

DÔVODOVÁ SPRÁVA

A. Všeobecná časť

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (ďalej len „návrh zákona“) vypracovaný Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo dopravy“) sa predkladá podľa bodu B.1. uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 501 zo dňa 19. 8. 2020 a podľa bodu B.1. uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 6 zo dňa 7. 1. 2021.

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

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

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

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

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

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

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

Návrh zákona sa nepredkladá do vnútrokomunitárneho pripomienkového konania.

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

B. Osobitná časť

K čl. I

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

K bodu 1 [Poznámka pod čiarou k odkazu 7]

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

K bodu 2 [Poznámka pod čiarou k odkazu 7]

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

K bodu 3 [§ 2 ods. 27 a 28]

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

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

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

K bodu 5 [§ 22 nový odsek 8]

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

K bodu 7 [§ 29 ods. 9]

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

K bodu 8 [§ 38 nový ods. 10]

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

K bodu 9 [§ 40 ods. 1]

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

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

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

K bodu 12 [§ 45 ods. 2 písm. h)]

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

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

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

K bodu 16 [§ 48 ods. 1]

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

K bodu 17 [§ 48 ods. 2]

Ide o opravu chyby a zosúladenie terminológie používanej v zákone.

K bodu 18 [§ 48 ods. 3 písm. h)]

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

K bodu 19 [§ 48 ods. 3 písm. i)]

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

K bodu 20 [§ 48 ods. 3 písm. m)]

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

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

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

K bodu 22 [§ 66 ods. 3]

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

K bodu 23 [§ 70 ods. 10]

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

K bodu 24 [§ 71 ods. 1 písm. n)]

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

K bodu 25 [§ 71 ods. 1 písm. o)]

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

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

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

K bodu 28 [§ 71 ods. 4]

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

K bodu 29 [§ 72 ods. 3 písm. a)]

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

K bodu 30 [§ 72 ods. 5 písm. b)]

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

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

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

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

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

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

K bodu 38 [§ 76 ods. 1 písm. h)]

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

K bodu 39 [§ 76 ods. 3]

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

K bodu 44 [§ 79 ods. 11 písm. b)]

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

K bodu 45 [§ 79 ods. 13 písm. b)]

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

K bodu 46 [§ 83 ods. 1]

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

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

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

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

K bodu 49 [§ 83 ods. 12]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

K bodu 67 [§ 87 ods. 2 nové písm. i)]

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

K bodu 68 [§ 88 ods. 2 písm. e)]

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

K bodu 69 [§ 91 ods. 2]

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

K bodu 70 [§ 91 ods. 9]

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

K bodu 71 [§ 92 ods. 1 až 4]

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

K bodu 72 [§ 103 ods. 6]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

K bodu 81 [§ 137 písm. a) prvý bod]

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

K bodu 82 až 84 [§ 142 ods. 3, 5 a 6]

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

K bodu 85 [§ 143 ods. 5]

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

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

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

K bodu 87 [§ 145 ods. 11]

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

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

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

K bodu 90 [§ 148 ods. 12 písm. b)]

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

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

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

K bodu 92 [§ 148 ods. 20]

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

K bodu 93 [§ 148 ods. 30 a 31]

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

K bodu 94 [§ 149 ods. 1 až 3]

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

K bodu 95 [§ 150 ods. 1 písm. g)]

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

K bodu 96 [§ 152 ods. 1]

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

K bodu 97 [§ 152 ods. 10]

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

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

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

K bodu 99 [Poznámka pod čiarou k odkazu 94]

Aktualizuje sa číslo poznámky pod čiarou.

K bodu 100 [§ 154 ods. 8]

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

K bodu 102 [§ 157 ods. 2 písm. n)]

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

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

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

K bodu 104 [§ 157 ods. 11]

Jazyková úprava chybného slova.

K bodu 105 [§ 157 vypustenie ods. 13]

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

K bodu 106 [§ 157 nový ods. 16]

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

K bodu 107 [§ 159 nový ods. 3]

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

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

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

K bodu 109 [§ 169 ods. 1]

Jazyková úprava chybných slov.

K bodu 110 [§ 170 vypustenie ods. 22]

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

K bodu 111 [§ 170d]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

K bodu 121 až 123 [Príloha č. 2]

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

K čl. II

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

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

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

K bodu 2 [Položka 68 Oslobodenie tretí bod]

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

K bodu 3 a 4 [Položka 72a]

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

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

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

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

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

K čl. III

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

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

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

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

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

K bodu 3 [§ 2 písm. l) a m)]

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

K bodu 4 [Poznámka pod čiarou k odkazu 18]

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

K čl. IV

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

[Poznámka pod čiarou k odkazu 28]

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

K čl. V

Tento článok obsahuje návrh novely zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

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

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

Navrhovaná zmena sa navrhuje aj z dôvodu, že podľa nariadenia (EÚ) 2019/2144 budú všetky novo schválené typy vozidiel od 6. 7. 2022 a všetky prvýkrát evidované vozidlá od 7. 7. 2024 vybavené systémom inteligentného prispôsobenia rýchlosti, ktorý je definovaný ako systém, ktorý pomáha vodičovi udržiavať rýchlosť zodpovedajúcu podmienkam prevádzky na ceste tým, že mu poskytuje osobitnú a primeranú spätnú väzbu. Systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti musí vodiča prostredníctvom ovládača akceleračného pedálu alebo cieľenej, primeranej a účinnej spätnej väzby informovať o tom, že bola prekročená maximálna povolená rýchlosť. Cieľená a primeraná spätná väzba musí byť založená na informáciách o maximálnej

povolenej rýchlosti získaných sledovaním dopravných značiek a signálov, a to na základe signálov z infraštruktúry alebo údajov z elektronických máp alebo z oboch týchto zdrojov.

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

K bodu 3 [§ 68 ods. 9]

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

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

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

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

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

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

K bodu 8 [Príloha č. 3]

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

K čl. VI

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

[§ 3 ods.4 písm. d)]

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

K čl. VII

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