie subjektu, ktorý má situáciu dať do súladu so zákonom. Preto sa navrhuje doplnenie cestného zákona tak, aby obec mohla takúto situáciu riešiť a prekážky odstraňovať. Ide o analogické riešenie, aké je aplikované v Českej republike.

K bodu 3 [§ 22a ods. 1 písm. a) prvý bod]

Vzhľadom na to, že aj na užívanie verejných účelových ciest iným než zvyčajným spôsobom alebo na iné účely, než na ktoré sú určené, je potrebné povolenie cestného správneho orgánu, dopĺňa sa ustanovenie o pokutách aj o užívanie verejnej účelovej cesty bez povolenia cestného správneho orgánu alebo v rozpore s vydaným povolením, ktoré v súčasnosti absentuje.

K čl. III (zákon č. 372/1990 Zb. o priestupkoch)

K bodu 1 [§ 22 ods. 1 písm. c) prvý bod])

Navrhuje sa úprava v súvislosti s jednoznačným definovaním porušenia pravidla cestnej premávky podľa § 4 ods. 2 písm. a) zákona o cestnej premávke aj ako priestupku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ak by skutok s odkazom na § 2 ods. 1 zákona o priestupkoch nemohol byť kvalifikovaný ako trestný čin [najčastejšie podľa § 348 ods. 1 písm. d) Trestného zákona].

K bodu 2 [§ 22 ods. 1 písm. h)]

Rýchlosť jazdy zohráva kľúčovú úlohu pri vzniku dopravných nehôd a významným spôsobom ovplyvňuje aj rozsah ich následkov. Podľa Svetovej zdravotníckej organizácie sú

dopravné nehody ôsmou hlavnou príčinou úmrtí na celom svete (Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>).

V publikácii Európskej komisie Tematická správa o bezpečnosti na cestách – Rýchlosť European Commission (2021) Road safety thematic report – Speeding. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en) sa uvádza:

- približne 30 % smrteľných nehôd na cestách je spôsobených nadmernou (prekročenie povolenej rýchlosti) alebo neprimeranou (k vlastným schopnostiam, vlastnostiam vozidla, nákladu, poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky a pod.) rýchlosťou;
- 67 % Európanov priznáva, že za posledných 30 rokov prekročili rýchlosť na vidieckych cestách;
- chodec, ktorého zrazí auto idúce rýchlosťou 65 km/h, má štyrikrát vyššiu pravdepodobnosť, že bude usmrtený v porovnaní s autom idúcim rýchlosťou 50 km/h;
- zníženie priemernej rýchlosti o 1 km/h na všetkých cestách v celej EÚ by zachránilo viac ako 2 000 životov ročne.

Vodič prekračujúci rýchlosť (nadmerne alebo neprimerane) má pri jeho rovnakom reakčnom čase menej času reagovať a obdobne to platí i pre ostatných účastníkov cestnej premávky, ktorí by mohli ovplyvniť vznik nehody alebo aspoň rozsah jej následkov; pri vyššej rýchlosti sa súčasne zužuje aj zorné pole vodiča.

Pre cestujúcich v moderných osobných vozidlách (s deformačnou zónou, airbagmi a bezpečnostnými pásmi) je riziko smrteľného zranenia nízke pod 50 km/h a veľmi vysoké od rýchlosti 100 km/h. Pri rýchlosti nárazu 70 km/h je riziko smrteľného zranenia 16 % pre cestujúceho vo vozidlách a dvakrát vyššie (38 %) pre chodca; pri rýchlosti 80 km/h sa táto pravdepodobnosť zvyšuje na 33 % pre cestujúcich vo vozidlách a 61 % pre chodcov (Elvik, R., 2009. The Power Model of the relationship between speed and road safety: Update and new analyses).

Prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti jazdy v obci o viac ako 30 km/h (zvyčajne jazda rýchlosťou 81 a viac km/h) alebo mimo obce o viac ako 40 km/h (zvyčajne jazda rýchlosťou 131 km/h a viac, na diaľnici 171 km/h a viac) je takou hrozbou pre bezpečnosť cestnej premávky, ktorá má reálny potenciál vyvolať škodlivý následok na živote alebo zdraví osôb - účastníkov cestnej premávky. Prekročenie dovolenej rýchlosti o viac ako 30 km/h v obci alebo 40 km/h mimo nej výrazne skracuje reakčný čas vodiča a zvyšuje brzdnú dráhu vozidla, čo môže mať za následok vznik nekontrolovateľnej situácie; takéto konanie vodiča je vysoko nezodpovedné, ohrozuje nielen život jeho a posádky vo vozidle, ale aj životy ostatných účastníkov cestnej premávky.

Vzhľadom na to sa navrhuje zníženie hranice prekročenia najvyššej dovolenej rýchlosti v najprísnejšej úrovni sankcií, čomu sa prispôsobujú hranice aj prvých dvoch úrovni sankcií. Najmenej závažné prekročenia rýchlosti (v obci do 15 km/h, mimo obce do 25 km/h) ostávajú bezo zmeny.

Prekročenie rýchlosti (km/h)				Výšky pokút	
v obci		mimo obce			
súčasnosť	návrh	súčasnosť	návrh	blokové konanie	riadne konanie
do 20	do 15	do 30	do 25	do 50 €	do 100 €
21 – 50	16 – 30	31 – 60	26 – 40	30 – 400 €	150 – 600 €
51 a viac	31 a viac	61 a viac	41 a viac	250 – 800 €	500 – 1000 €

K bodu 3 [§ 22 ods. 1 písm. i) tretí bod]

Ide o nadväzujúcu úpravu na zmenu navrhovanú v § 137 ods. 2 písm. g) druhom bode zákona o cestnej premávke, ktorou sa vymedzuje prekročenie prípustnej hmotnosti ako závažný priestupok až pri jej prekročení o 10 % a viac.

K bodu 4 [§ 22 ods. 1 písm. i) štvrtý bod]

Gramatická úprava spočívajúca v oprave spojky.

K bodu 5 (§ 22 ods. 4)

Zmenou zákona v roku 2022 sa oklieštil rozsah povinne vybavovaných priestupkov v blokovom konaní, keďže sa ustanovilo, že prekročenie rýchlosti v obci o 50 km/h a viac a mimo obce o 60 km/h a viac, sa nemusí vybaviť v blokovom konaní, ak sa ho páchatel dopustil tretíkrát a viac za posledných 12 mesiacov, čo umožnilo pri takomto opakovanom a podstatnom prekročení rýchlosti aj uloženie zákazu činnosti. Hrozba možnosti uloženia sankcie zákazu činnosti až pri treťom (a ďalšom) prekročení rýchlosti jazdy v obci o najmenej 50 km/h, čo znamená, že už dvakrát bol prichytený za jazdu cez obec rýchlosťou 100 km/h a viac alebo mimo obce o 60 km/h a viac, je však extrémne neskoro. Pri rýchlosti 80 – 100 km/h v obci vodič nemôže stihnúť zareagovať na dieťa hrajúce sa pri ceste, prechádzajúce cez cestu, cyklistu či kolobežkára jazdiaceho pri pravom okraji vozovky. Takému vodičovi v súčasnosti nie je možné zadržať vodičský preukaz (zadržanie vodičského preukazu za insolventnosť je irelevantné, keďže môže ďalej na území SR jazdiť) a vec musí byť prednostne vybavená v blokovom konaní.

Uvedené nie je dostačujúce na zabezpečenie ochrany najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky a je teda potrebné, aby tak závažné priestupky, ako je prekročenie rýchlosti jazdy v obci už od 31 km/h a viac a mimo obce od 41 km/h a viac mohli byť vybavené aj prípadným zadržaním vodičského preukazu na mieste a následným uložením sankcie zákazu činnosti. Verejnosť, odborná či laická, sa neustále domáha toho, aby za takto výrazné prekročenie rýchlosti jazdy mohol mať policajt oprávnenie zadržať vodičský preukaz a okamžite tak vodiča vylúčiť z cestnej premávky. Len hrozba zákazu činnosti môže v tomto prípade naplniť skutočný zámer ukladania sankcie, a teda odvrátiť páchatel'a od ďalšieho porušovania pravidiel cestnej premávky. Zadržanie vodičského preukazu na mieste ako priamy, okamžitý a vopred neočakávaný následok výrazného prekročenia rýchlosti jazdy je z psychologického hľadiska najprísnejšia sankcia, ktorá môže výrazne napomôcť k individuálnej náprave páchatel'a, ale aj ku generálnej prevencii ostatných vodičov, ktorí by mohli zamýšľať obdobne porušovať pravidlá cestnej premávky.

K čl. IV (zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch)

K bodu 1 [položka 74 písm. a) a d)]

Správny poplatok za skúšku na získanie vodičského oprávnenia ostáva v pôvodnej celkovej výške, avšak z dôvodu rozdelenia skúšky z odbornej spôsobilosti je aj samotný poplatok rovnako delený na dve časti (teoretická skúška a skúška z vedenia motorového vozidla).

Zavádza sa poplatok za osobitnú skúšku na zrušenie obmedzenia vodičského oprávnenia len na vedenie motorových vozidiel s automatickou prevodovkou, a to analogicky vo výške už existujúceho správneho poplatku za iný typ osobitnej skúšky.

K bodu 2 [položka 74 písm. d)]

Zvyšuje sa suma za vykonanie skúšky pri preskúšaní odbornej spôsobilosti držiteľa vodičského oprávnenia – ide o preskúšanie odbornej spôsobilosti najčastejšie po predchádzajúcom porušení pravidiel cestnej premávky. Poplatok je zvýšený, aby lepšie odrážal skutočné náklady spojené s organizovaním a vykonávaním preskúšania; vyššie sadzby poplatkov za preskúšanie odbornej spôsobilosti po spáchaní protiprávneho skutku (skutkov) alebo pri inom dôvode zakladajúcom zmenu odbornej spôsobilosti slúžia aj ako nástroj na reguláciu a prevenciu porušovania pravidiel cestnej premávky.

K bodu 3 [položka 74 Poznámky]

Úpravou poznámky č. 1 k položke 74 sa osobitne vo vzťahu k § 6 zákona o správnych poplatkoch určuje pomerná časť poplatku v prípade, že návrh na vykonanie príslušnej časti skúšky bol podaný prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Podanie žiadosti o vykonanie skúšky na získanie vodičského oprávnenia je len prvý krok k uskutočneniu celej skúšky, najväčšiu časť úkonov pri skúške aj po zavedení elektronického prihlasovania zabezpečuje fyzicky skúšobný komisár. Navrhuje sa preto, aby účastník kurzu v autoškole (prihlásenie na teoretickú skúšku) alebo autoškola (prihlásenie na skúšku z vedenia motorových vozidiel) bola pozitívne (finančne) motivovaná k prihlasovaniu na príslušnú skúšku elektronicke, ale súčasne, aby štát dokázal pokryť náklady spojené s ďalšími úkonmi skúšobného komisára, ktoré sú reálne potrebné fyzicky (bez možnosti pomoci zo strany informačného systému) skúšobným komisárom vykonať. Kvalifikovaným odborným odhadom bol určený pomer 20 % menšej prácnosti pri prihlásení sa na skúšku elektronicke ako pri fyzickom prijatí prihlášky na skúšku.

K čl. V (zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách)

K bodom 1 až 5, 13 až 20, 25 [§ 1 písm. c), § 2 ods. 1 písm. b) až d) a f), § 2 ods. 2, § 8 ods. 1 a 10, § 9 ods. 5 a 6, § 9a ods. 3, § 10a ods. 1, § 12 ods. 1 písm. e), § 16 ods. 2, 3, 5 a 6, § 21 ods. 1 písm. d)]

V § 2 ods. 1 sa navrhuje formulačne rozdeliť vymedzenie jednotlivých druhov kurzov a výcvikov, ktoré sa vykonávajú v autoškole. V ostatných ustanoveniach ide o legislatívno-technické úpravy, ktoré vyplývajú z tohto rozdelenia kurzov a výcvikov.

K bodom 6, 9 a 10 [§ 2b, § 6 ods. 1 písm. h) a i)]

Nanovo sa nastavujú podmienky na zaradenie uchádzača do kurzu alebo výcviku v autoškole. Všeobecnou požiadavkou je, aby žiadateľ spĺňal podmienku pobytu na udelenie vodičského oprávnenia už pri zápise do autoškoly. Po rozdelení teoretickej a praktickej časti výcviku bude postačovať, aby ostatné požiadavky (zdravotná a psychická spôsobilosť) sa v autoškole zisťovali až pred zaradením uchádzača do praktickej časti výcviku. Ďalej sa navrhuje pre žiadateľa povinnosť poskytnúť autoškole pred zaradením do kurzu rozsah požadovaných údajov.

V odseku 2 sa navrhuje nová podmienka zaradenia žiadateľa o vodičské oprávnenie skupiny B do vodičského kurzu – získanie aspoň nižšieho stredného vzdelania. Má ísť o motivačný faktor vo vzťahu k získaniu tohto stupňa vzdelania, a to najmä pre deti z ohrozených a zraniteľných skupín. Túto podmienku bude musieť splniť každý, kto sa po účinnosti zákona prihlási do vodičského kurzu na udelenie vodičského oprávnenia skupiny B, bez ohľadu na jeho vek či štátnu príslušnosť. Dokladom o splnení tejto podmienky bude môcť byť nielen vysvedčenie alebo diplom, ale aj potvrdenie o navštevovaní strednej alebo vysokej školy, keďže to zároveň znamená, že daný študent už získal nižšie stredné vzdelanie.

K bodu 7 (§ 5 ods. 5)

Doplňa sa, že učebňa, ktorá je už zaradená do schválenej technickej základne nejakej autoškoly, nesmie byť využívaná inou autoškolou.

K bodu 8 [§ 6 ods. 1 písm. e)]

Špecifikuje sa povinnosť prevádzkovateľa autoškoly Ministerstva vnútra SR a Ministerstva obrany SR vydávať osvedčenie o absolvovaní kurzu.

K bodu 11 [§ 6 ods. 1 písm. r) a s)]

Zavádza sa povinnosť prevádzkovateľa autoškoly zaradiť do kurzu alebo výcviku len žiadateľa, ktorý spĺňa podmienky podľa zákona o autoškolách a po rozdelení výcviku na teoretickú a praktickú časť sa zavádza povinnosť autoškoly zasielať osvedčenie o absolvovaní kurzu elektronicky, priamo do evidencie vodičov.

K bodu 12 (§ 6 ods. 3)

Ide o doplnenie rovnakých podmienok pre autoškolu na zasielanie osvedčenia elektronicky, aké platia pri jeho vydávaní v papierovej podobe.

K bodom 21 a 22 [§ 17 ods. 1 písm. a) a c)]

V nadväznosti na dopĺňané povinnosti prevádzkovateľov autoškoly v § 6 ods. 1 sa adekvátne tomu upravuje aj ustanovenie o správnych deliktoch.

K bodu 23 (§ 20 ods. 2)

Na základe poznatkov z aplikačnej praxe sa navrhuje, aby zodpovedným zástupcom pre viaceré prevádzky v autoškole Ministerstva vnútra SR alebo Ministerstva obrany SR mohla byť tá istá osoba.

K bodu 24 (§ 20 ods. 6)

Ide o opravu chybnnej jazykovej úpravy.

K bodu 26 (§ 22g, § 22h)

Ustanovujú sa prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 1. m 2026, podľa ktorých sa začaté a právoplatne neskončené konania dokončia podľa doterajších predpisov a zároveň sa zavádza lehota pre autoškoly na dodatočné preukázanie technickej základne podľa nových požiadaviek.

Ustanovujú sa prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 1. mája 2027, kedy sa začnú vykonávať kurzy rozdelené na teoretickú a praktickú časť.

K čl. VI (zákon č. 563/2009 Z. z. o správe daní (daňový poriadok))**K bodom 1 a 2 (§ 81 ods. 3, § 82)**

Navrhuje sa zavedenie oprávnenia správcu dane vyznačiť vznik záložného práva správcu dane na záloh, ktorým je motorové vozidlo, v evidencii vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Ide o efektívnu realizáciu zabezpečovacej funkcie záložného práva zriadeného na motorové vozidlo aj vo vzťahu k evidencii vedenej Policajným zborom.

Zároveň sa navrhuje aj oprávnenie správcu dane zrušiť vyznačené záložné právo k motorovému vozidlu v evidencii vozidiel.

K bodu 3 (§ 90 ods. 5)

Ustanovenie sa dopĺňa o možnosť správcu dane vyznačiť začatie daňového exekučného konania predajom hnutelných vecí – motorového vozidla v evidencii vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel.

K bodu 4 (§ 113 ods. 4)

Navrhuje sa, aby orgány finančnej správy mohli na žiadosť správcu dane a na účet daňového dlžníka zabezpečiť vyhládanie, zabezpečenie, odvoz, úschovu, ocenenie a zistenie stavu technickej spôsobilosti motorového vozidla. Zároveň sa zavádza nové donucovacie opatrenie vo forme zadržania osvedčenia o evidencii vozidla časť I alebo časť II prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Navrhované zmeny zabezpečia správcovi dane hospodárnejší a rýchlejší spôsob vyhládania, zabezpečenia, odvozu a úschovy motorového vozidla, pretože tieto činnosti dokážu flexibilnejšie zabezpečiť orgány finančnej správy. Nové opatrenie vo forme zadržania osvedčenia o evidencii vozidla časť I alebo časť II má predovšetkým donucovací účinok pre prípad, keď správca dane nemá vedomosť o tom, kde presne sa motorové vozidlo nachádza a daňový dlžník so správcom dane nespolupracuje. Elektronická služba zavedená na účel zadržania osvedčenia o evidencii vozidla časť I alebo časť II je už v súčasnosti dostupná súdnym exekútorom. Zavedením tohto oprávnenia do Daňového poriadku rovnaké oprávnenie nadobudne aj správca dane, ktorý z úradnej moci vymáha daňové nedoplatky, iné peňažné plnenia uložené rozhodnutím, exekučné náklady a hotové výdavky podľa § 149 Daňového poriadku.

K bodu 5 (§ 148a ods. 2 a 3)

Navrhuje sa elektronický spôsob vyznačenia začatia a zastavenia daňového exekučného konania zadržaním vodičského preukazu, čím sa zefektívni výkon daňovej exekúcie.

K čl. VII (zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke)

K bodom 1 a 2 (§ 49 ods. 1 a 2)

Na účely umožnenia skúšobnej prevádzky vozidiel aj v zahraničí sa navrhuje nový okruh vozidiel, ktorým bude možné (na žiadosť výrobcu alebo výrobného závodu výrobcu) vydať povolenie skúšobnej prevádzky. Vzhľadom na nevyhnutnú požiadavku zabezpečiť bezpečné prevádzkovanie neschválených vozidiel bude toto umožnené len vozidlám pred sériovej výroby, ktoré plnia technické požiadavky na schválenie na prevádzku v cestnej premávke, ale schválenie ešte nebolo udelené.

K bodom 3 až 6, 8, 9, 12 až 14 (§ 49 ods. 2, 5, 7, 8, 11, § 148 ods. 3)

Ide o legislatívne-technické úpravy nadväzujúce na doplnenie nových písmen v § 49 ods. 1, 2 a 8.

K bodom 7 a 10 (§ 49 ods. 6 a 8)

Nevyhnutnou podmienkou pre vozidlá v medzinárodnej premávke je disponovanie harmonizovanými dokladmi, čo platí aj pre vozidlá v skúšobnej prevádzke. Navrhuje sa preto povinnosť pre typový schvaľovací orgán vydať pri povolení skúšobnej prevádzky v zahraničí aj základný technický opis vozidla a nadväzujúca povinnosť pre držiteľa povolenia skúšobnej

prevádzky požiadať pred prvou prevádzkou vozidla v zahraničí o vydanie osvedčenia o evidencii časť I a časť II.

K bodu 11 (§ 49 ods. 9)

Ak sa preukáže, že vozidlo, ktoré má povolenie na účel skúšobných jazd, bolo prevádzkované v cestnej premávke ešte pred vydaním povolenia skúšobnej prevádzky, typový schvaľovací orgán zruší toto povolenie.

K čl. VIII

Účinnosť zákona sa vzhľadom na predpokladanú dĺžku legislatívneho procesu a potrebu legisvakancie navrhuje od 1. mája 2026 s výnimkou tých ustanovení, ktoré upravujú rozdelenie skúšky z odbornej spôsobilosti a výcviku v autoškole, ktoré majú z dôvodu vybudovania podpory informačným systémom nadobudnúť účinnosť o rok neskôr.