**vznesené Pripomienky v rámci medzirezortného pripomienkového konania**

Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  | | --- | --- | | Spôsob pripomienkového konania | bežný (8. 3. 2017 – 28. 3. 2017) | | Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných | 55  / 16 | | Počet vyhodnotených pripomienok | 55 | |  |  | | Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 29 / 5 | | Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 1  / 0 | | Počet neakceptovaných pripomienok z toho zásadných | 25 /11 | |  |  | | Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom):  Rozporové konania sa konali : dňa 3. apríla 2017 - Národná asociácia STK, Slovenská asociácia malých a stredných podnikov a živnostníkov, Slovensko-nemecká obchodná a priemyselná komora, Združenie automobilového priemyslu SR. Dňa 5.apríla 2017 Slovak Business Agency, Protimonopolný úrad SR, Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení, Slovak Business Agency, Protimonopolný úrad SR, Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení, Klub 500. Dňa 6. apríla 2017 Národná asociácia STK. Dňa 10. apríla Ministerstvo vnútra SR. Dňa 19. apríla 2017 Ministerstvo financií SR, Ministerstvo vnútra SR. | | | Počet odstránených pripomienok | Podrobnosti sú uvedené vo vyhodnotení pripomienok. | | Počet neodstránených pripomienok | Podrobnosti sú uvedené vo vyhodnotení pripomienok. |   Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Č.** | **Subjekt** | **Pripomienky do termínu** | **Pripomienky po termíne** | **Nemali pripomienky** | **Vôbec nezaslali** | | 1 . | Úrad pre verejné obstarávanie |  |  | X |  | | 2 . | Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 3 . | Generálna prokuratúra Slovenskej republiky | 3 (3o,0z) |  |  |  | | 4 . | Protimonopolný úrad Slovenskej republiky | 2 (1o,1z) |  |  |  | | 5 . | Národný bezpečnostný úrad |  |  | X |  | | 6 . | Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky | 2 (0o,2z) |  |  |  | | 7 . | Národná banka Slovenska |  |  | X |  | | 8 . | Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 9 . | Ministerstvo financií Slovenskej republiky | 2 (1o,1z) |  |  |  | | 10 . | Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky | 2 (2o,0z) |  |  |  | | 11 . | Ministerstvo obrany Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) |  |  |  | | 12 . | Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 13 . | Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 14 . | Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR | 3 (3o,0z) |  |  |  | | 15 . | Štatistický úrad Slovenskej republiky | 2 (2o,0z) |  |  |  | | 16 . | Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) |  |  |  | | 17 . | Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky | 5 (2o,3z) |  |  |  | | 18 . | Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 19 . | Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky | 5 (5o,0z) |  |  |  | | 20 . | Najvyšší súd Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 21 . | Úrad vlády Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 22 . | Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 23 . | Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 24 . | Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 25 . | Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 26 . | Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 27 . | Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky | 7 (7o,0z) |  |  |  | | 28 . | Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky |  |  | X |  | | 29 . | Úrad pre reguláciu sieťových odvetví |  |  | X |  | | 30. | Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny |  |  | X |  | | 31. | Credit KB a.s. | 1 (0o,1z) |  |  |  | |  | Národná asociácia STK | 2 (0o,2z) |  |  |  | |  | Slovenská asociácia malých a stredných podnikov a živnostníkov | 1 (0o,1z) |  |  |  | |  | Slovenská asociácia poisťovní | 1 (1o,0z) |  |  |  | |  | Slovak Business Agency | 2 (1o,1z) |  |  |  | |  | Slovensko-nemecká obchodná a priemyselná komora | 1 (0o,1z) |  |  |  | |  | Zväz automobilového priemyslu Slovenskej Republiky | 1 (0o,1z) |  |  |  | |  | Klub 500 | 2 (0o,2z) |  |  |  | |  | Verejnosť | 9 (9o,0z) |  |  |  | |  |  |  |  |  |  | |  | **SPOLU** | **55 (39o,16z)** | **0 (0o,0z)** | **18** | **0** |   Vyhodnotenie vecných pripomienok je uvedené v tabuľkovej časti.   |  |  | | --- | --- | | Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke: | | | O – obyčajná | A – akceptovaná | | Z – zásadná | N – neakceptovaná | |  | ČA – čiastočne akceptovaná |  |  |  | | --- | --- | |  |  | |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Subjekt** | **Pripomienka** | **Typ** | **Vyh** | **Poznámka** |
| **AZZZ SR** | **§ 107 odsek 12 písm. a)** V § 107 odsek 12 písm. a) sa na konci pripájajú tieto slová: „§ 12 ods. 7“. | Z | A | Rozporové konanie sa konalo 5. apríla 2017.  Na základe rozporového konania sa dohodlo zapracovať návrhy do návrhu zákona. |
| **AZZZ SR** | **§ 12 odsek 7** V § 12 sa dopĺňa odsek 7, ktorý znie: „a) Výrobca vozidla je povinný poskytnúť technickej službe technickej kontroly údaje o referenčných brzdných silách vozidiel kategórie M, N, O a Tb s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 t, ak sú tieto údaje k dispozícii. b) Ak výrobca so sídlom mimo územia Slovenskej republiky nesprístupnil technické informácie podľa písmena a), je tieto informácie povinný sprístupniť zástupca výrobcu, ktorý uvádza vozidlá na trh v Slovenskej republike, ešte pred prihlásením vozidla do evidencie vozidiel“. Odôvodnenie:Zámerom ustanovenia je zjednodušiť realizáciu technickej kontroly vozidiel kategórie M, N, O a Tb, aby nemuseli chodiť na technickú kontrolu naložený. Na základe údajov o referenčných brzdných silách to bude možné. | Z | A | Rozporové konanie sa konalo 5. apríla 2017.  Na základe rozporového konania sa dohodlo zapracovať návrhy do návrhu zákona. |
| **CREDIT KB a.s.** | **Pripomienka k celému materiálu** Je ZDRAVÝM ROZUMOM NEPOCHOPITEĹNÉ , prečo sa má sieť STK tak výrazne zvyšovať a to o 200 a viac staníc STK a Otázka stojí čo je znovu za tým ? V minulosti už tu bola snaha istej skupiny OLIGARCHOV zvýšiť nezmyselne bohate postačujúci počet STK na Slovensku a naštastie zvíťazil rozum nad týmito praktikami.Len na cca 47 % !!!!! sú využité VŚETKY stanice v celej sieti STK na Slovensku !! . To znamená, že už súčasná kapacita existujúcich STK v SR prevyšuje reálnu potrebu viac ako dvojnásobne a teda je prebytok ponúk nad dopytom . ČO by priniesla široká / neregulovaná / liberalizácia ? Neregulovaný nárast počtu STK povedie v rámci boja o získanie zákazníka k nekalým praktikám spočívajúcim v znižovaní stanovených štandardov pri technických kontrolách. Po roku ministerstvo navrhuje úplnú liberalizáciu siete STK. Tento krok považujeme za NEBEZPEĆNÝ, NESYSTÉMOVÝ , nelogický a hlavne z hľadiska výrazného negatívneho dopadu zhoršenia technického stavu vozidieľ na našich cestách V decembri 2015 bola v pripomienkovom konaní novela vyhlášky č 578/2006 Z.z., ktorá okrem iného definovala podmienky pre zriadenie mobilných STK. Po roku ministerstvo navrhuje úplnú liberalizáciu siete STK. Ak ministerstvo hovorí, že jedným z prvoradých cieľov zamýšľanej liberalizácie je zníženie čakacích dôb na STK pre motoristov, tak treba povedať, že to môže vykonávacím predpisom urobiť aj v súčasnosti . Predsa ak ministerstvo vie, kde a v ktorých regiónoch sú veľké čakacie lehoty (podľa vyjadrení predstaviteľov ministerstva takouto informáciou aj disponujú), môže otvoriť sieť vo vybraných regiónoch, či okresoch. Takáto zmena umožní väčšiu dostupnosť dokladu o úspešnej technickej alebo emisnej kontrole, ale za cenu zhoršenia technického stavu vozidieľ na našich cestách. Následky takéhoto stavu by sa premietli priamo do nehodovosti na našich cestách, nakoľko technický stav vozidiel priamo ovplyvňuje bezpečnosť cestnej premávky. Dôvodom potreby citlivej regulácie siete STK bolo a je, že technická kontrola ako prenesený výkon štátnej správy má ako sme už uviedli výrazný dopad na bezpečnosť cestnej premávky a doteraz bolo cieľom štátu vytvoriť špecifickú sieť, ktorú je možné účelne a zvládnuteľne metodicky riadiť, usmerňovať a hlavne kontrolovať. Rovnaký problém v roku 2016 riešili aj v susedných Čechách, kde sa minister dopravy snažil presadiť liberalizáciu siete STK. Parlament tento návrh zmietol zo stola z dôvodu extrémneho nárastu STK, ktorých činnosť by nebolo možné nijako kontrolovať. Príkladom slúži zavedenie širokej liberalizácie v susednom Poľsku a s tým súvisiace problémy vyplývajúce s ohromného nárastu vozidieľ s nebezpečnými závadami .Kde vzniklo cez štyritisíc STK a bez zistenia chýb tam prejde kontrolou 98% vozidiel. \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* Ak ministerstvo hovorí, že jedným z prvoradých cieľov zamýšľanej liberalizácie je zníženie čakacích dôb na STK pre motoristov, tak treba povedať, že to môže vykonávacím predpisom urobiť aj v súčasnosti . Predsa ak ministerstvo vie, kde a v ktorých regiónoch sú veľké čakacie lehoty (podľa vyjadrení predstaviteľov ministerstva takouto informáciou aj disponujú), môže otvoriť sieť vo vybraných regiónoch, či okresoch. Zároveň tak odstrániť spomínané čakacie lehoty.Svoj vplyv má však i sezónnosť , keď v niektorých mesiacoch je vyťaženosť vyššia a v iných veľmi nízka . V niektorých nezaujímavých okresoch z titulu počtu obyvateľov je nutné zvýšiť počet STK ale je to najmä i ZVYK NAŠICH MOTORISTOV SI VŠETKO NECHÁVAŤ NA POSLEDNÚ CHVÍĽU --- Ministerstvo má svoje kontrolné mechanizmy ,aby sieť malo plne pod kontrolou a podľa skutočných potrieb a systematicky ju v krokoch otvárali tak aby kvantita NENAHRADILA KVALITU . --- Európska únia má záujem na regulácii prevádzkovania staníc STK s cieľom dosiahnuť ich kvalitu, ktorá, ako už bolo uvedené, priamo súvisí s bezpečnosťou cestnej dopravy, čo je deklarované aj v bode 36 preambuly smernice Európskeho Parlamentu a Rady 2014/45/EÚ: -------Stanice STK sú zriadené na to , aby vylúčili „ šroty „ a nebezpečné autá v zlom technickom stave. A BOLA V PRVOM RADE zaistená BEZPEĆNOSŤ NA CESTÁCH .Túto kvalitu dosiahli a stanice STK sú dnes vysoko celoeurópsky hodnotené a najmä je vyzdvihovaná ich odborná a technická úroveň . Stanice STK sú vybavené špičkovými diagnostickými zariadeniami , sú on line aktivované kamerové systémy, po novom je peňažne sprísnená legistlatívna kontrola všetkých stanovených úkonov apod . ČO by priniesla široká / neregulovaná / liberalizácia ? Neregulovaný nárast počtu STK povedie v rámci boja o získanie zákazníka k nekalým praktikám spočívajúcim v znižovaní stanovených štandardov pri technických kontrolách. | Z | N | Berieme na vedomie pripomienku.  Ministerstvo pozvalo subjekt na rozporové konanie, ktoré sa malo uskutočniť 3.4.2017 o 14.30 hod. Na naše pozvanie nebola spätná väzba. Pripomienka neakceptovaná. |
| **GPSR** | **1. K čl. I bodu 7 .§ 39 ods. 3 písm. i).** Odporúčame vypustiť vnútorný odkaz na odsek 5 ako nadbytočný. | O | A | Upravené. |
| **GPSR** | **2. K čl. I bodu 14 .§ 57 ods. 3 písm. i).** Odporúčame vypustiť vnútorný odkaz na odsek 5 ako nadbytočný. | O | A | Upravené. |
| **GPSR** | **3. K čl. I bodu 20 .§ 74 ods. 3 písm. i).** Odporúčame vypustiť vnútorný odkaz na odsek 5 ako nadbytočný. | O | A | Upravené. |
| **Klub 500** | **§ 61 ods 4) písm b)** Pri technikoch so skončeným úplným stredoškolským vzdelaním strojárskeho, elektrotechnického, dopravného alebo mechanizačného smeru navrhujeme znížiť podmienky praxe z 2 na 1 rok z dôvodu flexibility pracovnej sily. Na pracovnom trhu je problematické nájsť automechanika s maturitou a 2 ročnou praxou. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 5. apríla 2017.  Na stretnutí bolo dohodnuté, že o týchto veciach sa bude rokovať pri príprave nového zákona. Klub 500 zotrváva na zásadnej pripomienke. Keďže ide o pripomienku predloženú nad rámec predkladanej novely zákona, pripomienku neakceptujeme. |
| **Klub 500** | **§ 57 ods 1) písm i)** V podmienkach malých servisov, kde je služba EK len doplnková je podmienka mať dvoch technikov v pracovnom pomere likvidačná. V prípade, že dá jeden z technikov náhle výpoveď alebo jeden z technikov nezloží skúšky, OU OCDaPK zruší činnosť pracoviska EK, z dôvodu len jedného technika a nesplnenia tejto podmienky. V prípade, že sa technik rozhodne pracovný pomer ukončiť, nestačí ani 2 mesačná výpovedná lehota, aby sa organizácia poverená vykonávaním EK pripravila a mala vždy kontinuálne dvoch technikov. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 5. apríla 2017.  Na stretnutí bolo dohodnuté, že o týchto veciach sa bude rokovať pri príprave nového zákona. Klub 500 zotrváva na zásadnej pripomienke. Keďže ide o pripomienku predloženú nad rámec predkladanej novely zákona, pripomienku neakceptujeme. |
| **MFSR** | **Všeobecne** Beriem na vedomie konštatovanie v doložke vybraných vplyvov (ďalej len „doložka vplyvov“), že návrh predpokladá pozitívny vplyv a negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Pozitívny vplyv súvisí so zvýšením výberu správnych poplatkov a v súčasnosti ho nie je možné kvantifikovať. Negatívny vplyv je z dôvodu zníženia výšky pokút, ktorý takisto nie je kvantifikovateľný. |  |  |  |
| **MFSR** | **Všeobecne** Ďalší negatívny vplyv súvisiaci s nárastom počtu kontrolórov (v rokoch 2017 až 2019 zvýšenie o 5 zamestnancov na štátny odborný dozor a 4 zamestnancov na zabezpečenie skúšok technikov) a úpravou Jednotného informačného systému v cestnej doprave je kvantifikovaný na rok 2017 vo výške 95 968 eur, na rok 2018 vo výške 110 358 eur, na rok 2019 vo výške 196 489 eur a na rok 2020 vo výške 191 589 eur a je rozpočtovo nekrytý. V návrhu na riešenie zvýšených výdavkov sa uvádza, že na finančné zabezpečenie plnenia úloh v roku 2017 bude požiadané o rozpočtové opatrenie a v rokoch 2018 a 2019 sa budú uplatňovať požiadavky v rámci prípravy rozpočtu verejnej správy na roky 2018 až 2020. Uvedené sa týka aj úpravy počtu zamestnancov. V súvislosti s požiadavkou na zvýšenie počtu zamestnancov a výdavkov na rok 2017 upozorňujem, že v bode C.12. uznesenia vlády SR č. 461/2016 je uložené ministrom, predsedom ostatných ústredných orgánov štátnej správy a správcom ďalších kapitol štátneho rozpočtu nepredkladať v roku 2017 návrhy legislatívnych predpisov a iných materiálov, ktoré zakladajú finančné nároky na zvýšenie počtu zamestnancov a zvýšenie výdavkov alebo úbytok príjmov schválených v štátnom rozpočte na rok 2017 s rozpočtovými dôsledkami na štátny rozpočet alebo na iné rozpočty tvoriace rozpočet verejnej správy. V nadväznosti na uvedené je potrebné tieto požiadavky zabezpečiť v rámci schválených limitov kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby SR na rok 2017. Rovnako požiadavky na zvýšenie počtu zamestnancov, osobných výdavkov a výdavkov na tovary a služby na roky 2018 až 2020 žiadam zabezpečiť v rámci stanovených záväzných limitov kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby SR na príslušný rozpočtový rok a prepracovať doložku vplyvov tak, že realizácia návrhu bude zabezpečená v rámci záväzných limitov výdavkov a počtu zamestnancov kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby SR na príslušný rozpočtový rok a rozpočtovo nekrytý vplyv v jednotlivých rokoch bude nulový. | Z | A | Rozporové konanie s MF SR sa uskutočnilo 19. apríla 2017. Text doložky upravený. |
| **MFSR** | **Všeobecne** Návrh je potrebné zosúladiť s Legislatívnymi pravidlami vlády SR (ďalej len „LPV“) a s ich prílohami (napríklad v čl. I úvodnú vetu zosúladiť s bodom 28. 1 prílohy č. 1 LPV, bod 2 zosúladiť s bodom 55 prílohy č. 1 LPV, v bode 11 úvodnú vetu zosúladiť s bodom 30.3 prílohy č. 1 LPV, v bode 12 § 56 ods. 8 písm. b) slovo „kontrol“ vypustiť, v bode 18 § 73 ods. 8 písm. c) prvom bode opakujúce sa slová „oprávnenie na vykonávanie“ vypustiť, body 27 a 28 uviesť v opačnom poradí, v bode 28 § 112j ods. 1 a 3 pred slovo „predpisov“ vložiť slovo „právnych“ a v odseku 3 vypustiť slová „začatých a“). | O | A | Upravené. |
| **MKSR** | **Čl.I bod 1** Odporúčame bod 1 zosúladiť s bodom 28.2 Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR (ďalej len "LPV"). Legislatívno-technická pripomienka. Táto pripomienka sa týka aj bodu 2. | O | A | Upravené. |
| **MKSR** | **K návrhu uzneseniu vlády SR** Odporúčame v návrhu uznesenia vlády v "Predkladateľovi" uviesť správny názov ministerstva. Odôvodnenie: zosúladenie s § 3 písm. c) zák.č. 575/2001 Z.z.o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov. | O | A | Chyba nastala pri vkladaní materiálu na Slov-Lex. |
| **MKSR** | **K čl.I bod 27 a 28** Odporúčame zameniť poradie týchto bodov. Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MKSR** | **K Čl. I bod 3** Upozorňujeme, že časť znenia vyjadrená v písm. e): "v prípade právnickej osoby sa ..... alebo za ňu rozhodovať" je vyjadrená úplne inak "v plávajúcom texte" odseku 2 v samostanej vete za písmenom g), pričom sa táto veta vzťahuje aj na písm. e). Odporúčame zosúladiť vzájomne tieto ustanovenia. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. Táto pripomienka platí aj k bodu 10 § 56 ods.2. | O | A | Znenie textu je upravené na základe pripomienky Ministerstva školstva SR. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 12** V čl. I bod 12 odporúčame v písm. b) vypustiť slovo "kontrol". Gramatická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 18** V čl. I bod 18 odporúčame v písm. c) bod 1 vypustiť slová "oprávnenie na vykonávanie". Gramatická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MKSR** | **K Čl. I bod 3** V čl. I bode 3 v § 38 písm.e) odporúčame slovo to" nahradiť slovom "bezúhonnosť". Odôvodnenie: zosúladenie s bodom 2. Prílohy č.1 k LPV. Pripomienka sa týka aj bodu 6, 10,13,16,19 a 22 . | O | A | Znenie textu je upravené na základe pripomienky Ministerstva školstva SR. |
| **MOSR** | **Všeobecne** Návrh zákona odporúčame legislatívno-technicky a gramaticky upraviť, napr. v čl. I bode 2 odporúčame vypustiť paragrafovú značku pred číslom „55“, v čl. I bode 12 odporúčame vypustiť slovo „kontrol“, v čl. I bode 18 odporúčame v navrhovanom § 73 ods. 8 písm. c) bode 1 vypustiť slová „oprávnenie na vykonávanie“, v čl. I odporúčame vymeniť poradie bodov 27 a 28. | O | A | Upravené. |
| **MPRVSR** | **K celému materiálu** Bez pripomienok |  |  |  |
| **MPSVRSR** | **Všeobecná pripomienka** Odporúčame predložený návrh legislatívno-technicky upraviť. Odporúčame napríklad v návrhu uznesenia vlády Slovenskej republiky, ako aj obale predloženého návrhu, slová „minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja“ nahradiť slovami „minister dopravy a výstavby“. Zároveň odporúčame v prvom odseku predkladacej správy za slovo „zákon“ vložiť slová „č. 725/2004 Z. z.“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Chyby nastali pri vkladaní materiálu na Slov-Lex. |
| **MSSR** | **celému materiálu** bez pripomienok |  |  |  |
| **MŠVVaŠSR** | **bodu 27 a 28** Odporúčame poradie bodov 27 a 28 zameniť. Ide o legislatívno-technickú pripomienku. | O | A | Upravené. |
| **MŠVVaŠSR** | **uzneseniu vlády** Odporúčame pri predkladateľovi uviesť aktuálny názov ústredného orgánu štátnej správy. | O | A | Chyby nastali pri vkladaní materiálu na Slov-Lex. |
| **MŠVVaŠSR** | **bodu 3, 6, 10, 13,16, 19 a 22** Odporúčame slová "v prípade právnickej osoby sa to vzťahuje aj na osobu," preformulovať nasledovne : "ak ide o právnickú osobu, bezúhonnosť sa vzťahuje aj na osobu," Ide o legislatívno-technickú pripomienku. | O | A | Upravené. |
| **MŠVVaŠSR** | **bod 12** Odporúčame v písm. b)vypustiť slovo "kontrol" ako nadbytočné. Ide o legislatívno-technickú pripomienku. | O | A | Upravené. |
| **MŠVVaŠSR** | **bod 18** Odporúčame v písm. c) bod 1 slová "oprávnenie na vykonávanie" vypustiť ako nadbytočné. Ide o legislatívno-technickú pripomienku. | O | A | Upravené. |
| **MVSR** | **čl. I** 1. K bodom 4, 7, 11, 14, 17, 20, 23 a 28 § 112j ods. 2 Uvedené povinnosti predkladať výpisy z registra trestov považujeme za zbytočné, nakoľko okresné úrady by mali mať možnosť overiť si údaje o preverovaných osobách elektronickým prístupom do registra trestov. | O | N | Pripomienka neakceptovaná, z dôvodu, že v týchto ustanoveniach je povinnosť predkladať výpis z registra trestov. V § 109 ods. 13 je uvedené, že výpis z registra trestov nie je potrebné predložiť, ak žiadateľ požiada správny orgán o zabezpečenie tohto výpisu priamo správny orgán.  Register trestov SR poskytuje okresným úradom – odborom cestnej dopravy a pozemných komunikácií výpisy z registra trestov na účely preukázania bezúhonnosti podľa zákona č. 725/2004 Z. z. len na žiadosť.  Podľa § 109 ods. 13 zákona č. 725/2004 Z. z. v znení zákona č. 387/2015 Z. z. „(13) Pre potreby preukázania bezúhonnosti v konaní podľa tohto zákona účastník konania môže požiadať správny orgán o zabezpečenie výpisu z registra testov, ak na tento účel predloží originál alebo úradne osvedčenú kópiu súhlasu s poskytnutím údajov potrebných na vyžiadanie výpisu z registra trestov; 45b) na účely podľa § 43 ods. 3, § 44 ods. 3 písm. b), § 61 ods. 3, § 62 ods. 3 písm. b), § 78 ods. 3, § 79 ods. 3 písm. b), § 91 ods. 3 a § 92 ods. 3 písm. b) predkladá originál alebo úradne osvedčenú kópiu súhlasu osoby, ktorej výpis z registra trestov sa žiada.“  ------  45b) § 10 zákona č. 330/2007 Z.z. o registri trestov a o zmene a doplnení niektorých zákonov. |
| **MVSR** | **čl. I** 2. K bodom 22 až 24 Návrh zákona žiadame doplniť o novelu zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov, ktorou by sa vypustila viazaná živnosť „Vykonávanie montáže plynových zariadení“ z prílohy č. 2 por. č. 22 živnostenského zákona. Odôvodnenie: Poukazujeme na systémový nesúlad regulačného mechanizmu ustanoveného (osobitným) zákonom č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov s ustanoveným regulačným mechanizmom fungovania živnostenského zákona. Mechanizmus osobitného zákona, ktorý ustanovuje súbeh osobných a prevádzkových podmienok na získanie oprávnenia na montáž plynového zariadenia neumožňuje (robí nevykonateľným) získanie osvedčenia o živnostenskom oprávnení na prevádzkovanie viazanej živnosti „Montáž plynových zariadení“ pre všetkých záujemcov o podnikanie v tomto segmente podnikania v postavení fyzická osoba a založená (právne neexistujúca) právnická osoba, ktorá sa povinne zapisuje do obchodného registra (ktorá je v konaní pred obchodným registrom pod hrozbou odmietnutia zápisu do registra povinná preukázať osvedčenie o živnostenskom oprávnení na prevádzkovanie uvedenej živnosti). Navyše ide o dvojúrovňový regulačný rámec preukazovania plnenia všeobecných podmienok (spôsobilosť na právne úkony vrátane navrhovanej regulácie morálnej spôsobilosti žiadateľov, bezúhonnosti) aj na účely získania oprávnenia na montáž plynových zariadení na základe a za podmienok ustanovených osobitným zákonom, aj na účely získania osvedčenia o živnostenskom oprávnení na základe a za podmienok ustanovených živnostenským zákonom. Ide o systémovú požiadavku na reguláciu podnikateľskej činnosti, ktorú je možné a potrebné riešiť v rámci zákona č. 725/2004 Z. z. rovnako ako ju tento zákon rieši vo vzťahu k regulácií vykonávania: - technických kontrol vozidiel, - emisných kontrol motorových vozidiel - kontrol originality vozidiel. | Z | N | Na základe rokovania, ktoré sa uskutočnilo 10. apríla 2017, bolo dohodnuté, že uvedená problematika sa bude riešiť v aktuálne pripravovanom novom zákone o prevádzke vozidiel v cestnej premávke. MV SR netrvá na zásadnej pripomienke. |
| **MVSR** | **čl. I** 3. K bodu 26 Vzhľadom na skutočnosť, že okrem vyradenia vozidla z evidencie alebo z cestnej premávky je možné vozidlo vyviezť do cudziny, kedy sa mení držba vozidla na osobu s pobytom alebo sídlom v cudzine, navrhujeme doplniť do § 107b ods. 5 písm. b) ďalší bod, ktorý znie: „4. bolo vozidlo odhlásené do cudziny.“ (s uvedením odkazu na poznámku pod čiarou na § 119 zákona č. 8/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov). | O | A | Upravené. |
| **MVSR** | **čl. II** 4. Žiadame o posun termínu účinnosti zákona z 1. júla 2017 na 1. októbra 2017 z dôvodu zabezpečenia zmeny v informačných systémoch, ktorá má istú časovú náročnosť. | Z | A | Upravené. |
| **MVSR** | **doložke vplyvov** 5. Podľa doložky vplyvov si navrhované zmeny vyžiadajú úpravy iba v Jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave. Zmeny vo výške pokút pre prevádzkovateľa vozidla za nepodrobenie vozidla technickej a emisnej kontrole v ustanovenej lehote (čl. I bod 26) je však potrebné premietnuť aj do informačných systémov v gescii Ministerstva vnútra SR. Kvôli zmene účtovania pokút a zabezpečenia zľavy 2/3 z výšky pokuty v prípade včasného vyplatenia a uskutočnenia nápravy je potrebné upraviť aj informačné systémy CESDaP (Centrálna evidencia správnych deliktov a priestupkov) a SaSP (Správa a spracovanie pohľadávok). Do doložky vplyvov preto žiadame doplniť finančnú náročnosť na úpravu týchto systémov v odhadovanej výške 100 000 eur, ktoré na tieto účely nie sú zabezpečené v schválenej rozpočtovej kapitole Ministerstva vnútra SR. | Z | A | Rozporové konanie sa uskutočnilo 19. apríla 2017.  Text doložky upravený. |
| **MZVaEZSR** | **Doložke zlučiteľnosti právneho predpisu s právom EÚ** Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES odporúčame správne systematicky zaradiť medzi legislatívne akty. | O | A | Upravené. |
| **MZVaEZSR** | **vlastnému materiálu** V bode 11 odporúčame pred slová "§ 56" vložiť predložku "V". Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MŽPSR** | **celému materiálu** bez pripomienok |  |  |  |
| **NA STK** | **celému materiálu** Hromadná pripomienka zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 725/2004 Z.z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. LP/2017/152 Rezortné číslo: 11526/2017/SCDPK/16831-M Ministerstvo dopravy a výstavby SR predložilo do medzirezortného pripomienkového konania návrh novely zákona č.725/2014, v ktorom navrhuje liberalizáciu siete STK a zníženie pokút za neplatné technické a emisné kontroly. Po brífingu MDV SR dňa 22.12.2016 o návrhu tejto zmeny zákona zaslala Národná asociácia STK 9.1.2017 na MDV SR stanovisko, v ktorom Národná asociácia STK vyjadrila obavy z negatívnych dôsledkov navrhovanej novely a požiadala zapojenie Národnej asociácie STK do odbornej diskusie prípravy legislatívnych zmien v oblasti technických kontrol. Národná asociácia STK pripomienkovala tiež Predbežnú informáciu tejto novely s upozornením na riziká tejto novely v oblasti bezpečnosti a životného prostredia. MDV SR plánuje uvoľniť trh poskytovateľov technických a emisných kontrol vozidiel a každý, kto splní zákonom stanovené podmienky, bude môcť v tejto oblasti podnikať. Súčasná sieť STK už teraz prevyšuje reálnu potrebu slovenských motoristov viac ako dvojnásobne. Nekontrolovaný nárast počtu staníc vyvolá nadbytok ponuky a boj o získanie zákazníka povedie k nedodržiavaniu predpísaných postupov pri výkone TK a EK. Doklad o úspešnom absolvovaní TK a EK tak bude skutočne dostupnejší, ale na slovenských cestách bude jazdiť viac nebezpečných vozidiel ohrozujúcich zdravie a životy občanov. Toto priamo a jednoznačne povedie k nárastu dopravných nehôd, poškodzovania životného prostredia, zvýšených nákladov na záchranné zložky, výdavkov na zdravotníctvo a zvyšovanie PZP sadzieb. Navrhovaná novela ide preto svojimi negatívnymi následkami proti zmyslu Smernice EP 2014/45/EÚ, ktorým sú podľa bodu 2 tejto smernice: „opatrenia pre bezpečnejšie vozidlá, stratégie na zníženie počtu zranení a opatrenia na zvýšenie bezpečnosti“. To isté platí aj pre zmysel zákona 725/2004 s príslušnými vyhláškami, ktorými je zvyšovanie bezpečnosti vozidiel v premávke, nie naopak. I. V tejto hromadnej pripomienke preto navrhujeme: 1. v novele zrušiť bod 1 v znení: V § 37 ods. 2 a § 55 ods. 2 sa vypúšťa posledná veta. 2. v novele zrušiť bod 2 v znení: V § 37 a § 55 sa vypúšťa odsek 3. 3. v novele zrušiť bod 25 v znení: V § 99 písm. g) sa vypúšťajú slová „staníc technickej kontroly, pracovísk emisných kontrol a“. 4. v novele zrušiť bod 27 v znení: V § 113 sa vypúšťajú slová „§ 37 ods. 3“ a „55 ods. 3“. Odôvodnenie: 1. Ministerstvo dopravy a výstavby SR v Dôvodovej správe k novele zákona neudalo žiaden dôvod na liberalizáciu siete STK a neudalo ani žiaden cieľ zrušenia siete STK. 2. Ministerstvo dopravy a výstavby SR sa v Dôvodovej správe pri zdôvodňovaní odvoláva len na rozsudok súdneho dvora, z 15. októbra 2015 vo veci C-168/14 ale tento rozsudok nie je pre navrhovanú novelu relevantný, pretože a) práve tento istý rozsudok MDV SR neakceptovalo v decembri 2015 pri novele vyhlášky č. 578/2006 Z.z., ktorá definovala požiadavky na sieť mobilných staníc technickej kontroly keď v medzirezortnom pripomienkovom konaní na tento rozsudok upozornil Protimonopolný úrad Slovenskej republiky a Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR. b) tento rozsudok nerieši problém existencie siete STK versus jej liberalizácie. V celom texte rozsudku nie je žiadna zmienka o liberalizácii v oblasti poskytovateľov STK a ani z neho nevyplýva požiadavka zrušenia obmedzení s cieľom úplnej liberalizácie. 3. Návrh na zrušenie siete STK bude mať priamy negatívny dopad na bezpečnosť premávky a na životné prostredie, ide teda v princípe proti cieľom a zmyslu Smernice EP 2014/45/EÚ a zákona 725/2004. Cieľ liberalizácie siete STK nie je v novele ani v jej prílohách vysvetlený. V prípade, že Ministerstvo dopravy a výstavby SR sleduje zvýšenie dostupnosti staníc technickej kontroly a zároveň zabezpečenie riadneho výkonu kontrol, navrhujeme nasledovné: 1. Do zákona 725/2004 definovať regulovanie siete STK a jej rozširovanie nie len podľa počtu registrovaných vozidiel v okrese (ako je to doteraz), ale aj podľa skutočného vyťaženia jednotlivých liniek STK (podľa systému zavedeného v Českej Republike) s cieľom doplniť linky STK v miestach, kde si to dopyt vyžaduje. 2. V ostatných vykonávacích predpisoch zabezpečiť zlepšenie reálneho výkonu technickej a emisnej kontroly v staniciach STK: a) elimináciou vplyvu subjektívneho ľudského faktora kontrolného technika pri vyhodnocovaní bŕzd využitím existujúcich dát z valcovej skúšobne bŕzd na ich automatické vyhodnotenie b) zamedzenie podvodov pokusmi o vykonanie opätovnej kontroly na inej STK po predchádzajúcom hodnotení vozidla „dočasne spôsobilé a nespôsobilé“ automatickou signalizáciou v ISTK c) zamedzenie podvodov emisných meraní zavedením prehľadových kamier na pracoviskách emisných kontrol. Dovoľujeme si upozorniť tvorcov novely na skutočnosť, že zavedenie týchto návrhov nielen zabezpečí lepší technický stav vozidiel a bezpečnosť na cestách, ale zväčší aj časovú náročnosť jednotlivej kontroly, čo podľa navrhovaného výpočtu siete STK podľa návrhu v bode 1 povedie k potrebe zvýšiť počet STK, čím sa zároveň zlepší aj ich dostupnosť pre motoristickú verejnosť. Zapracovanie týchto pripomienok do pripravovanej novely zlepší dostupnosť služby pre prevádzkovateľa vozidla, zlepší kontrolu štátu nad výkonom technickej a emisnej kontroly, čo následne povedie k vyššej bezpečnosti, zníženie nehodovosti a zlepšenie ovzdušia životného prostredia bez zvýšenia administratívnych nákladov na dodatočnú kontrolu množstva ďalších staníc. II. V tejto hromadnej pripomienke ďalej navrhujeme: Ak by návrh novely mal byť navrhnutý do parlamentu v rozsahu navrhovanom Ministerstvom dopravy a výstavby SR, musel by obsahovať aj časový rámec prípadnej liberalizácie trhu, teda dátum účinnosti ustanovení týkajúcich sa liberalizácie trhu, pri návrhu takéhoto rozsahu, v rozpätí piatich rokov. Zdôvodnenie: Podľa nášho názoru príliš krátka lehota medzi nadobudnutím platnosti a nadobudnutím účinnosti navrhovanej novely, teda legisvakačná lehota, narúša princíp právnej istoty, pretože porušuje ochranu legitímnych očakávaní. V právnom prostredí doterajšej právnej úprave prevádzkovateľ stanice technickej kontroly, prípadne pracoviska emisnej kontroly sa prispôsoboval existujúcej situácii, čo sa prejavovalo aj vstupovaním do právnych vzťahov s istým predpokladaným trvaním. Toto trvanie je nezriedka viacročné, pričom sa typicky jedná o leasingy, úvery a pod. Navrhovaná legislatívna zmena, o ktorej sa jej adresáti dozvedajú v krátkej dobe pred jej účinnosťou, tak negatívne zasahuje do ich podnikania. Toto sa netýka len tých držiteľov licencií, ktorí sa stali ich držiteľmi len nedávno, ale aj tých prevádzkovateľov staníc a pracovísk, ktorí sú držiteľmi licencií už dlhšiu dobu. Od plánovaného hospodárskeho výsledku sa odvíja financovanie obnovy technologického parku, mzdová hladina a pod. Princíp legitímneho očakávania vyrástol na pôdoryse judikatúry Európskeho súdu pre ľudské práva (v nasledujúcom texte ako „ESĽP“), resp. pôvodnej Komisie pre ľudské práva. Išlo o rozhodovaciu prax týkajúcu sa čl. 1 Dodatkového protokolu Dohovoru o ochrane ľudských práv a základných slobôd (v nasledujúcom texte aj ako „Dohovor“). ESĽP opakovane judikuje, že predmetom ochrany čl. 1 Dodatkového protokolu Dohovoru je nielen vlastníctvo vecí, ale aj iné majetkové hodnoty – aktíva – ktoré môže nositeľ legitímneho očakávania očakávať. Princíp ochrany legitímnych očakávaní sa výrazným spôsobom premietol aj do rozhodovacej činnosti vnútroštátnych ústavných súdov, nevynímajúc judikatúru Ústavného súdu Slovenskej republiky (v nasledujúcom texte aj ako „Ústavný súd“). Oprieť sa možno aj o pomerne prepracovanú rozhodovaciu prax Ústavného súdu Českej republiky. Rozhodnutia sa dotkli napr. reštitučných nárokov, poistných plnení, ale za legitímne očakávanie možno považovať aj očakávanie vyvolané postupom orgánu verejnej moci pri prideľovaní licencií. Z tohto pohľadu je podľa nášho názoru legitímnym očakávaním držiteľa licencie to, že sa o zániku licenčného systému dozvie v dostatočnom predstihu, a to tak, aby minimalizoval svoje straty z prichádzajúcej zmeny. Takáto liberalizácia trhu by nikdy nemala prísť tak, aby držiteľom licencií spôsobila výrazné škody. Legitímnym očakávaním je v tomto prípade také očakávanie, že zákonodarca poskytne držiteľom oprávnení (licencií) dostatočný alebo aspoň primeraný čas na to, aby sa tejto zmene mohli prispôsobiť. V opačnom prípade dochádza k porušeniu základných práv vyplývajúcich z Dohovoru (čl. 1 Dodatkového protokolu) a pri výklade Ústavy, ktorý by mal byť konformný s Dohovorom, aj k nesúladu s ustanoveniami Ústavy. Obdobie piatich rokov sa zdá relevatné z dôvodu porovnania rozsahu zmeny z liberalizácie trhu k rozsahu zmeny pri zavádzaní podmienok smernice EP 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu vozidiel v jednotlivom členskom štáte. Smernica v článku (44) definuje, že „keď si to vyžaduje podstatné investície a úpravy (do zariadení)... malo by sa stanoviť päťročné obdobie“ a „podobne by sa malo obdobie piatich rokov stanoviť aj pre dozorné orgány, aby mohli splniť všetky kritériá“. Ak teda Európska komisia navrhuje 5 rokov ak ich návrhy ovplyvňujú náklady a následnú profitabilitu poskytovateľov, potom je minimálne 5 rokov primeraným prechodným obdobím ak to ovplyvňuje priamo finančnú existenciu niektorých súčasných prevádzkovateľov. Úplnou liberalizáciou bez určenia prechodného obdobia na vznik nových STK sa otvára právny priestor na žaloby na ústavný súd a súdne inštitúcie EÚ. Návrh zákona: https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/LP/2017/152 Hromadnú pripomienku možno podporiť najneskôr v utorok 28.3.2017. Tieto pripomienky majú charakter zásadnej pripomienky. V prípade, že MDV SR nevyhovie hromadnej pripomienke, žiadame uskutočnenie rozporového konania, v ktorom splnomocňujeme ako svojich zástupcov menovite: Ing. Miroslav Kobrtek, predseda Národnej asociácie STK Ing. Peter Panis, podpredseda Národnej asociácie STK Ing. Peter Hulman, tajomník Národnej asociácie STK Ľubomír Ochotnický, konateľ Slovdekra s.r.o. | Z | N | Rozporové konanie na úrovni generálneho riaditeľa sekcie sa konalo dňa 3. apríla 2017 a rokovanie na úrovni štátneho tajomníka ministerstva sa konalo 6. apríla 2017.  Zástupcovia Národnej asociácie poukázali na negatíva, ktoré by mohli z dôvodu liberalizácie nastať. Zároveň navrhujú, ak je potrebná lepšia dostupnosť, upraviť podmienky regulovania STK s cieľom doplniť linky STK v miestach, kde si to dopyt vyžaduje. Na rozporovom konaní zástupcovia preto predložili návrh alternatívneho riešenia možnosti rozširovania siete, ktorý sa týka navýšenia staníc a pracovísk nadväzne podľa počtu registrovaných vozidiel a podľa vyťaženia. Ministerstvo uvedené argumenty nepovažuje za podložené a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme.  Zároveň zástupcovia predložili ďalšie návrhy na zlepšenie kvality vykonávaných kontrol. Ministerstvo berie návrhy na vedomie a plánuje sa v budúcnosti týmito návrhmi zaoberať. |
| **NA STK** | **Bod 1: V § 37 ods. 2 a § 55 ods. 2 sa vypúšťa posledná veta; Bod 2: V § 37 a § 55 sa vypúšťa odsek 3.; Bod 25: V § 99 písm. g) sa vypúšťajú slová „staníc technickej kontroly, pracovísk emisných kontrol a“; Bod 27: V § 113 sa vypúšťajú slová „§ 37 ods. 3“ a „55 ods. 3“** Zásadná pripomienka zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 725/2004 Z.z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. LP/2017/152 Rezortné číslo: 11526/2017/SCDPK/16831-M Ministerstvo dopravy a výstavby SR predložilo do medzirezortného pripomienkového konania návrh novely zákona č.725/2014, v ktorom navrhuje liberalizáciu siete STK a zníženie pokút za neplatné technické a emisné kontroly. Po brífingu MDV SR dňa 22.12.2016 o návrhu tejto zmeny zákona zaslala Národná asociácia STK 9.1.2017 na MDV SR stanovisko, v ktorom Národná asociácia STK vyjadrila obavy z negatívnych dôsledkov navrhovanej novely a požiadala zapojenie Národnej asociácie STK do odbornej diskusie prípravy legislatívnych zmien v oblasti technických kontrol. Národná asociácia STK pripomienkovala tiež Predbežnú informáciu tejto novely s upozornením na riziká tejto novely v oblasti bezpečnosti a životného prostredia. MDV SR plánuje uvoľniť trh poskytovateľov technických a emisných kontrol vozidiel a každý, kto splní zákonom stanovené podmienky, bude môcť v tejto oblasti podnikať. Súčasná sieť STK už teraz prevyšuje reálnu potrebu slovenských motoristov viac ako dvojnásobne. Nekontrolovaný nárast počtu staníc vyvolá nadbytok ponuky a boj o získanie zákazníka povedie k nedodržiavaniu predpísaných postupov pri výkone TK a EK. Doklad o úspešnom absolvovaní TK a EK tak bude skutočne dostupnejší, ale na slovenských cestách bude jazdiť viac nebezpečných vozidiel ohrozujúcich zdravie a životy občanov. Toto priamo a jednoznačne povedie k nárastu dopravných nehôd, poškodzovania životného prostredia, zvýšených nákladov na záchranné zložky, výdavkov na zdravotníctvo a zvyšovanie PZP sadzieb. Navrhovaná novela ide preto svojimi negatívnymi následkami proti zmyslu Smernice EP 2014/45/EÚ, ktorým sú podľa bodu 2 tejto smernice: „opatrenia pre bezpečnejšie vozidlá, stratégie na zníženie počtu zranení a opatrenia na zvýšenie bezpečnosti“. To isté platí aj pre zmysel zákona 725/2004 s príslušnými vyhláškami, ktorými je zvyšovanie bezpečnosti vozidiel v premávke, nie naopak. I. V tejto hromadnej pripomienke preto navrhujeme: 1. v novele zrušiť bod 1 v znení: V § 37 ods. 2 a § 55 ods. 2 sa vypúšťa posledná veta. 2. v novele zrušiť bod 2 v znení: V § 37 a § 55 sa vypúšťa odsek 3. 3. v novele zrušiť bod 25 v znení: V § 99 písm. g) sa vypúšťajú slová „staníc technickej kontroly, pracovísk emisných kontrol a“. 4. v novele zrušiť bod 27 v znení: V § 113 sa vypúšťajú slová „§ 37 ods. 3“ a „55 ods. 3“. Odôvodnenie: 1. Ministerstvo dopravy a výstavby SR v Dôvodovej správe k novele zákona neudalo žiaden dôvod na liberalizáciu siete STK a neudalo ani žiaden cieľ zrušenia siete STK. 2. Ministerstvo dopravy a výstavby SR sa v Dôvodovej správe pri zdôvodňovaní odvoláva len na rozsudok súdneho dvora, z 15. októbra 2015 vo veci C-168/14 ale tento rozsudok nie je pre navrhovanú novelu relevantný, pretože a) práve tento istý rozsudok MDV SR neakceptovalo v decembri 2015 pri novele vyhlášky č. 578/2006 Z.z., ktorá definovala požiadavky na sieť mobilných staníc technickej kontroly keď v medzirezortnom pripomienkovom konaní na tento rozsudok upozornil Protimonopolný úrad Slovenskej republiky a Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR. b) tento rozsudok nerieši problém existencie siete STK versus jej liberalizácie. V celom texte rozsudku nie je žiadna zmienka o liberalizácii v oblasti poskytovateľov STK a ani z neho nevyplýva požiadavka zrušenia obmedzení s cieľom úplnej liberalizácie. 3. Návrh na zrušenie siete STK bude mať priamy negatívny dopad na bezpečnosť premávky a na životné prostredie, ide teda v princípe proti cieľom a zmyslu Smernice EP 2014/45/EÚ a zákona 725/2004. Cieľ liberalizácie siete STK nie je v novele ani v jej prílohách vysvetlený. V prípade, že Ministerstvo dopravy a výstavby SR sleduje zvýšenie dostupnosti staníc technickej kontroly a zároveň zabezpečenie riadneho výkonu kontrol, navrhujeme nasledovné: 1. Do zákona 725/2004 definovať regulovanie siete STK a jej rozširovanie nie len podľa počtu registrovaných vozidiel v okrese (ako je to doteraz), ale aj podľa skutočného vyťaženia jednotlivých liniek STK (podľa systému zavedeného v Českej Republike) s cieľom doplniť linky STK v miestach, kde si to dopyt vyžaduje. 2. V ostatných vykonávacích predpisoch zabezpečiť zlepšenie reálneho výkonu technickej a emisnej kontroly v staniciach STK: a) elimináciou vplyvu subjektívneho ľudského faktora kontrolného technika pri vyhodnocovaní bŕzd využitím existujúcich dát z valcovej skúšobne bŕzd na ich automatické vyhodnotenie b) zamedzenie podvodov pokusmi o vykonanie opätovnej kontroly na inej STK po predchádzajúcom hodnotení vozidla „dočasne spôsobilé a nespôsobilé“ automatickou signalizáciou v ISTK c) zamedzenie podvodov emisných meraní zavedením prehľadových kamier na pracoviskách emisných kontrol. Dovoľujeme si upozorniť tvorcov novely na skutočnosť, že zavedenie týchto návrhov nielen zabezpečí lepší technický stav vozidiel a bezpečnosť na cestách, ale zväčší aj časovú náročnosť jednotlivej kontroly, čo podľa navrhovaného výpočtu siete STK podľa návrhu v bode 1 povedie k potrebe zvýšiť počet STK, čím sa zároveň zlepší aj ich dostupnosť pre motoristickú verejnosť. Zapracovanie týchto pripomienok do pripravovanej novely zlepší dostupnosť služby pre prevádzkovateľa vozidla, zlepší kontrolu štátu nad výkonom technickej a emisnej kontroly, čo následne povedie k vyššej bezpečnosti, zníženie nehodovosti a zlepšenie ovzdušia životného prostredia bez zvýšenia administratívnych nákladov na dodatočnú kontrolu množstva ďalších staníc. II. V tejto hromadnej pripomienke ďalej navrhujeme: Ak by návrh novely mal byť navrhnutý do parlamentu v rozsahu navrhovanom Ministerstvom dopravy a výstavby SR, musel by obsahovať aj časový rámec prípadnej liberalizácie trhu, teda dátum účinnosti ustanovení týkajúcich sa liberalizácie trhu, pri návrhu takéhoto rozsahu, v rozpätí piatich rokov. Zdôvodnenie: Podľa nášho názoru príliš krátka lehota medzi nadobudnutím platnosti a nadobudnutím účinnosti navrhovanej novely, teda legisvakačná lehota, narúša princíp právnej istoty, pretože porušuje ochranu legitímnych očakávaní. V právnom prostredí doterajšej právnej úprave prevádzkovateľ stanice technickej kontroly, prípadne pracoviska emisnej kontroly sa prispôsoboval existujúcej situácii, čo sa prejavovalo aj vstupovaním do právnych vzťahov s istým predpokladaným trvaním. Toto trvanie je nezriedka viacročné, pričom sa typicky jedná o leasingy, úvery a pod. Navrhovaná legislatívna zmena, o ktorej sa jej adresáti dozvedajú v krátkej dobe pred jej účinnosťou, tak negatívne zasahuje do ich podnikania. Toto sa netýka len tých držiteľov licencií, ktorí sa stali ich držiteľmi len nedávno, ale aj tých prevádzkovateľov staníc a pracovísk, ktorí sú držiteľmi licencií už dlhšiu dobu. Od plánovaného hospodárskeho výsledku sa odvíja financovanie obnovy technologického parku, mzdová hladina a pod. Princíp legitímneho očakávania vyrástol na pôdoryse judikatúry Európskeho súdu pre ľudské práva (v nasledujúcom texte ako „ESĽP“), resp. pôvodnej Komisie pre ľudské práva. Išlo o rozhodovaciu prax týkajúcu sa čl. 1 Dodatkového protokolu Dohovoru o ochrane ľudských práv a základných slobôd (v nasledujúcom texte aj ako „Dohovor“). ESĽP opakovane judikuje, že predmetom ochrany čl. 1 Dodatkového protokolu Dohovoru je nielen vlastníctvo vecí, ale aj iné majetkové hodnoty – aktíva – ktoré môže nositeľ legitímneho očakávania očakávať. Princíp ochrany legitímnych očakávaní sa výrazným spôsobom premietol aj do rozhodovacej činnosti vnútroštátnych ústavných súdov, nevynímajúc judikatúru Ústavného súdu Slovenskej republiky (v nasledujúcom texte aj ako „Ústavný súd“). Oprieť sa možno aj o pomerne prepracovanú rozhodovaciu prax Ústavného súdu Českej republiky. Rozhodnutia sa dotkli napr. reštitučných nárokov, poistných plnení, ale za legitímne očakávanie možno považovať aj očakávanie vyvolané postupom orgánu verejnej moci pri prideľovaní licencií. Z tohto pohľadu je podľa nášho názoru legitímnym očakávaním držiteľa licencie to, že sa o zániku licenčného systému dozvie v dostatočnom predstihu, a to tak, aby minimalizoval svoje straty z prichádzajúcej zmeny. Takáto liberalizácia trhu by nikdy nemala prísť tak, aby držiteľom licencií spôsobila výrazné škody. Legitímnym očakávaním je v tomto prípade také očakávanie, že zákonodarca poskytne držiteľom oprávnení (licencií) dostatočný alebo aspoň primeraný čas na to, aby sa tejto zmene mohli prispôsobiť. V opačnom prípade dochádza k porušeniu základných práv vyplývajúcich z Dohovoru (čl. 1 Dodatkového protokolu) a pri výklade Ústavy, ktorý by mal byť konformný s Dohovorom, aj k nesúladu s ustanoveniami Ústavy. Obdobie piatich rokov sa zdá relevatné z dôvodu porovnania rozsahu zmeny z liberalizácie trhu k rozsahu zmeny pri zavádzaní podmienok smernice EP 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu vozidiel v jednotlivom členskom štáte. Smernica v článku (44) definuje, že „keď si to vyžaduje podstatné investície a úpravy (do zariadení)... malo by sa stanoviť päťročné obdobie“ a „podobne by sa malo obdobie piatich rokov stanoviť aj pre dozorné orgány, aby mohli splniť všetky kritériá“. Ak teda Európska komisia navrhuje 5 rokov ak ich návrhy ovplyvňujú náklady a následnú profitabilitu poskytovateľov, potom je minimálne 5 rokov primeraným prechodným obdobím ak to ovplyvňuje priamo finančnú existenciu niektorých súčasných prevádzkovateľov. Úplnou liberalizáciou bez určenia prechodného obdobia na vznik nových STK sa otvára právny priestor na žaloby na ústavný súd a súdne inštitúcie EÚ. | Z | N | Rozporové konanie na úrovni generálneho riaditeľa sekcie sa konalo dňa 3. apríla 2017 a rokovanie na úrovni štátneho tajomníka ministerstva sa konalo 6. apríla 2017.  Zástupcovia Národnej asociácie poukázali na negatíva, ktoré by mohli z dôvodu liberalizácie nastať. Zároveň navrhujú, ak je potrebná lepšia dostupnosť, upraviť podmienky regulovania STK s cieľom doplniť linky STK v miestach, kde si to dopyt vyžaduje. Na rozporovom konaní zástupcovia preto predložili návrh alternatívneho riešenia možnosti rozširovania siete, ktorý sa týka navýšenia staníc a pracovísk nadväzne podľa počtu registrovaných vozidiel a podľa vyťaženia. Ministerstvo uvedené argumenty nepovažuje za podložené a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme.  Zároveň zástupcovia predložili ďalšie návrhy na zlepšenie kvality vykonávaných kontrol.  Ministerstvo berie návrhy na vedomie a plánuje sa v budúcnosti týmito návrhmi zaoberať. |
| **NBS** | **celému materiálu** Bez pripomienok. |  |  |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K čl. I bod 26** Navrhované ustanovenie §107b ods. 5 upravuje sankčný mechanizmus vo vzťahu k povinným technickým kontrolám vozidiel. Také ustanovenie predstavuje transpozíciu čl. 21 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (ďalej len „smernica“) v súvislosti s čl. 5 smernice. Z tohto dôvodu žiadame predložiť tabuľku zhody k smernici. Z predloženého návrhu a jeho príloh je zrejmé, že zámerom predloženého návrhu nie je transpozícia smernice, upozorňujeme však, že transpozičná lehota na prebratie smernice uplynie 20. mája 2017, pričom smernica doteraz nebola notifikovaná. | O | N | Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES bude úplne transponovaná novým pripravovaným zákonom, ktorý nahradí súčasne platný zákon č.725/2004 Z. z.  Z tohto dôvodu tabuľka zhody bude kompletne k dispozícii pri návrhu nového zákona. Nový zákon by mal nadobudnúť účinnosť 20. mája 2018 tak ako to ustanovuje smernica 2014/45/EÚ. |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti** V bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame uviesť Rozsudok Súdneho dvora (druhá komora) z 15. októbra 2015 vo veci C-168/14 Grupo Itevelesa SL a i. proti Oca Inspección Técnica de Vehículos SA a Generalidad de Cataluña. | O | A | Upravené. |
| **OAPSVLÚVSR** | **Nad rámec návrhu**  V prílohe č. 2 k platnému zneniu zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov žiadame doplniť ako preberaný právne záväzný akt Európskej únie aj smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (prepracované znenie) (Ú. v. ES L 141, 6.6.2009) v platnom znení. Zákon č. 725/2004 Z. z. bol notifikovaný ako transpozičné opatrenie k smernici 2009/40/ES. Okrem toho sa domnievame, že v čl. I sa novelizačným bodom 1 a 2 zasahuje do transpozičného opatrenia k čl. 2 smernice 2009/40/ES a preto žiadame predložiť tabuľku zhody k smernici 2009/40/ES. | O | N | Týmto návrhom zákona netransponujeme smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES. Smernica bola transponovaná zákonom č. 725/2004 Z. z. a vyhláškou Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR 578/2006 Z. z. Čo sa týka článku 2 smernice 2009/40 je úplne pokrytý v zákone č. 725/2004 Z. z a podľa nášho názoru návrh na zmenu nemá vplyv na transpozíciu smernice. Čo sa týka technických kontrol článok 2 smernice 2009/40 je prebraný v § 37-54 zákona č. 725/2004 Z. z. a problematika emisných kontrol v §55-71 zákona č. 725/2004 Z. z.. Odborný dozor je upravený v § 102 až 108. Špeciálne ustanovenie o tom, že žiadateľ o udelenie oprávnenia na vykonávanie technických kontrol nemôže byť personálne alebo majetkovo prepojený s výrobou, predajom alebo opravou vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek tak, že súčasne prevádzkuje ich výrobu, predaj alebo opravy je ustanovené v §39 ods.1 písm. d) bod 2. zákona č. 725/2004 Z. z.; |
| **PMÚSR** | **bodu 28 [§ 112]**  Bod 28 „ § 112j Prechodné ustanovenie k úpravám účinným od 1. júla 2017“ ods. 3 odporúčame prehodnotiť, nakoľko sa javí ako retroaktívne. | O | N | Pripomienka neakceptovaná,  pretože retroaktivita v právnom poriadku SR nie je vylúčená absolútne. Pokiaľ ide o nepravú retroaktivitu, čo je aj tento prípad, je možné novou právnou úpravou vstúpiť aj do tých právnych vzťahov, ktoré vznikli na základe skôr prijatej právnej normy a meniť ich režim (napr. rozhod. ÚS sp. zn. III. 20/2011, PL. ÚS 67/07, aj NS SR 10Sžr/144/2011). |
| **PMÚSR** | **bodom 3 a 10** Navrhované ust. § 38 ods. 2 písm. f) návrhu ukladá podmienku na udelenie povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly, aby žiadateľ bol súčasne osobou oprávnenou na vykonávanie emisnej kontroly podľa § 57 alebo aby o také oprávnenie súčasne požiadal, alebo požiadal o povolenie na zriadenie pracoviska emisnej kontroly podľa § 56. V budúcnosti tak už nebude možné vykonávať technickú kontrolu bez emisnej kontroly a naopak, čo môže predstavovať bariéru pre vstup nových poskytovateľov na trh ako aj bariéru zotrvania pre už existujúce subjekty, ktoré túto podmienky nespĺňajú. V dôvodovej správe k návrhu absentuje zdôvodnenie, prečo sa pristupuje k uvedenému návrhu. V navrhovanom ust. § 56 ods.2 písm. f) je obdobne ustanovená podmienka na udelenie povolenia na zriadenie pracoviska emisnej kontroly, aby bol žiadateľ súčasne osobou oprávnenou na vykonávanie technickej kontroly podľa § 39 alebo o také oprávnenie súčasne požiadal, alebo požiadal o zriadenie stanice technickej kontroly podľa § 38. Podobne ako podmienka udelenia povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly, uvedená v § 38 ods. 2 písm. f) návrhu, môže táto podmienka predstavovať bariéru vstupu na trh z hľadiska hospodárskej súťaže. Na jednej strane sa v predkladacej správe uvádza, že cieľom návrhu je snaha o liberalizáciu na tomto trhu, na druhej strane sú však zavádzané z hľadiska hospodárskej súťaže potenciálne bariéry pre budúce subjekty, ktoré by tu mohli pôsobiť, ako aj existujúce subjekty pre ich zotrvanie na trhu. Vzhľadom na vyššie uvedené žiadame navrhované body z návrhu vypustiť. | Z | N | Dňa 5.4.2017 sa uskutočnilo rozporové konanie na úrovni generálneho riaditeľa sekcie a 19. 4 na úrovni štátneho tajomníka.  Protimonopolný úrad SR po zvážení skutočnosti, že dochádza k liberalizácii vo vzťahu k stanoveným počtom/kapacitám staníc technickej a emisnej kontroly a po zohľadnení, okrem iného, aj výrazného rozdielu vo výške vstupných nákladov a investícií pre vstup na  trh staníc technickej a staníc emisnej kontroly, zásadnú pripomienku prehodnotil ako odporúčaciu. Uvedené platí za podmienky, že návrh  zákona bude aj po vyhodnotení pripomienkového konania  naďalej počítať s liberalizáciou a teda stanovovať zrušenie súčasnej podmienky, že sieť staníc technickej a emisnej kontroly a ich počty podľa jednotlivých druhov a typov určuje ministerstvo (a vypustenie na to nadväzujúcich ustanovení).“. |
| **SAMP** | **Bod 1 [§ 37 ods. 2, § 55 ods. 2], bod 2 [§ 37 ods. 3, § 55 ods. 3], bod 10 [§ 56 ods. 2 písm. e) a f)], bod 25 [§ 99písm. g)]** Zásadná pripomienka: Náš návrh je z novely vylúčiť novelizačné body 1 [§ 37 ods. 2, § 55 ods. 2], 2 [§ 37 ods. 3, § 55ods. 3], 10 [§ 56 ods. 2 písm. e) a f)]a 25 [§ 99písm. g)]. Túto pripomienku podávame ako zásadnú. Odôvodnenie: SAMP nevidí dôvod na liberalizáciu trhu v tejto oblasti. Uvoľnenie podmienok pri regulácii staníc technickej kontroly (STK) či pracovísk emisnej kontroly (PES) povedie k ohrozeniu tohto sektora hospodárstva. Momentálne fungujú mnohé STK vo forme mikropodnikov, ktoré nedisponujú silným finančným zázemím a liberalizácia by ohrozila ich pôsobenie. Navyše je súčasná sieť STK postačujúca a ministerstvo má dostatok nástrojov na efektívnu alokáciu kapacity. Bezbrehá liberalizácia by viedla k zbytočnému vzniku ďalších nových hráčov, ktorí by ohrozili nielen ziskovosť,ale aj existenciu týchto podnikov. Navyše, pri náraste počtu staníc je otázna kapacita štátu kontrolovať kvalitu služieb či dodržiavanie daňových povinností. To môže viesť k ohrozeniu spotrebiteľov ale aj únikom na daniach. Naším druhým bodom kritiky je proces prijímania tejto legislatívy.Ako zástupcovia malých a stredných podnikov a živnostníkov si dobre uvedomujeme, že práve tento typ podnikateľov nemá kapacity na neustále sledovanie legislatívnych zmien. Záleží nám preto viac než iným na tom, aby bol legislatívny proces transparentný a predvídateľný. Účinnosť zákona už od 1. júla preto považujeme za neprimeranú. Navyše nám nie je celkom jasné, prečo sa všetky tieto zmeny musia prijímať narýchlo a nemôžu sa riešiť až v novo pripravovanom zákone o prevádzke vozidiel v cestnej premávke. | Z | N | Rozporové konanie na úrovni generálneho riaditeľa sa konalo dňa 3. apríla 2017.  Prezident Slovenskej asociácie malých podnikov Ing. Vladimír Sirotka, CSc. poukázal na problémy a obavy, ktoré by súviseli s prípadnou liberalizáciou trhu, a to najmä čo sa týka vzniku nových subjektov, ktoré by ohrozili ziskovosť a existenciu niektorých subjektov v tejto oblasti.  SAMP naďalej trvá na svojej zásadnej pripomienke.  Ministerstvo sa s uvedenou argumentáciou nestotožňuje a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme. |
| **SLASPO** | **§ 26** Navrhujeme stanovenie pravidiel aktualizácie poverenia na vykonávanie činnosti technickej služby. Odôvodnenie: Štát udeľujúci poverenie na výkon činnosti technickej služby by mal nastaviť pravidlá aktualizácie tak, aby bola zabezpečená pravidelná kontrola plnej technickej a finančnej spôsobilosti poverenej technickej služby. Od toho sa odvíja aj povinné poistenie zodpovednosti. Ak štát stanovuje povinnosť podnikateľovi poistiť sa, mal by zároveň stanoviť minimálny obsah a rozsah poistenia (napr. stanoviť poistnú sumu v závislosti od rozsahu jeho činnosti, výluky, minimálny limit spoluúčasti a pod.). Túto navrhovanú kontrolu by mal zabezpečovať štát, nie je možné sa spoliehať v tomto iba na poisťovne, ktoré to urobia v rámci manažmentu rizika. | O | N | Slovenská asociácia poisťovní po konzultácii s poverenou technickou službou originality netrvá na pripomienke. |
| **Slovak Business Agency** | **Procesnej stránke**  MDaV SR uverejnilo dňa 18.01.2017 na portáli slov-lex.sk predbežnú informáciu týkajúcu sa Návrhu zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Len niekoľko dní na to, konkrétne 23.01.2017, MDaV SR zverejnilo na portáli slov-lex.sk predbežnú informáciu týkajúcu sa novely existujúceho zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov. SBA má za to, že MDaV SR týmto postupom porušuje princípy a zásady lepšej regulácie, ktorá bola jednou z kľúčových priorít slovenského predsedníctva v Rade EÚ. Novelizácia (nie len) takýchto špecifických právnych predpisov by mala byť čo najviac koncepčná, koncentrovaná a teda čo najmenej častá s obsahom všetkých plánovaných zmien, čo ustanovujú aj Zásady a odporúčania časti III. Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov v bode 6. v zmysle: „Pri zvažovaní spôsobu, akým by mali byť dosiahnuté jednotlivé ciele regulácie, je potrebné usilovať sa o minimalizáciu administratívnej záťaže a súvisiacich nákladov regulácie.“ | O | N | Rozporové na úrovni generálneho riaditeľa sekcie sa uskutočnilo 5. apríla 2017.  Na základe rozporového konania Slovak Business Agency ustúpil od zásadnej pripomienky a pripomienka je preklasifikovaná ako odporúčacia. |
| **Slovak Business Agency** | **Čl. I bod 3. a 10.** Pripomienka k bodom 3. a 10. novely zákona, ktoré sa týkajú úpravy § 38 ods. 2 písm. f) a § 56 ods. 2 písm. f) a zavádzajú novú podmienku na udelenie povolenia na zriadenie pracoviska technickej/emisnej kontroly, konkrétne aby žiadateľ bol súčasne osobou oprávnenou na vykonávanie emisnej (technickej) kontroly, alebo o také oprávnenie súčasne požiadal, alebo požiadal o povolenie na zriadenie stanice emisnej (technickej) kontroly. Následkom novelizácie týchto ustanovení už v budúcnosti viac nebude možné vykonávať emisnú kontrolu bez výkonu technickej kontroly a naopak, čím dôjde k vytvoreniu bariér pre vstup nových poskytovateľov na trh, nakoľko v budúcnosti nebude viac možné poskytovať výlučne jednu službu, napr. len technicky relatívne menej náročnú emisnú kontrolu, ale len obidve služby zároveň. Pre porovnanie, v Českej republike predložilo Ministerstvo dopravy v júli 2016 návrh zákona, ktorým sa mení zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, pričom jedným z novelizovaných ustanovení malo byť aj spájanie výkonu technických kontrol a emisných kontrol tak, aby boli súčasne poskytované stanicami technickej kontroly. Na základe pripomienok odbornej verejnosti k predmetnému ustanoveniu sa Ministerstvo dopravy ČR obrátilo s písomným dotazom na Európsku komisiu ohľadom výkladu smernice 2014/45/EU o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel. Ministerstvo dopravy ČR následne usporiadalo ďalšie dve jednania s Európskou komisiou, a to tak na najvyššej úrovni, ako aj na pracovnej úrovni. Záverom týchto konzultácií bolo konštatovanie Komisie, že je možné zachovať existenciu staníc technickej kontroly a staníc emisnej kontroly s rozdielnou pôsobnosťou a s rozdielnym technickým vybavením. Následne bol v novele zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, účinnej od 20.05.2018, pozmenený § 47, pričom bol doplnený o ods. (5), ktorý v prvej vete stanovuje, že „měření emisí v rámci technické prohlídky lze provést ve stanici měření emisí před provedením ostatních kontrolních úkonů ve stanici technické kontroly.“ Nakoľko teda spájanie staníc technickej a emisnej kontroly priamo nevyplýva z európskej legislatívy, SBA sa vyslovuje za ponechanie súčasne platnej úpravy. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 5. apríla 2017.  Slovak Business Agency naďalej trvá na svojej zásadnej pripomienke.  Ministerstvo sa s uvedenou argumentáciou nestotožňuje a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme. |
| **SNOPK** | **celému materiálu** Navrhujeme návrh zákona zlúčiť s pripravovaným návrhom zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke. Odôvodnenie: Nakoľko zastupujeme firmy podnikajúce na Slovensku, snažíme sa prispieť a bojovať za čo najkvalitnejšie podnikateľské prostredie. Z tohto dôvodu by sme radi zvýšili predvídateľnosť legislatívnych zmien a spojili predložený návrh zákona s pripravovaným návrhom nového, už 19krát novelizovaného, zákona č. 725/2004 o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Takýto postup by uľahčil podnikateľom orientáciu vo vznikajúcej legislatíve. | Z | N | Rozporové konanie sa konalo dňa 3. apríla 2017.  Zástupca SNOPK poukázal na príliš častú novelizáciu zákona č. 725/2004 Z. z. Nakoľko zastupujú firmy podnikajúce na Slovensku, snažia sa prispieť a bojovať za čo najkvalitnejšie podnikateľské prostredie. Podľa vyjadrenia zástupcu nie je hlavným problémom navrhovaná liberalizácia trhu.  Ministerstvo trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme. |
| **ŠÚSR** | **materiálu** K bodom 27 a 28 – odporúčame vymeniť ich poradie. | O | A | Upravené. |
| **ŠÚSR** | **materiálu** K bodu 2 - slová „V §37 a §55“ odporúčame nahradiť slovami „V §37 a 55“. Ide o legislatívno-technickú pripomienku. | O | A | Upravené. |
| **ÚJDSR** | **celému materiálu** Bez pripomienok |  |  |  |
| **ÚNMSSR** | **celému materiálu** Bez pripomienok. |  |  |  |
| **ÚPPVII** | **Celému materiálu** Bez pripomienok |  |  |  |
| **ÚPVSR** | **celému materiálu** Bez pripomienok. |  |  |  |
| **Verejnosť** | **celému materiálu** Len na 46,58% sú využité VŚETKY stanice v celej sieti STK na Slovensku !! . To znamená, že už súčasná kapacita existujúcich STK v SR prevyšuje reálnu potrebu viac ako dvojnásobne a teda je prebytok ponúk nad dopytom . Je preto nelogické prečo sa má sieť STK tak výrazne zvyšovať a to o 200 a viac STK a Otázka stojí čo je znovu za tým ? V minulosti už tu bola snaha istej skupiny oligarchov zvýšiť nezmyselne bohate postačujúci počet STK na Slovensku a naštastie zvíťazil rozum nad týmito praktikami. Po roku ministerstvo navrhuje úplnú liberalizáciu siete STK. Tento krok považujeme za NESYSTÉMOVÝ , nelogický a hlavne NEBEZPEĆNÝ z hľadiska výrazného negatívneho dopadu zhoršenia technického stavu vozidieľ na našich cestách V decembri 2015 bola v pripomienkovom konaní novela vyhlášky č 578/2006 Z.z., ktorá okrem iného definovala podmienky pre zriadenie mobilných STK. Po roku ministerstvo navrhuje úplnú liberalizáciu siete STK. Ak ministerstvo hovorí, že jedným z prvoradých cieľov zamýšľanej liberalizácie je zníženie čakacích dôb na STK pre motoristov, tak treba povedať, že to môže vykonávacím predpisom urobiť aj v súčasnosti . Predsa ak ministerstvo vie, kde a v ktorých regiónoch sú veľké čakacie lehoty (podľa vyjadrení predstaviteľov ministerstva takouto informáciou aj disponujú), môže otvoriť sieť vo vybraných regiónoch, či okresoch. Zároveň tak odstrániť ČO by priniesla široká / neregulovaná / liberalizácia ? Neregulovaný nárast počtu STK povedie v rámci boja o získanie zákazníka k nekalým praktikám spočívajúcim v znižovaní stanovených štandardov pri technických kontrolách. Takáto zmena umožní väčšiu dostupnosť dokladu o úspešnej technickej alebo emisnej kontrole, ale za cenu zhoršenia technického stavu vozidieľ na našich cestách. Následky takéhoto stavu by sa premietli priamo do nehodovosti na našich cestách, nakoľko technický stav vozidiel priamo ovplyvňuje bezpečnosť cestnej premávky. Dôvodom potreby citlivej regulácie siete STK bolo a je, že technická kontrola ako prenesený výkon štátnej správy má ako sme už uviedli výrazný dopad na bezpečnosť cestnej premávky a doteraz bolo cieľom štátu vytvoriť špecifickú sieť, ktorú je možné účelne a zvládnuteľne metodicky riadiť, usmerňovať a hlavne kontrolovať. Rovnaký problém v roku 2016 riešili aj v susedných Čechách, kde sa minister dopravy snažil presadiť liberalizáciu siete STK. Parlament tento návrh zmietol zo stola z dôvodu extrémneho nárastu STK, ktorých činnosť by nebolo možné nijako kontrolovať. Príkladom slúži zavedenie širokej liberalizácie v susednom Poľsku a s tým súvisiace problémy vyplývajúce s ohromného nárastu vozidieľ s nebezpečnými závadami .Kde vzniklo cez štyritisíc STK a bez zistenia chýb tam prejde kontrolou 98% vozidiel. Ak ministerstvo hovorí, že jedným z prvoradých cieľov zamýšľanej liberalizácie je zníženie čakacích dôb na STK pre motoristov, tak treba povedať, že to môže vykonávacím predpisom urobiť aj v súčasnosti . Predsa ak ministerstvo vie, kde a v ktorých regiónoch sú veľké čakacie lehoty (podľa vyjadrení predstaviteľov ministerstva takouto informáciou aj disponujú), môže otvoriť sieť vo vybraných regiónoch, či okresoch. Zároveň tak odstrániť spomínané čakacie lehoty.Svoj vplyv má však i sezónnosť , keď v niektorých mesiacoch je vyťaženosť vyššia a v iných veľmi nízka . V niektorých nezaujímavých okresoch z titulu počtu obyvateľov je nutné zvýšiť počet STK ale je to najmä i ZVYK NAŠICH MOTORISTOV SI VŠETKO NECHÁVAŤ NA POSLEDNÚ CHVÍĽU ----- Ministerstvo má svoje kontrolné mechanizmy ,aby sieť malo plne pod kontrolou a podľa skutočných potrieb a systematicky ju v krokoch otvárali tak aby kvantita NENAHRADILA KVALITU . --- Európska únia má záujem na regulácii prevádzkovania staníc STK s cieľom dosiahnuť ich kvalitu, ktorá, ako už bolo uvedené, priamo súvisí s bezpečnosťou cestnej dopravy, čo je deklarované aj v bode 36 preambuly smernice Európskeho Parlamentu a Rady 2014/45/EÚ: Stanice STK sú zriadené na to , aby vylúčili „ šroty „ a nebezpečné autá v zlom technickom stave. A BOLA V PRVOM RADE zaistená BEZPEĆNOSŤ NA CESTÁCH .Túto kvalitu dosiahli a stanice STK sú dnes vysoko celoeurópsky hodnotené a najmä je vyzdvihovaná ich odborná a technická úroveň . Stanice STK sú vybavené špičkovými diagnostickými zariadeniami , sú on line aktivované kamerové systémy, po novom je peňažne sprísnená legistlatívna kontrola všetkých stanovených úkonov apod . ČO by priniesla široká / neregulovaná / liberalizácia ? Neregulovaný nárast počtu STK povedie v rámci boja o získanie zákazníka k nekalým praktikám spočívajúcim v znižovaní stanovených štandardov pri technických kontrolách. | O | N | Ministerstvo sa s uvedenou argumentáciou nestotožňuje a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme. |
| **Verejnosť** | **§ 56** Vypustiť v bode 10 v § 56 ods. 2 nové znenie písm. f). Návrhom sa zásadne mení štruktúra pracovísk emisnej kontroly (PEK). Predkladateľ to odôvodňuje tým, že cieľom tejto zmeny je aby boli motoristom poskytované komplexné služby TK a EK na jednom mieste. Touto zmenou sa ale výrazne menia pravidlá pre PEK. § 56 ods. 2 písm. f), možno vnímať aj za diskriminačný pre existujúce PEK, ktoré pri limitujúcej podmienke zriadiť aj STK, nebudú môcť naďalej vykonávať autoservisnú činnosť. PEK v značkových a neznačkových autoservisoch majú potenciál, zabezpečiť motoristom komplexné služby v ponímaní efektívnosti úspory času a vynaložených nákladov po absolvovaní neúspešnej EK, kde je možnosť vykonať nastavenie prípadne aj opravu motora vozidla a jeho príslušenstva v nevyhnutnom rozsahu. Platí to najmä pre majitelov vozidiel starších než 4 roky od prvého prihlásenia do evidencie, ktorých je na cestách najväčší podiel. Majitelia takýchto vozidiel nesporne uvítajú možnosť nechať si na mieste na vozidle odstrániť dôvody nespôsobilosti v autoservise, ktoré je na tento účel najlepšie technologicky a odborne vybavené a z velkej časti uprednostnia pred povinnosťou odtiahnuť vozidlo na vlastné náklady z STK do servisu a po vykonanej oprave späť na EK a STK. Čo značne navyšuje náklady na opravu a prevádzku vozidla. Toto riešenie ale nijako nebráni tomu aby si motorista vybral komplex služieb EK+TK. | O | N | Ministerstvo sa s uvedenou argumentáciou nestotožňuje a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme. |
| **Verejnosť** | **celému návrhu** Aký má táto novela zmysel? Liberalizácia siete STK môže na prvý pohľad znieť lákavo: viac staníc = menej čakania a nižšia cena. A je logické, že terajšie STK stanice si bránia svoje stanice proti takejto novele, keď sú už teraz vyťažení na menej ako 50%. Ale z pohľadu bezpečnosti občana: pri znásobení počtu staníc začne „lov na zákazníka“ s následkom „všetci prejdú všade“. Následkom bude 1. viac starých nebezpečných vozidiel, s platnou STK, ale nevhodným technickým stavom (brzdy a svetlá), následne 2. vyššia nehodovosť , a tá povedie 3. k vyšším povinným poistkám (zaplatí občan) 4. k vyšším nákladom na záchranné a policajné zložky, t.j. dane (zaplatí občan z daní) 5. k vyšším zdravotným nákladom (zdravotné odvody zaplatí občan). Ministerstvo dopravy teda pripravuje zmenu zákona o kontrolách vozidiel, ktorá logicky povedie k nekontrolovaniu vozidiel. Čo vlastne z tohto návrhu získa ministerstvo alebo Slovensko? Prečo to robíme. Nesúhlasím s touto novelou, nie je opodstatnená, nemá logiku, nemá prínos, nemá cieľ. | O | N | Ministerstvo sa s uvedenou argumentáciou nestotožňuje a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme. |
| **Verejnosť** | **zásadná - podpora pripomienky Ministerstva financií** Ďalší negatívny vplyv súvisiaci s nárastom počtu kontrolórov (v rokoch 2017 až 2019 zvýšenie o 5 zamestnancov na štátny odborný dozor a 4 zamestnancov na zabezpečenie skúšok technikov) a úpravou Jednotného informačného systému v cestnej doprave je kvantifikovaný na rok 2017 vo výške 95 968 eur, na rok 2018 vo výške 110 358 eur, na rok 2019 vo výške 196 489 eur a na rok 2020 vo výške 191 589 eur a je rozpočtovo nekrytý. V návrhu na riešenie zvýšených výdavkov sa uvádza, že na finančné zabezpečenie plnenia úloh v roku 2017 bude požiadané o rozpočtové opatrenie a v rokoch 2018 a 2019 sa budú uplatňovať požiadavky v rámci prípravy rozpočtu verejnej správy na roky 2018 až 2020. Uvedené sa týka aj úpravy počtu zamestnancov. V súvislosti s požiadavkou na zvýšenie počtu zamestnancov a výdavkov na rok 2017 upozorňujem, že v bode C.12. uznesenia vlády SR č. 461/2016 je uložené ministrom, predsedom ostatných ústredných orgánov štátnej správy a správcom ďalších kapitol štátneho rozpočtu nepredkladať v roku 2017 návrhy legislatívnych predpisov a iných materiálov, ktoré zakladajú finančné nároky na zvýšenie počtu zamestnancov a zvýšenie výdavkov alebo úbytok príjmov schválených v štátnom rozpočte na rok 2017 s rozpočtovými dôsledkami na štátny rozpočet alebo na iné rozpočty tvoriace rozpočet verejnej správy. V nadväznosti na uvedené je potrebné tieto požiadavky zabezpečiť v rámci schválených limitov kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby SR na rok 2017. Rovnako požiadavky na zvýšenie počtu zamestnancov, osobných výdavkov a výdavkov na tovary a služby na roky 2018 až 2020 žiadam zabezpečiť v rámci stanovených záväzných limitov kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby SR na príslušný rozpočtový rok a prepracovať doložku vplyvov tak, že realizácia návrhu bude zabezpečená v rámci záväzných limitov výdavkov a počtu zamestnancov kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby SR na príslušný rozpočtový rok a rozpočtovo nekrytý vplyv v jednotlivých rokoch bude nulový. | O | ČA | Na základe rozporového konania s MF SR sa doložka upravila. |
| **Verejnosť** | **liberalizácii** Myslím si, že liberalizácia nemá opodstatnenie a je skôr nebezpečenstvom, ako prínosom. Ak je dôvodom pre liberalizáciu siete STK, PEK "zlepšenie služieb motoristom" a v kontexte s tým možnosť "okamžitej nápravy" po neúspešnej kontrole vozidla (nespôsobilé pri TK, resp. EK), po ktorej majiteľ takéto vozidlo musí na vlastné náklady odtiahnuť do autoservisu, mohla by byť elegantným riešením jednoduchá úprava legislatívy: umožniť "nespôsobilému" vozidlu v deň výkonu TK, resp. EK, ktorý je uvedený aj na protokole z takejto kontroly "dojazd do servisu". Nebezpečenstvo liberalizácie a spájania servisov s STK, či PEK do jedného celku, podľa môjho názoru, môže tak paradoxne vyvolať UMELÝ nárast nespôsobilých vozidiel s cieľom zabezpečiť si pre svoj servis zákazku = prácu... Nie je potom tzv. dostupnosť služieb pyrrhovo víťazstvo pre samotného motoristu? | O | N | Ministerstvo sa s uvedenou argumentáciou nestotožňuje a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme. |
| **Verejnosť** | **LP.2017.152 Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 725.2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov** Naším návrhom hromadnej pripomienky je upraviť bod 26. v návrhu zákona “ V § 107b odsek 5“, tak, aby jej výsledkom bolo: 1. Zrušenie pokuty za neplatnú TK a EK, ak majiteľ podrobí vozidlo príslušnej kontrole uvedenej v rozkaze, alebo vozidlo vyradí ( aj dočasne) z evidencie do 15 dní od doručenia platobného rozkazu. 2. Zníženie na jednu tretinu z pokuty za neplatnú TK A EK, ak majiteľ podrobí vozidlo príslušnej kontrole uvedenej v rozkaze, alebo vozidlo vyradí ( aj dočasne) z evidencie od 16 - 30 dní od doručenia rozkazu. 3. Zníženie na dve tretiny z pokuty za neplatnú TK a EK, ak majiteľ podrobí vozidlo príslušnej kontrole uvedenej v rozkaze, alebo vozidlo vyradí ( aj dočasne) z evidencie od 31 - 45 dní od doručenia rozkazu. Zdôvodnenie: V dôvodovej správe k predloženému návrhu zákona sa uvádza: „Od 1. januára 2016 bol spustený jednotný informačný systém cestnej dopravy, prostredníctvom ktorého si všetci občania Slovenskej republiky môžu nastaviť notifikáciu, ktorá ich na blížiaci sa termín technickej a emisnej kontroly vopred upozorní. Na základe tohto opatrenia, keď štát posiela bezplatné upozornenia, sa už prevádzkovatelia vozidiel nemôžu vyhovárať, že išlo o zabudnutie svojich povinností“. Toto nepovažujeme za pravdivé zhodnotenie situácie, ktorá je na Slovensku v oblasti informovanosti občanov o blížiacom sa termíne technickej a emisnej kontroly. Len veľmi malá časť majiteľov vozidiel poskytla k dnešnému dňu svoje telefónne číslo na staniciach TK a EK, alebo sa zaevidovala v informačnom systéme cestnej dopravy. Aj z tohto dôvodu dnes väčšina majiteľov nie je upozornená na termín TK a EK notifikáciou, tak ako je to uvádzané v dôvodovej správe. Preto dnes mnohí majitelia vozidiel, ak zabudnú na termín TK a EK, sú na túto skutočnosť od štátu upozornení až zaslanou pokutou. Preto podstatnou časťou našej pripomienky je zrušenie pokuty, pre tých majiteľov vozidiel, ktorí podrobia vozidlo príslušnej kontrole uvedenej v rozkaze, alebo vozidlo vyradia ( aj dočasne) z evidencie do 15 dní od doručenia rozkazu. V prípade, že tak urobia do 30 dní, tak zaplatia 1/3 pokuty. V prípadoch, že nevykonajú technickú a emisnú kontrolu, ale zaplatia pokutu do 30 dní, tak jej výška bude 2/3 z výšky pokuty. | O | N | Dňa 6. apríla 2017 sa uskutočnilo prerokovanie pripomienky s Ing. Pavlom Zajacom.  Návrh by znamenal defacto úplnú „amnestiu“ od sankcie za čin, ktorý zákon považuje za priestupok a s ktorým spája sankčné následky, čo by v praxi malo demoralizujúci účinok na poctivých vodičov dodržiavajúcich platné predpisy, preto sa s týmito návrhmi nestotožňujeme. |
| **Verejnosť** | Navrhujeme prehodnotiť pokračovanie v legislatívnom procese, keďže navrhovaná liberalizácia a následný vznik nových staníc STK a EK môže viesť k výraznému sťaženiu vykonávania efektívnej kontroly nad kvalitou poskytnutých služieb zákazníkom, čo sa môže prejaviť ohrozením zdravia a života všetkých účastníkov cestnej premávky. | O | N | Ministerstvo sa s uvedenou argumentáciou nestotožňuje a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme. |
| **Verejnosť** | **celému materiálu** Navrhujeme z novely vypustiť bod 1 §37 ods.2, §55 ods.2, bod 2 §37 ods.3, § 55ods.3. a bod 25 §99 písm. g). Pripravovaná liberalizácia počtu STK a PEK by zásadným spôsobom zmenila postavenie súčasných prevádzkovateľov, ktorí zriaďovali STK a PEK za podmienok regulácie určenej siete daných zákonom. Takáto zásadná zmena by sa v konečnom dôsledku dotkla ochrany ich investícií, ktoré sú zo zákona jednoúčelové. Pristúpenie k liberalizácii zdôvodňuje ministerstvo dopravy tým, že sú dlhé čakacie lehoty, ktoré chcú skrátiť. O ich opodstatnenosti nevieme nič bližšie. Samostatnou otázkou je, čo sú to z pohľadu zákazníka dlhé čakacie lehoty, nakoľko sú súčasné kapacity STK a PEK vyťažené len na 30 až 50 percent a aj pri očakávanom náraste počtu vozidiel pre najbližšie roky nebudú kontrolné kapacity ani zďaleka plne využívané. V ponuke súčasných STK je aj možnosť objednania sa na konkrétny termín modernou formou cez internet. Navrhujeme z novely vypustiť bod 10 §56 ods.2 písm. f) z dôvodu, že obmedzuje a diskriminuje súčasné PEK, ktoré by pri zmene týchto podmienok nemohli vykonávať svoju autoservisnú a opravárenskú činnosť. Táto zmena výrazne mení pravidlá pre súčasné PEK. Samostatné pracoviská PEK môžu po neúspešnej emisnej kontrole opraviť vozidlo a zákazník nemusí odťahovať vozidlo na vlastné náklady do iného servisu a potom sa naspäť presúvať na výkon EK. Úplná liberalizácia by pôsobila kontraproduktívne z hľadiska kvality a mala aj vážne ekonomické dopady, preto nevidíme žiadny dôvod na urýchlené prijímanie predmetnej novely zákona . | O | N | Ministerstvo sa s uvedenou argumentáciou nestotožňuje a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme. |
| **Verejnosť** | **Bod 10 novely zákona: § 56 ods.2 písm. f)** Z predkladaného návrhu zákona navrhujeme vypustiť v bode 10 v §56 ods. 2 nové písm. f), ktoré znie: „f) je osobou oprávnenou na vykonávanie technickej kontroly podľa § 39 alebo o také oprávnenie súčasne požiadala, alebo požiadala o povolenie na zriadenie stanice technickej kontroly podľa § 38,“ Odôvodnenie: Predkladateľ návrhom zásadne mení štruktúru pracovísk emisnej kontroly (PEK) s odôvodnením, že cieľom tejto zmeny je aby boli motoristom poskytované komplexné služby TK a EK na jednom mieste. Táto zmena výrazne mení pravidlá pre PEK, pričom k týmto zmenám nie je žiadny právny ani racionálny dôvod, pretože SR takáto povinnosť nevyplýva zo žiadnej  Európske smernice ani inej legislatívnej úpravy a nie je to vynútené praxou. Navrhnutú dikciu zmeny ustanovenia v § 56 ods. 2 písm. f), možno vnímať aj za diskriminačnú pre existujúce PEK, ktoré pri limitujúcej podmienke zriadiť aj STK, nebudú môcť naďalej vykonávajú autoservisnú činnosť. Formulácia odôvodnenia v dôvodovej správe je zavádzajúca. Iba extenzívny výklad v celom kontexte jeho významu a dopadov pre motoristu dáva objektívny pohľad na pojem komplexnosť služieb.  Potvrdzuje súčasne správnosť existujúcej – doteraz platnej právnej úpravy, podľa ktorej PEK môžu byť nielen na linkách STK ale aj na samostatných pracoviskách. PEK lokalizované v značkových a neznačkových autoservisoch majú potenciál, zabezpečiť motoristom komplexné služby v ponímaní efektívnosti úspory času a vynaložených nákladov t.j. po neúspešnej emisnej kontrole možnosť vykonať nastavenie prípadne aj opravu motora vozidla a jeho príslušenstva v nevyhnutnom rozsahu.  Najmä motoristi vozidiel starších než 4 roky od prvého prihlásenia do evidencie, ktorých nastavenie parametrov komponentov majúcich priamy vplyv na tvorbu emisií je v závislosti na čase a odjazdených kilometroch, značne nestabilné, nesporne uvítajú možnosť nechať si na mieste na vozidle odstrániť dôvody nespôsobilosti v autoservise, ktoré je na tento účel najlepšie technologicky a odborne vybavené, per partes po značkách (čo žiadna STK nemôže v komlexe značiek zabezpečiť), pred povinnosťou odtiahnuť vozidlo na vlastné náklady z STK do servisu. Toto riešenie ale nijako nebráni tomu aby si motorista vybral komplex služieb EK+TK najmä u nových vozidiel, ale s vedomím si rizika, že po prípadnej neúspešnej EK musí vozidlo na vlastné náklady odtiahnúť do autoservisu a potom naspäť na STK. Ako podporné argumenty duálneho systému nemožno ignorovať skutočnosť, že PEK lokalizované v autoservisoch, mimo STK sa v praxi úspešne dlhodobo osvědčili i v Nemecku, ktoré je lídrom v tvorbe európskej legislatívy v tejto oblasti a v ČR, ktorá má analogické podmienky i vozidlový park ako v SR. | O | N | Ministerstvo sa s uvedenou argumentáciou nestotožňuje a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme. |
| **ZAP SR** | **celému materiálu**  Predkladanú novelu vnímame ako iniciatívny návrh Ministerstva dopravy a výstavby SR, ktorý v súčasnej situácii nemá opodstatnenie. Preto navrhujeme stiahnuť predmetný materiál z MPK a nepokračovať v ďalšom legislatívnom procese. Zdôvodnenie: 1. Na základe zverejnených predbežných informácií (PI/2017/20 a PI/2017/23) plánuje ministerstvo v rovnakom čase zaradiť do MPK dve samostatné novely toho istého zákona č.725/2004 Z.z. Takýto postup vnímame veľmi negatívne, nakoľko je v rozpore s cieľom zabezpečiť transparentnú a predvídateľnú tvorbu zákonov. Nevidíme žiaden dôvod urýchlene prijímať predmetnú novelu zákona s navrhovanou účinnosťou 1. júla 2017, keď sa paralelne pripravuje nový zákon o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách. 2. Jeden z hlavných cieľov predmetnej novely zákona – t.j. liberalizovať trh prevádzkovateľov staníc technickej kontroly a pracovísk emisnej kontroly vnímame veľmi rozporuplne. Štát sa prostredníctvom navrhovaného zrušenia siete staníc technickej kontroly vzdáva možnosti efektívne kontrolovať nielen počet, ale najmä kvalitu poskytovania týchto služieb slovenským motoristom. De facto tak nepriamo znižuje bezpečnosť cestnej premávky a občanov (nie len motoristov). Je potrebné zdôrazniť, že služby poskytované stanicami technickej a emisnej kontroly nemožno zamieňať či porovnávať s inými (bežne dostupnými) službami, kde môže mať liberalizácia pozitívny efekt. Zachovanie siete staníc technickej kontroly ma obzvlášť svoj zmysel v podmienkach SR. Malo by byť preto v záujme štátu vedieť dôsledne ustrážiť kvalitu takýchto služieb. | Z | N | Rozporové konanie na konalo dňa 3. apríla 2017.  Ministerstvo sa s uvedenou argumentáciou nestotožňuje a trvá na pôvodnom návrhu zákona, z tohto dôvodu pripomienku neakceptujeme. |
| **ÚGKKSR** | Odoslané bez pripomienok |  |  |  |
| **NBÚSR** | Odoslané bez pripomienok |  |  |  |
| **MZSR** | Odoslané bez pripomienok |  |  |  |
| **MHSR** | Odoslané bez pripomienok |  |  |  |

|  |
| --- |
| Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke: |
| O – obyčajná |
| Z – zásadná |