

VZNESENÉ PRIPOMIENKY V RÁMCI PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

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

LP/2025/562

Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke:

O – obyčajná

Z – zásadná

Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných: 204/73

Počet vznesených hromadných pripomienok: 3

Vznesené pripomienky

Subjekt	Typ	Pripomienka	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	Celému materiálu Žiadame po ukončení medzirezortného pripomienkového konania predložiť návrh zákona na záverečné posúdenie Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády Slovenskej republiky na posudzovanie vybraných vplyvov. Odôvodnenie: Návrh zákona predpokladá vplyvy na podnikateľské prostredie a tiež aj vplyvy na rozpočet verejnej správy. Keďže návrh zákona pred medzirezortným pripomienkovým konaním nebol posúdený Stálou pracovnou komisiou Legislatívnej rady	A	Návrh zákona bude po ukončení medzirezortného pripomienkového konania predložený v zmysle pripomienky na záverečné posúdenie Stálej pracovnej komisie LRV SR.

		vlády Slovenskej republiky na posudzovanie vybraných vplyvov a týmito pripomienkami sa predkladateľ nevysporiadal pred medzirezortným pripomienkovým konaním, žiadame, aby predkladateľ návrh zákona po ukončení medzirezortného pripomienkového konania predložil v súlade s Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov na záverečné posúdenie Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády Slovenskej republiky na posudzovanie vybraných vplyvov.		
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	Celému materiálu Žiadame zapracovať pripomienky uplatnené k návrhu zákona zo Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády Slovenskej republiky na posudzovanie vybraných vplyvov, ktoré boli uplatnené k časti zákona, ktoré vychádzali z predbežného pripomienkového konania v rámci legislatívneho procesu LP/2025/512. Odôvodnenie: Predkladateľ časť návrhu zákona predložil na predbežné pripomienkové konanie v rámci legislatívneho procesu LP/2025/512 a tieto Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády Slovenskej republiky na posudzovanie vybraných vplyvov. Pripomienky pri spojení do tohto legislatívneho procesu neboli zohľadnené. Týmto konaním sa s týmito pripomienkami nemohlo oboznámiť a pripomienkujúce subjekty v tomto	A	

		medzirezortnom pripomienkovom konaní, tak nevedia ako sa predkladateľ s týmito pripomienkami vysporiadal.		
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	<p>Celému materiálu</p> <p>V súvislosti so zavedením priebežného školenia, ktorý má byť paralelným systémom k súčasným doškoľovacím kurzom a skúškam z odbornej spôsobilosti technikov žiadame spolu s návrhom zákona vypracovať analýzu, či táto zmena nebude mať vplyv na vyhodnocovanie vozidiel pri technickej a emisnej kontrole a tým aj vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.</p> <p>Odôvodnenie: Predkladateľ neodôvodnil navrhovanú zmenu, kde sa zavádza priebežné školenie, ktorý má byť paralelným systémom k súčasnému doškoľovaciemu kurzu a skúške z odbornej spôsobilosti technikov. Máme pochybnosť o tom, či technik, ktorý nebude pravidelne skúšaný bude mať tie isté odborné vedomosti ako technik, ktorý bol preverený prostredníctvom skúšky z odbornej spôsobilosti. Predkladateľ by mal verejnosť presvedčiť o tomto navrhovanom kroku, že nedôjde k ohrozeniu bezpečnosti cestnej premávky.</p>	N	Vysvetlené na rozporovom konaní dňa 12.12.2025, že ide o priebežné školenie ako paralelný systém vzdelávania. APZD netrvá na pripomienke
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	<p>K čl. I, novelizačný bod 59, § 70 ods. 2</p> <p>Navrhujeme preformulovať v § 70 ods. 2, tak aby zo znenia nevyplývala možnosť a) alebo možnosť b), keďže obidve možnosti musia platiť súčasne.</p>	A	Slovo „alebo“ na konci písmena a) je potrebné vypustiť, resp. nahradiť čiarkou.

		<p>Navrhované znenie:</p> <p>„(2) Zabezpečovať činnosti súvisiace s technickými službami je oprávnený typový schvaľovací orgán alebo v jeho mene</p> <p>a) fyzická osoba - podnikateľ alebo právnická osoba, ktorej typový schvaľovací orgán udelil poverenie podľa § 71 na vykonávanie technickej služby podľa odseku 1 písm. a)</p> <p>b) právnická osoba zriadená alebo založená ministerstvom dopravy alebo právnická osoba so 100% majetkovou účasťou štátu v pôsobnosti ministerstva dopravy, ktorej typový schvaľovací orgán udelil poverenie podľa § 71 na vykonávanie technickej služby podľa odseku 1 písm. b) až e).“.</p> <p>Odôvodnenie: Na konci písmena je slovo „alebo“ z ktorého vyplýva, že ide o dve možnosti, pričom by mala platiť možnosť podľa písmena a) alebo možnosť podľa písmena b), čo nie je pravda.</p> <p>V písmene a) je technická služba overovania (tzv. skúšobne), ktoré podľa európskej legislatívy môže vykonávať akýkoľvek podnikateľský subjekt. V písmene b) sú ostatné technické služby. Nejde teda o dve nezávislé možnosti. Tento novelizačný bod je potrebné preformulovať.</p>		
<p>APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy</p>	Z	<p>K čl. I, nový novelizačný bod 60, § 70 ods. 2 písm. b) Navrhujeme preformulovať znenie v § 70 ods.</p>	N	APZD netrvá na pripomienke

	<p>2 písm. b). Máme za to, že, toto znenie nie je v súlade s tým, čo je uvedené v dôvodovej správe „právnická osoba zriadená Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky“.</p> <p>Odôvodnenie: V § 70 ods. 2 písm. b) je uvedené, že technickú službu podľa § 70 ods. 1 písm. b) až e) môžu vykonávať až tri rôzne právnické osoby:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. právnická osoba zriadená ministerstvom dopravy, 2. právnická osoba založená ministerstvom dopravy, 3. právnická osoba so 100% majetkovou účasťou štátu v pôsobnosti ministerstva dopravy. <p>Prvá možnosť hovorí, že ministerstvo dopravy iba zriadi právnickú osobu, čo teoreticky znamená, že podiel v takejto obchodnej spoločnosti môže byť predaný a môže byť vlastnený inou aj súkromnou osobou.</p> <p>Druhá možnosť hovorí, že ministerstvo dopravy iba založí právnickú osobu, čo teoreticky znamená, že podiel v takejto obchodnej spoločnosti môže byť predaný a môže byť vlastnený inou aj súkromnou osobou.</p> <p>To sa vymyká tomu, čo chce predkladateľ dosiahnuť, že má ísť o „štátnu firmu“.</p> <p>Takisto by mal predkladateľ aj definovať, čo je „štátna firma/štátny podnik“ a ako si to</p>		
--	--	--	--

		<p>predstavuje. Podľa čl. 2 písm. f) ústavného zákona č. 493/2011 Z. z. o rozpočtovej zodpovednosti v znení neskorších predpisov sa podnikom štátnej správy rozumie štátny podnik, obchodná spoločnosť s majetkovou účasťou štátu v minimálnej výške 20 % jej základného imania a právnická osoba zriadená zákonom, v ktorej má štát kvalifikovanú účasť; kvalifikovanou účasťou sa na účely tohto zákona rozumie priamy alebo nepriamy podiel predstavujúci aspoň 20 % na základnom imaní právnickej osoby alebo hlasovacích právach v právnickej osobe alebo možnosť uplatňovania vplyvu na riadení právnickej osoby, ktorý je porovnateľný s vplyvom zodpovedajúcim tomuto podielu; nepriamym podielom sa na účely tohto zákona rozumie podiel držaný sprostredkované prostredníctvom právnických osôb, v ktorých má držiteľ nepriameho podielu kvalifikovanú účasť.</p>		
<p>APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy</p>	<p>Z</p>	<p>K doložke vybraných vplyvov Žiadame upraviť bod 2. Definovanie problému a bod 3. Ciele a výsledný stav v súlade s Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov.</p> <p>Odôvodnenie: Uvádzaný text nepopisuje problémy ani ciele, ktoré chce materiál riešiť. V bode 2. Definovanie problému predkladateľ na základe analýzy právneho a skutkového</p>	<p>A</p>	<p>Doložky vplyvov budú vypracované v zmysle pripomienky.</p>

		<p>stavu uvedie základné problémy, na ktoré návrh reaguje. Popíše príčiny problému a kvantifikuje jeho rozsah v prípade, ak disponuje potrebnými údajmi. Je potrebné uviesť, či ide o jednorazový alebo opakujúci sa, resp. trvalý problém. V určitých prípadoch môže návrh reagovať aj na výzvy, zdroje a možnosti prítomné v prostredí.</p> <p>V bode 3. Ciele a výsledný stav predkladateľ jasne a zrozumiteľne definuje cieľový stav, resp. účel, ktorý sa má dosiahnuť prijatím navrhovaného materiálu. Cieľový stav by mal byť charakterizovaný kvalitatívne a kvantitatívne.</p> <p>Predložený návrh neuvádza konkrétne dôvody, pre ktoré chce predkladateľ, aby činnosť technických služieb mohla vykonávať iba právnická osoba zriadená ministerstvom. Nie sú jasne vysvetlené problémy súčasného systému. Podobne je aj popis cieľov nedostatočný, uvádza iba výsledný stav nie cieľ. Z tohto dôvodu máme za to, že je potrebné uviesť prečo je cieľom ministerstva nevyhlasovať výberové konanie na zabezpečenie týchto činností ale bola zriadená právnická osoba ministerstvom.</p>		
<p>APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy</p>	<p>Z</p>	<p>K doložke vybraných vplyvov Nesúhlasíme s vyjadrením predkladateľa návrhu zákona k vplyvom danej legislatívy na rozpočet verejnej správy. Žiadame v zmysle jednotnej metodiky v doložke vplyvov jasne</p>	<p>A</p>	<p>Doložky vplyvov budú vypracované v zmysle pripomienky.</p>

	<p>vyčísliť vplyvy, ktoré bude potrebné vynaložiť v jednotlivých rokoch na rozbeh štátnej firmy zriadenej Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky na zabezpečenie vykonávania technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly a technickej služby montáže plynových zariadení.</p> <p>Odôvodnenie: V súčasnosti činnosť technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení vykonávajú štyri súkromné spoločnosti, ktoré majú na túto činnosť vydané poverenie. Ak má uvedené činnosti vykonávať „štátna firma“, tak ako to predpokladá návrh zákona, tak táto štátna firma si na vykonávanie týchto činností musí zabezpečiť priestorové vybavenie, materiálno-technické vybavenie, informačné systémy, personálne kapacity a preukázať odbornú spôsobilosť.</p> <p>Ministerstvo dopravy SR by malo pri príprave návrhu zákona mať vypracovanú minimálne štúdiu uskutočniteľnosti, kde bude presne identifikované, aké náklady sú potrebné na rozbehnutie takejto štátnej firmy, z čoho sa to bude financovať (ak z rozpočtu, tak pôjde o negatívne vplyvy na štátny rozpočet) a či to nebude nepovolená štátna pomoc pre takúto štátnu firmu.</p>	
--	--	--

<p>APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy</p>	<p>Z</p>	<p>K doložke vybraných vplyvov Nesúhlasíme s vyjadrením predkladateľa návrhu zákona k vplyvom danej legislatívy na rozpočet verejnej správy. Žiadame v zmysle jednotnej metodiky v doložke vplyvov jasne vyčíslieť vplyvy, ktoré prinesie zrušenie skúšky z odbornej spôsobilosti technikov a tým aj výpadok príjmov na správnych poplatkoch vyberaných na skúške z odbornej spôsobilosti.</p> <p>Odôvodnenie: Predkladateľ k súčasným doškolovacím kurzom a skúškam z odbornej spôsobilosti navrhuje paralelný systém priebežného školenia bez skúšky z odbornej spôsobilosti. Keďže sa zo skúšky z odbornej spôsobilosti vyberajú správne poplatky bude to predstavovať znížený príjem do štátneho rozpočtu.</p>	<p>A</p>	<p>Doložky vplyvov budú vypracované v zmysle pripomienky.</p>
<p>APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy</p>	<p>Z</p>	<p>K doložke vybraných vplyvov Nesúhlasíme s vyjadrením predkladateľa návrhu zákona k vplyvom na podnikateľské prostredie. Žiadame v zmysle jednotnej metodiky v doložke vplyvov jasne vyčíslieť vplyvy na podnikateľské prostredie.</p> <p>Odôvodnenie: Predkladateľ k súčasným doškolovacím kurzom a skúškam z odbornej spôsobilosti navrhuje paralelný systém priebežného školenia bez skúšky z odbornej spôsobilosti. Uvedené bude mať vplyv na prevádzkovateľov staníc technickej</p>	<p>A</p>	<p>Doložky vplyvov budú vypracované v zmysle pripomienky.</p>

		kontroly, pracovísk emisnej kontroly, pracovísk kontroly originality a pracovísk montáže plynových zariadení a ich technikov, pričom tieto vplyvy nie sú nijako vyčíslené.		
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	<p>K doložke vybraných vplyvov</p> <p>Nesúhlasíme s vyjadrením predkladateľa návrhu zákona k vplyvom na podnikateľské prostredie a sociálne vplyvy. Žiadame v zmysle jednotnej metodiky v doložke vplyvov jasne vyčísliť vplyvy na podnikateľské prostredie.</p> <p>Odôvodnenie: Predkladateľ zavádza elektronický protokol o technickej kontrole a elektronický protokol o emisnej kontrole, čo bude mať vplyv na technickú službu technickej kontroly a technickú službu emisnej kontroly, keďže budú sa musieť tejto zmene prispôbiť (úprava informačného systému, zasielanie protokolov a podobne).</p> <p>Taktiež to bude mať vplyvy na jednotlivé pracoviská (stanice technickej kontroly a pracoviská emisnej kontroly), keďže už nebudú vydávať protokol na chránené tlačivo.</p> <p>Taktiež to bude mať vplyvy pre prevádzkovateľov vozidiel, ktorý namiesto protokolu na chránenom tlačive dostanú elektronický protokol.</p>	A	Doložky vplyvov budú vypracované v zmysle pripomienky.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	<p>Celému materiálu</p> <p>Žiadame predkladateľa, aby sa začal zaoberať ukrajinskými vozidlami, ktoré sú dlhodobo</p>	N	Prerokované na rozporovom konaní dňa 12.12.2025. Preregistrácia vozidiel patrí do pôsobnosti MINV SR.

		<p>používané na území Slovenska a tieto vozidlá sa na Slovensku nepodrobujú technickej a emisnej kontrole.</p> <p>Odôvodnenie: V súčasnom období sú na Slovensku dlhodobo používané vozidlá evidované na ukrajinských evidenčných číslach odídenkami z Ukrajiny a tieto vozidlá sa nepodrobujú žiadnej technickej a emisnej kontroly. Prevádzkovatelia vozidiel na slovenských evidenčných číslach tak sú diskriminovaní, keďže oni musia svoje vozidlá podrobiť technickej a emisnej kontrole a na druhej strane je tu veľká skupina vozidiel na ukrajinských evidenčných číslach, ktoré sú prevádzkované výlučne na Slovensku a tieto vozidlá sa technickej a emisnej kontrole nepodrobujú.</p> <p>Tieto vozidlá sú na území Slovenska používané dlhodobo a v takomto prípade sa nedá hovoriť o tom, že by išlo o vozidlo v medzinárodnej premávke, keďže prevádzkovatelia týchto vozidiel sú na Slovensko dlhodobo a na Ukrajinu sa tieto vozidlá nevracajú.</p>		APZD netrvá na pripomienke.
<p>APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy</p>	<p>Z</p>	<p>K čl. I, nový novelizačný bod 11, § 7 Nad rámec predkladanej novely zákona žiadame do § 7 doplniť nový odsek 12, ktorý by znel: „(12) Typový schvaľovací orgán informáciu o udelení osvedčenia výrobcu alebo zástupcu výrobcu, jeho zmenu alebo zrušenie zasiela</p>	<p>A</p>	<p>§ 7 sa dopĺňa odsekom 12, ktorý znie: „(12) Typový schvaľovací orgán informáciu o udelení osvedčenia výrobcu alebo udelení osvedčenia zástupcu výrobcu, zmenu v udelenom osvedčení alebo zrušenie osvedčenia zasiela</p>

		elektronicky koordinačnému centru pre staré vozidlá.17a)“. Poznámka pod čiarou k odkazu 17a znie: „17a) Zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“. Odôvodnenie: Keďže nie všetci výrobcovia a zástupcovia výrobcov si plnia svoje povinnosti podľa zákona o odpadoch, pre zjednodušenie navrhujeme, aby Ministerstvo dopravy SR elektronicky zasielalo informácie o udelených osvedčeniach, zmenách alebo zrušeníach aj Koordinačnému centru pre staré vozidlá.		elektronicky koordinačnému centru pre prúd starých vozidiel. ^{17a)“} . Poznámka pod čiarou k odkazu 17a znie: „17a) Zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	Celému materiálu Žiadame spolu s návrhom zákona vypracovať návrhy vykonávacích právnych predpisov, (vyhlášok) ktoré je nevyhnutné prijať v súvislosti s návrhom zákona. Odôvodnenie: Návrh zákona zavádza viaceré zmeny, ktoré sa dotýkajú priamo technických kontrol, emisných kontrol, kontrol originality a montáže plynových zariadení, ale vykonávacie právne predpisy (vyhlášky) upravujúce tieto podrobnosti neboli predložené. Ide o novely vyhlášok č. 137/2018 Z. z., č. 138/2018 Z. z., č. 139/2018 Z. z. a č. 140/2018 Z. z.	A	Návrhy vyhlášok boli vypracované v zmysle pripomienky.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	Celému materiálu Žiadame predložený návrh zákona zosúladiť s európskymi smernicami, ktorými je Slovenská	A	Vysvetlené na rozporovom konaní dňa 12.12.2025, že sa dopracujú ustanovenia

		<p>republika viazaná.</p> <p>Odôvodnenie: Predkladateľ navrhuje zaviesť paralelný systém k súčasným doškolovacím kurzom a skúške z odbornej spôsobilosti pre technikov TK/EK/KO/MPZ, ktorý je nazvaný ako priebežné školenie a skúška z odbornej spôsobilosti sa pre technikov TK/EK/KO/MPZ už nebude povinne vykonávať. Napriek tomu, že nie je tento nový systém zdôvodnený, prečo sa zavádza a či nedôjde k ohrozeniu vyhodnocovania vozidiel pri TK/EK a tým aj bezpečnosti cestnej premávky, tak sa tento spôsob nezavádza pre technikov cestnej technickej kontroly.</p> <p>Podľa článku 8 ods. 4 smernice 2014/47/EÚ sa technici cestnej technickej kontroly (policajti) podrobia rovnakému odbornému vzdelávaniu ako technici TK/EK a odkazuje sa na článok 13 a prílohu IV smernice 2014/45/EÚ.</p>		<p>zákona aj pre technikov cestnej technickej kontroly.</p>
<p>APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy</p>	<p>Z</p>	<p>K čl. I, novelizačný bod 156, § 170f ods. 1 a 2</p> <p>V súvislosti so zavedením novej kategóriu U žiadame, aby všetkým vozidlám kategórie PS s najväčšou rýchlosťou neprevyšujúcou 40 km/h v evidencii vozidiel, bola zmenená automaticky kategóriu na kategóriu U. A to isté treba zmeniť aj s druhom vozidla.</p> <p>Odôvodnenie: Aby v evidencii vozidiel nezostali vozidlá, ktoré by mali v evidencii vozidiel nesprávnu kategóriu alebo nesprávny</p>	<p>A</p>	<p>Prerokované na rozporovom konaní dňa 12.12.2025. Uvedená problematika sa dohodne s PPZ a tiež aj s dodávateľom IT MINV so spoločnosťou DiTec, ako to hromadne zmeniť v evidencii vozidiel. Nie je potrebná legislatívna úprava.</p>

		druh vozidla je potrebné v evidencii vozidiel tieto zmeny vykonať automatizované všetkým vozidlách, ktorých sa to dotýka.		
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K čl. I, novelizačný bod 154, § 170 ods. 3 písm. b) Žiadame v dôvodovej správe uviesť dôvody, prečo sa navrhuje predĺženie lehoty o ďalších 5 rokov pre nezaevidovanie starších malých motocyklov kategórie L1e. Odôvodnenie: Na jednej strane sa bojuje s elektrickými kolobežkami, že nie sú evidované a nedajú sa identifikovať a na druhej strane sa oddaľuje urobenie poriadku v evidencii vozidiel starších malých motocyklov kategórie L1e.	N	Prerokované na rozporovom konaní dňa 12.12.2025. Dôvodom je poskytnutie dlhšieho času pre občanov, ktorí sú vlastníkami dotknutej kategórie vozidiel a potrebujú priestor na úkony spojené s registráciou. APZD netrvá na pripomienke.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K čl. I, novelizačný bod 159, príloha č. 2 Žiadame k transponovaným predpisom vypracovať tabuľky zhody. Odôvodnenie: Predkladateľ dopĺňa do transpozičnej prílohy nové dve smernice, ale s návrhom zákona nie sú priložené tabuľky zhody, ktoré v zmysle Legislatívnych pravidiel vlády majú byť spolu s návrhom zákona priložené.	A	Smernice 2021/1716 a 2021/1717 boli v roku 2022 notifikované ako úplne transponované. Doplnenie transpozičnej prílohy je ex post. Čiastková tabuľka zhody k smernici 2014/45/EÚ je vypracovaná.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K čl. V. Odporúčame prehodnotiť účinnosť návrhu zákona. Odôvodnenie: Spolu s návrhom zákona majú	N	Prerokované na rozporovom konaní dňa 12.12.2025. APZD netrvá na pripomienke.

		<p>nadobudnúť účinnosť aj vykonávacie predpisy. Niektoré vykonávacie právne predpisy budú musieť ísť na vnútrokomunitárne pripomienkové konanie podľa smernice (EÚ) 2015/1535, pričom máme pochybnosť, že účinnosť 1. 7. 2026 sa dá reálne stihnúť. Zároveň chceme upozorniť, že predpis, ktorý má vplyvy na podnikateľské prostredie a tento návrh zákona takéto vplyvy má, podľa § 19 ods. 6 zákona č. 400/2015 Z. z. o tvorbe právnych predpisov a o Zbierke zákonov Slovenskej republiky a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov môže nadobudnúť účinnosť len 1. januára alebo 1. júla príslušného kalendárneho roka.</p>		
<p>APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy</p>	<p>Z</p>	<p>Navrhujeme vypustenie navrhovaných zmien:</p> <p>V § 48 ods. 3 písm. p) sa za slovo „financovaní“ vkladajú slová „a údaje o zrušení alebo zániku zmluvy o financovaní“.</p> <p>V § 48 sa odsek 3 dopĺňa písmenami s) a t), ktoré znejú: „s) fyzické osoby – podnikatelia a právnické osoby poskytujúce úvery alebo pôžičky na financovanie cestného motorového vozidla údaje z odometra týchto vozidiel v čase uzavretia zmluvy o financovaní a údaje o zrušení alebo zániku zmluvy o financovaní, a to nepretržite a priamo,</p>	<p>N</p>	<p>Prerokované na rozporovom konaní dňa 12.12.2025. APZD netrvá na pripomienke.</p>

	<p>Odôvodnenie:</p> <p>Namietame, že tento návrh nie je možné a reálne v praxi realizovať. Okrem toho nie je jasné, čo je dôvodom navrhovanej zmeny. Údaje z odometra pri ukončení financovania je v súčasnej dobe pre financujúcu spoločnosť takmer nemožné získať. Ide o diametrálne odlišnú situáciu od uzatvorenia zmluvy, nakoľko vtedy má aj financujúca spoločnosť záujem na kontrole predmetu financovania, vrátane stavu najjazdených kilometrov a tomu zodpovedajú aj povinnosti zákazníka žiadajúceho o financovanie tieto údaje doložiť/preukázať. Avšak následne je priebeh financovania v prípade riadneho a včasného plnenia záväzkov zákazníka v zásade bez ďalšej administratívy alebo kontroly najjazdených km.</p> <p>Pri financovaní produktmi finančný leasing alebo úver sa vo svojej podstate ide o financovanie investičných potrieb zákazníka finančnou službou a samotný predmet financovania slúži najmä ako zabezpečenie a počas doby trvania financovania ním disponuje výlučne zákazník bez ďalších „reportovacích“ povinností voči poskytovateľovi financovania.</p> <p>Okrem toho že ide o extrémnu administratívnu záťaž pre všetky financujúce subjekty, týkajúcu sa v zásade všetkých vozidiel, nakoľko pri</p>	
--	--	--

		ukončení financovania by všetky vozidlá spĺňali charakteristiku „jazdeného“ vozidla, je plnenie tejto povinnosti prakticky nemožné. Taktiež samotný údaj o počte km pri skončení financovania nemá žiadnu pridanú hodnotu, nakoľko v prípadoch financovania na leasing alebo úver sa užívateľ (držiteľ) vozidla stáva jeho vlastníkom.		
AZZZ SR Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	Z	§ 90 ods. 13 § 90 ods. 13 Podľa návrhu zákona sa § 90 dopĺňa odsekom 13, ktorý znie: „(13) Udelenie osvedčenia technika podľa odseku 11 sa neuplatní, ak technikovi odborný dozor vykonaný v posledných piatich rokoch zistil porušenie zákona, vykonávacích právnych predpisov alebo metodík.“ § 90 ods. 11 zároveň stanovuje, že schvaľovací orgán udelí nové osvedčenie technikovi technickej kontroly, technikovi emisnej kontroly, technikovi kontroly originality alebo technikovi montáže plynových zariadení, ak jeho pôvodné osvedčenie bolo v posledných dvanástich mesiacoch zrušené podľa § 91 ods. 5 prvého bodu príslušného písmena alebo mu zaniklo podľa § 91 ods. 6 písm. c) alebo písm. e), a zároveň lehota platnosti pôvodného osvedčenia ešte neuplynula. Navrhujeme doplniť paragrafové znenie tak, aby technik mohol získať nové osvedčenie podľa § 90 ods. 11, no len v prípade, ak absolvuje doškoľovací kurz a	N	Prerokované na rozporovom konaní online formou dňa 26.1.2026. AZZZ trvá na pripomienke.

	<p>úspešne vykoná skúšku odbornej spôsobilosti.</p> <p>odôvodnenie: Ustanovenie, ktorým sa do § 90 dopĺňa nový odsek 13, vítame, keďže posilňuje integritu výkonu technikov a zabraňuje obchádzaniu systému prostredníctvom vydania nového osvedčenia po zistení porušenia povinností odborným dozorom. Navrhnutá úprava predstavuje dôležitý preventívny mechanizmus a eliminuje prípady, keď technik získal nové osvedčenie napriek predchádzajúcemu závažnému pochybeniu. Súčasne však považujeme za potrebné doplniť právnu úpravu tak, aby zodpovedala princípu proporcionality a mala aj korekčný charakter.</p> <p>Podľa § 90 ods. 11 je možné udeliť nové osvedčenie technikovi technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality alebo montáže plynových zariadení iba vtedy, ak bolo jeho pôvodné osvedčenie v posledných dvanástich mesiacoch zrušené alebo zaniklo z dôvodov uvedených v § 91 ods. 5 prvého bodu alebo § 91 ods. 6 písm. c) a e) a zároveň ešte neuplynula jeho pôvodná lehota platnosti.</p> <p>S cieľom zachovať integritu systému, ale zároveň umožniť technikovi opätovný výkon povolania po splnení primeraných kvalifikačných požiadaviek, navrhujeme</p>	
--	--	--

		doplniť, aby technik mohol získať nové osvedčenie podľa § 90 ods. 11 len po absolvovaní doškolicieho kurzu a úspešnom vykonaní skúšky odbornej spôsobilosti. Ide o preventívny, odborne odôvodnený a vyvážený mechanizmus, ktorý eliminuje riziká obdobia, počas ktorého technik nevykonával kontroly a posilňuje odbornú úroveň technikov.		
AZZZ SR Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	Z	<p>§ 83 ods. 7 § 83 ods. 7</p> <p>Navrhujeme upraviť metodiku výpočtu kapacity siete STK, EK a KO tak, aby vychádzala zo skutočného vyťaženia jednotlivých pracovísk a reálneho času vykonania kontrol, a zároveň odstrániť administratívne vytvorený koncept minimálnej konkurencie pre jednotlivé okresy a kraje, ktorý nereflektuje reálne potreby trhu.</p> <p>odôvodnenie: Vítame navrhované doplnenie § 83 ods. 7, podľa ktorého zánikom povolenia zaniká aj miesto v sieti staníc technickej kontroly, pracovísk emisnej kontroly alebo pracovísk kontroly originality, ktoré vzniklo na základe tohto povolenia. Ide o významné opatrenie, ktoré odstraňuje nadbytočné alebo mimoriadne povolené miesta v sieti a účinne zabraňuje ich reťazeniu, t. j. opakovanému nahrádzaniu zaniknutej stanice novým povolením mimo štandardných kapacitných pravidiel.</p>	N	Prerokované na rozporovom konaní online formou dňa 26.1.2026. AZZZ trvá na pripomienke.

	<p>Vzhľadom na význam uvedeného ustanovenia však považujeme za nevyhnutné, aby kapacita siete bola určená správnym, objektívnym a realistickým spôsobom. Súčasná metodika výpočtu kapacity siete stanovená v Prílohe č. 1 zákona č. 106/2018 Z. z. vychádza z nominálneho osemhodinového denného vytťaženia kontrolnej linky a z pevne určených časových parametrov výkonu kontrol (jednotkový čas kontroly, interval posunu vozidiel na linke). Tento prístup nereflektuje reálne prevádzkové podmienky väčšiny pracovísk, ktoré majú otvorenú prevádzku dlhšie ako osem hodín denne, často v dvoj- alebo trojzmenných režimoch, vrátane sobôt a predĺžených pracovných dní, s cieľom primerane reagovať na dopyt motoristov. V krajských a väčších mestách je štandardom poskytovanie termínov v ten istý deň, čo nasvedčuje tomu, že reálne vytťaženie kontrolných liniek presahuje rámec modelu založeného na osemhodinovej nominálnej kapacite. Takto nastavená kapacita preto nezodpovedá skutočnému fungovaniu staníc a vedie k umelému znižovaniu výpočtovej kapacity siete.</p> <p>Za problematický považujeme aj súčasný spôsob určovania kapacity siete prostredníctvom takzvaného taktu linky, ktorý nezohľadňuje reálne trvanie jednotlivých pracovných úkonov. Ide o parameter, ktorý</p>		
--	---	--	--

	<p>nereflektuje skutočnú časovú náročnosť vykonania kontroly a môže spôsobovať deformácie pri plánovaní a dimenzovaní siete. Rovnako koncept minimálnej konkurencie, zakotvený v prílohách zákona, nerešpektuje skutočné potreby trhu. Súčasný model automaticky predpokladá dve stanice technickej kontroly v každom okrese, štyri stanice v okresoch, ktoré sú krajskými mestami, a až dvadsať staníc v hlavnom meste, bez ohľadu na reálne vytázenie siete a skutočný dopyt po službách. Takto nastavený rámec nemá jednoznačnú oporu v slovenskom právnom poriadku, má skôr administratívny charakter a vedie k vytváraniu nadbytočných kapacít, ktoré nereagujú na reálnu prevádzkovú situáciu v území.</p> <p>Z uvedených dôvodov považujeme za odôvodnené, aby sa výpočet siete zakladal na reálnych údajoch o skutočnom vytážení pracovísk, reálnom čase trvania kontrol a objektívnych potrebách dopravného trhu v jednotlivých regiónoch. Takto nastavený systém by umožnil vytvoriť udržateľnú a funkčnú sieť staníc technickej kontroly, emisnej kontroly a kontroly originality a zároveň by podporil účinné uplatňovanie navrhovaného pravidla zániku miesta v sieti pri zániku povolenia bez nežiaduceho reťazenia staníc.</p>		
--	---	--	--

<p>AZZZ SR Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky</p>	<p>Celému materiálu Navrhujeme doplniť návrh zákona o ustanovenie umožňujúce ukládanie napomenutia technikom TK, EK a KO za menej závažné pochybenia. Konkrétne navrhujeme aby sa aby sa pri chybách typu A a pri administratívnych chybách umožnilo uloženie napomenutia, a to najmä v prípadoch, keď technik nemá v minulosti zaznamenané závažné porušenia.</p> <p>odôvodnenie: Návrh zákona v predloženom znení nerieši mechanizmus sankcionovania technikov, pričom považujeme za potrebné na túto absenciu poukázať. V praxi dnes existujú významné rozdiely medzi jednotlivými kategóriami zistených chýb – rozlišujú sa chyby typu A, B, C a administratívne chyby, pričom nie všetky tieto pochybenia predstavujú rovnakú mieru odborného zlyhania. Zatiaľ čo chyby typu C sú závažné a môžu mať priamy dopad na bezpečnosť cestnej premávky, chyby typu A alebo administratívne pochybenia sú často marginálneho charakteru.</p> <p>V zahraničí, napríklad vo Fínsku, existuje diferencovaný sankčný systém, ktorý umožňuje uložiť technikom napomenutie v prípadoch menej závažných porušení. Analogický model je známy aj v bežnej dopravnej praxi – vodič môže dostať napomenutie od Policajného zboru</p>	<p>N</p>	<p>Prerokované na rozporovom konaní online formou dňa 26.1.2026. Napomenutie nemá v praxi význam. AZZZ trvá na pripomienke.</p>
---	--	----------	---

		<p>za drobný priestupok, bez toho, aby mu bola okamžite uložená pokuta. Zavedenie obdobného mechanizmu vo vzťahu k technikom je preto logickým a proporcionalitou riadeným riešením.</p> <p>V aplikačnej praxi odborného dozoru existujú situácie, v ktorých technik historicky nevykazuje žiadne závažné porušenia ani predchádzajúce pokuty, no pri jednorazovom drobnom pochybení je podľa súčasného systému vystavený sankcii bez možnosti uloženia miernejšieho opatrenia. Navrhujeme preto, aby sa pri chybách typu A a pri administratívnych chybách umožnilo uloženie napomenutia, a to najmä v prípadoch, keď technik nemá v minulosti zaznamenané závažné porušenia. Takto nastavený systém by podporil korektívny charakter odborného dozoru, posilnil motiváciu k zodpovednému výkonu činnosti a zároveň by zabezpečil proporcionalitu pri ukladaní sankcií.</p>		
<p>AZZZ SR Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky</p>	<p>Z</p>	<p>§ 148 ods. 12 písm. b) bod 1 a § 148 ods. 12 písm. b) bod 1 a 2 Navrhujeme upraviť ustanovenie § 148 ods. 12 písm. b) bod 1 a 2 tak, aby lehota na písomné nahlásenie zisteného porušenia povinností oprávnenou osobou orgánu hlavného štátneho odborného dozoru bola predĺžená z 15 dní na 30 dní odo dňa vykonania technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality alebo montáže plynových zariadení.</p>	<p>N</p>	<p>Prerokované na rozporovom konaní online formou dňa 26.1.2026. Na predĺženie lehoty nemal pripomienkujúci subjekt adekvátny argument. AZZZ trvá na pripomienke.</p>

	<p>Odôvodnenie:</p> <p>Ustanovenie § 148 ods. 12 písm. b) bod 1 a 2 predstavuje dôležitý liberalizačný prvok, keďže motivuje oprávnené osoby k aktívnej spolupráci s orgánmi dozoru formou samonahlasovania porušení povinností, a to výmenou za možnosť neuloženia pokuty. Tento mechanizmus je z pohľadu prevencie, transparentnosti a kultúry dodržiavania predpisov veľmi žiaduci. Nastavená lehota 15 dní je však v praxi neprimerane krátka, najmä pre väčšie subjekty so zložitejšou vnútornou štruktúrou a internými kontrolnými mechanizmami.</p> <p>Na to, aby oprávnená osoba mohla kvalifikovane a zodpovedne sama písomne nahlásiť porušenie povinností – či už podľa § 85 ods. 5, alebo zo strany technikov podľa § 95 až 98, je nevyhnutné najprv zistiť a zdokumentovať samotné pochybenie a vyhodnotiť jeho závažnosť a rozhodnúť o ďalšom postupe. V praxi tak môže dochádzať k situáciám, keď subjekt má skutočný záujem porušenie nahlásiť, no 15-dňovú lehotu nie je schopný dodržať len z technicko-organizačných dôvodov, nie z dôvodu nechoty spolupracovať.</p> <p>Predĺženie lehoty na 30 dní predstavuje bežný časový rámec pre včasné nahlasovanie porušení</p>	
--	---	--

		a zároveň vytvára realistický priestor na riadne interné preverenie zistení.		
AZZZ SR Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	Z	<p>RUZ ods. 2 K § 165 ods. 2 Navrhujeme upraviť súčasné znenie § 165 ods. 2 zákona č. 106/2018 Z. z. nasledovne: „Technická služba môže vykonávať aj iné činnosti za predpokladu, že sú vykonávané oddelenými organizačnými jednotkami v organizačnej štruktúre technickej služby, nezakladajú konflikt záujmov a nenarúšajú nezávislosť technickej služby. Technická služba musí mať na tento účel zavedené opatrenia v rámci svojho systému riadenia kvality.“</p> <p>odôvodnenie: Navrhovaná úprava vychádza z dlhodobej aplikačnej praxe technických služieb, ktoré okrem činností technickej služby overovania vozidiel realizujú aj ďalšie odborné a technické činnosti. Tieto činnosti sú v rámci technickej služby stabilne vykonávané osobitnými organizačnými jednotkami, ktoré sú súčasťou zavedeného systému riadenia kvality. Takéto vnútorné usporiadanie dlhodobo zabezpečuje nezávislosť výkonu technickej služby a eliminuje možný konflikt záujmov. Súčasná znenie § 165 ods. 2 obsahuje požiadavku preukazovania nezávislosti a konfliktu záujmov typovému schvaľovaciemu orgánu pri vykonávaní iných činností, no</p>	A	Znenie upravené v zmysle pripomienky.

		<p>neustanovuje, či sa táto povinnosť vzťahuje na každú ďalšiu alebo novú činnosť. Takýto výklad by viedol k neprimeranej administratívnej záťaži, ktorá neodráža reálne potreby zabezpečenia nezávislosti ani pôvodný legislatívny zámer. Účelom zákona bolo objektívne zabezpečiť nezávislosť technických služieb, nie ukladať povinnosť priebežne preukazovať túto nezávislosť pri každej čiastkovej podnikateľskej aktivite, ktorá je už organizačne oddelená a podlieha systému riadenia kvality.</p> <p>Navrhované znenie predstavuje legislatívne spresnenie pôvodného úmyslu, zachováva všetky garancie nezávislosti technickej služby a zároveň eliminuje administratívnu neistotu, ktorá by mohla vzniknúť zo súčasného textu. Transparentne stanovuje podmienky, za ktorých technická služba môže vykonávať aj iné činnosti, najmä ak sú organizačne oddelené a riadne pokryté systémom riadenia kvality, ktorý zabezpečuje kontrolu a dohľad nad týmto usporiadaním.</p>		
<p>AZZZ SR Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky</p>	<p>Z</p>	<p>§ 83 ods. ods. 8 a 9 K § 83 ods. 8 a 9 Navrhujeme doplniť do § 83 ods. 8 a 9 zákona č. 106/2018 Z. z. výnimku zo zákazu opätovného povolenia na rovnakej adrese v prípadoch, keď dochádza k legitímnej zmene prevádzkovateľa existujúcej stanice technickej kontroly, pracoviska emisnej kontroly alebo</p>	<p>N</p>	<p>Prerokované na rozporovom konaní online formou dňa 26.1.2026. AZZZ trvá na pripomienke.</p>

	<p>pracoviska kontroly originality.</p> <p>Navrhujeme, aby sa zákaz podľa § 83 ods. 8 a 9 neuplatnil, ak nový subjekt preukáže splnenie podmienok podľa § 84 ešte pred zrušením povolenia pôvodného držiteľa a prevádzka zostáva nezmenená z technického, priestorového a technologického hľadiska.</p> <p>odôvodnenie:</p> <p>Účelom zavedenia zákazu opätovného povolenia podľa § 83 ods. 8 a 9 je zabrániť špekulatívnym praktikám, pri ktorých dochádza k formálnym presunom povolení bez reálnej prevádzky, čo je legitímny cieľ regulácie.</p> <p>Súčasnú zmenu však spôsobuje, že tento zákaz dopadá bez rozdielu aj na prípady, kde prevádzka fyzicky existuje, je plne funkčná a dochádza len k zmene osoby prevádzkovateľa bez akejkoľvek zmeny prevádzkových podmienok.</p> <p>V praxi ide najmä o bežné podnikateľské situácie – generáčny výmeny, predaje prevádzok, vstup investora alebo reorganizácie v rámci jednej podnikateľskej skupiny, pri ktorých sa nemení ani infraštruktúra, ani technické parametre prevádzky, ani kvalifikovaný personál. Zákaz reťazenia by v týchto prípadoch viedol k neopodstatnenému a trvalému zániku existujúcich prevádzok pri každej vlastnickej zmene, čo by znížilo dostupnosť služieb v regiónoch, ohrozilo</p>		
--	---	--	--

		<p>pracovné miesta a neúmerne zaťažilo okresné úrady ako povoľovacie orgány.</p> <p>Bez doplnenia výnimky by novela negatívne zasiahla prirodzené podnikateľské procesy, znemožnila obchodné prevody funkčných prevádzok a spôsobila náklady a neistotu subjektom, ktoré už raz splnili všetky podmienky podľa § 83 a § 84. Doplnenie výnimky preto zabezpečí, že regulácia bude naďalej brániť špekulatívnym presunom povolení, avšak nezasiahne prípady, v ktorých je zmena prevádzkovateľa objektívne opodstatnená a prevádzka zostáva technicky a priestorovo totožná.</p>		
<p>AZZZ SR Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky</p>	<p>Z</p>	<p>§ 83 a 84 k § 83 a § 84</p> <p>Navrhujeme doplniť do § 83 a/alebo § 84 zákona č. 106/2018 Z. z. nasledovnú osobitnú úpravu: „Ak sa mení osoba prevádzkujúca stanicu technickej kontroly, pracovisko emisnej kontroly alebo pracovisko kontroly originality a nový subjekt preukáže splnenie všetkých podmienok podľa § 84 ešte pred zrušením oprávnenia pôvodného držiteľa, môže orgán vo výnimočných prípadoch rozhodnúť o vynechaní konania o povolení na zriadenie podľa § 83.“</p> <p>odôvodnenie: V aplikačnej praxi dochádza pri STK, PEK a PKO k zmenám prevádzkovateľa najmä z</p>	<p>N</p>	<p>Prerokované na rozporovom konaní online formou dňa 26.1.2026. AZZZ trvá na pripomienke.</p>

	<p>dôvodu generačnej výmeny, predaja prevádzky, vstupu nového investora alebo reorganizácie v rámci jednej podnikateľskej skupiny. V týchto prípadoch zostávajú priestorové, technické a technologické podmienky prevádzky nezmenené a odborne spôsobilí zamestnanci spravidla pokračujú vo výkone činnosti, pričom nejde o zriadenie novej prevádzky, ale o prechod existujúcej infraštruktúry na nového držiteľa.</p> <p>Súčasnú znenie § 83 a § 84 vyžaduje absolvovanie dvoch samostatných konaní – konanie o povolení na zriadenie (§ 83) a následne konanie o udelení oprávnenia na vykonávanie činnosti (§ 84). V situáciách, keď sa prevádzka nemení a nový subjekt spĺňa všetky podmienky podľa § 84 ešte pred zrušením oprávnenia pôvodného držiteľa, je takýto postup nadmerne administratívne zaťažujúci a neprimerane predlžuje obdobie, počas ktorého nemôže byť prevádzka v činnosti.</p> <p>Dvojstupňový proces zároveň spôsobuje zbytočné ekonomické a personálne dopady – predlžuje odstávku prevádzky, komplikuje vlastnícke transakcie a môže ohroziť dostupnosť služieb v menších regiónoch.</p> <p>Prevádzka bola už v minulosti riadne posúdená v konaní podľa § 83, a samotná zmena prevádzkovateľa (zmena IČO) nemá technický ani bezpečnostný dopad na poskytovanie</p>	
--	---	--

		<p>služieb technickej kontroly, emisnej kontroly alebo kontroly originality.</p> <p>Z uvedených dôvodov navrhujeme doplniť právnu úpravu tak, aby správny orgán mohol v prípadoch preukázaného zachovania všetkých podmienok prevádzky rozhodnúť o vynechaní konania podľa § 83 a priamo udeliť oprávnenie podľa § 84, čím sa odstráni duplicitná administratíva bez negatívneho vplyvu na bezpečnosť, kvalitu a integritu systému.</p>		
<p>GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky</p>	<p>Z</p>	<p>K čl. I bodu 147 (§ 157 ods. 11) – Z: § 157 ods. 11 a poznámku pod čiarou k odkazu 97 navrhujeme uviesť v tomto znení:</p> <p>„(11) Na účely preukázania bezúhonnosti podľa § 71 ods. 1 písm. i), § 83 ods. 1 písm. a) šiesteho bodu, písm. b) štvrtého bodu a písm. c) štvrtého bodu, § 84 ods. 1 písm. a) ôsmeho bodu, písm. b) šiesteho bodu, písm. c) šiesteho bodu a písm. d) piateho bodu, § 90 ods. 3 písm. a) druhého bodu, písm. b) druhého bodu, písm. c) druhého bodu a písm. d) druhého bodu a podľa § 100 ods. 3 písm. a) poskytne fyzická osoba a právnická osoba údaje potrebné na vyžiadanie výpisu z registra trestov.97) Údaje podľa prvej vety správny orgán bezodkladne zašle v elektronickej podobe prostredníctvom elektronickej komunikácie Generálnej prokuratúre Slovenskej republiky na vydanie výpisu z registra trestov.“.</p>	<p>A</p>	<p>Znenie upravené v zmysle pripomienky.</p>

		<p>Poznámka pod čiarou k odkazu 97 znie: „97) § 12 ods. 4 zákona č. 192/2023 Z. z. o registri trestov a o zmene a doplnení niektorých zákonov.“.</p> <p>Odôvodnenie: Predkladateľom navrhované znenie § 157 ods. 11 upravuje konkrétnu povinnosť na účely preukázania bezúhonnosti, ako aj postup a spôsob elektronickej komunikácie výlučne vo vzťahu k fyzickým osobám, a to aj napriek tomu, že postupy ustanovené v § 71 a 83, na ktoré odkazuje § 157 ods. 11, sa vzťahujú aj na právnické osoby. V dôsledku uvedeného absentuje legislatívna úprava preukazovania bezúhonnosti právnickej osoby.</p> <p>Navrhujeme preto doplniť ustanovenie § 157 ods. 11 o uloženie tejto povinnosti aj právnickým osobám.</p> <p>Z uvedeného dôvodu navrhujeme upraviť aj poznámku pod čiarou k odkazu 97.</p> <p>Táto pripomienka je zásadná.</p>		
<p>MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky</p>	<p>Z</p>	<p>Celému materiálu V doložke vybraných vplyvov je označený žiadny vplyv na rozpočet verejnej správy a žiadny vplyv na limit verejných výdavkov. V čl. I bode 59 (§ 70 ods. 2) sa navrhuje doplniť oprávnenie zabezpečovať činnosti súvisiace s</p>	<p>ČA</p>	<p>Predkladaný návrh novely zákona definuje oprávnené subjekty na zabezpečenie činnosti súvisiace s technickými službami, pričom taxatívne neupravuje skutočnosť, že za účelom ich zabezpečovania má vzniknúť právnická osoba štátu zriadená</p>

	<p>technickými službami aj pre právnickú osobu zriadenú alebo založenú Ministerstvom dopravy SR, z čoho je možné predpokladať negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy. Zároveň sa v čl. IV bode 8 (§ 8 zákona č. 387/2015 Z. z. o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave) dopĺňa odsek, na základe ktorého má Ministerstvo dopravy SR zasíelať prostredníctvom cestného informačného systému notifikácie o blížiacom sa konci platnosti technickej kontroly a emisnej kontroly na emailovú adresu alebo prostredníctvom textovej správy na číslo mobilného telefónu, z čoho je tiež možné predpokladať negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy.</p> <p>V doložke vybraných vplyvov a Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu (ďalej len „analýza vplyvov“), ktorá v predložennom materiáli absentuje a žiadame ju preto doplniť, je potrebné zohľadniť všetky rozpočtové dôsledky vyplývajúce z návrhu zákona podľa § 33 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy, ako aj podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov.</p> <p>Zároveň žiadame, aby všetky negatívne vplyvy</p>	<p>alebo založená ministerstvom dopravy. Túto činnosť môže vykonávať aj typový schvaľovací orgán alebo v jeho mene poverený subjekt. Novela zákona v §70 ods. 2 písm. b) upravuje, ktorý subjekt môže byť typovým schvaľovacím orgánom poverený aby v jeho mene zabezpečoval vybrané technické činnosti. Uvádza, že to môže byť právnická osoba štátu zriadená a založená ministerstvom dopravy. Teda tu dochádza k identifikácii subjektu (ministerstvo dopravy), v ktorého zriaďovateľskej alebo zakladateľskej pôsobnosti má byť právnická osoba štátu, ktorú môže typový schvaľovací orgán poveriť, aby v jeho mene zabezpečovala činnosti súvisiace s technickými službami. Vplyvy na rozpočet verejnej správy ako aj ostatné vplyvy (pozitívne/negatívne) vzhľadom na právnu formu a majetkovú formu povereného subjektu bude v dostatočnom časovom predstihu (teda ešte pre zánikom aktuálnych poverení) identifikovaný a komunikovaný v čase procesu prípravy rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové obdobie, ktoré nie je aktuálne sledované. Vzhľadom na príslušné ustanovenia vyplývajúce zo znenia zákona o povinnosti poskytnúť, v deň zrušenia poverenia alebo v deň zániku poverenia, bezodplatne</p>
--	--	--

		<p>na rozpočet verejnej správy súvisiace s realizáciou návrhu zákona (vrátane vplyvov za oblasť zamestnanosti), ako aj vykonávacích vyhlášok, boli zabezpečené v rámci stanovených limitov kapitoly Ministerstva dopravy SR na príslušný rozpočtový rok, t. j. bez dodatočných požiadaviek na rozpočet verejnej správy a bez negatívneho vplyvu na limit verejných výdavkov. Toto vyjadrenie k rozpočtovej zabezpečenosti žiadame uviesť v doložke vybraných vplyvov v bode 10. Poznámky ako aj v analýze vplyvov.</p>		<p>licenciu, zdrojové kódy príslušného aplikačného programového vybavenia, ktoré je súčasťou príslušného celoštátneho informačného systému vrátane spravovaných údajov a súvisiacej dokumentácie, typovému schvaľovaciemu orgánu alebo právnickej osobe štátu zriadenej alebo založenej ministerstvom dopravy sa neočakáva, že financovanie zabezpečenia činností súvisiace s technickými službami by mali predstavovať dodatočný vplyv na verejné financie.</p>
<p>MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky</p>	<p>Z</p>	<p>Celému materiálu Do predloženého materiálu žiadame doplniť analýzu, ktorá vyhodnotí súčasný systém a na základe jasných kritérií určí ako má vyzerat' nový systém zabezpečenia činností súvisiacich s technickými službami. Akejkol'vek zmene zákona by mala predchádzať analýza a návrh budúcej koncepcie s cieľom zistiť, aký spôsob prevádzky činností/služby je najvýhodnejší a ako optimalizovať náklady, a to pri rôznych právnych a majetkových formách.</p>	<p>N</p>	<p>Predkladaný návrh novely zákona v §70 ods.2 písm. b) upravuje subjekty (právnická osoba štátu zriadená alebo založená ministerstvom dopravy), ktoré môžu byť typovým schvaľovacím orgánom poverené aby v jeho mene zabezpečovali vybrané technické činnosti. Vzhľadom na príslušné ustanovenia vyplývajúce zo znenia zákona o povinnosti poskytnúť, v deň zrušenia poverenia alebo v deň zániku poverenia, bezodplatne licenciu, zdrojové kódy príslušného aplikačného programového vybavenia, ktoré je súčasťou príslušného celoštátneho informačného systému vrátane spravovaných údajov a súvisiacej dokumentácie typovému schvaľovaciemu orgánu alebo právnickej osobe štátu</p>

				<p>zriadenej alebo založenej ministerstvom dopravy sa neočakáva, že financovanie zabezpečenia činností súvisiace s technickými službami by mali predstavovať dodatočný vplyv na verejné financie. Vplyvy na rozpočet verejnej správy (pozitívny/negatívny) bude v dostatočnom časovom predstihu (teda ešte pre zánikom aktuálnych poverení) identifikovaný a komunikovaný v čase procesu prípravy rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové obdobie, ktoré nie je aktuálne sledované.</p>
<p>MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky</p>	<p>Z</p>	<p>Celému materiálu Žiadame doplniť analýzu vplyvov o kvantifikáciu potenciálnych príjmov, ako aj potenciálnych výdavkov spojených so vznikom právnickej osoby zriadenej alebo založenej Ministerstvom dopravy SR alebo so vznikom právnickej osoby so 100 % majetkovou účasťou štátu v pôsobnosti Ministerstva dopravy SR, ktorej typový schvaľovací orgán udelil poverenie.</p>	<p>N</p>	<p>Predkladaný návrh novely zákona neupravuje skutočnosť, že za účelom zabezpečovania činností súvisiacich s vybranými technickými službami má vzniknúť právnická osoba štátu zriadená alebo založená ministerstvom dopravy. Novela zákona v §70 ods. 2 písm. b) upravuje, ktorý subjekt môže byť typovým schvaľovacím orgánom poverený aby v jeho mene zabezpečoval vybrané technické činnosti. Uvádza, že to môže byť právnická osoba štátu zriadená a založená ministerstvom dopravy. Teda tu dochádza k identifikácii subjektu (ministerstvo dopravy), v ktorého zriaďovateľskej alebo zakladateľskej pôsobnosti má byť právnická osoba štátu, ktorú môže typový schvaľovací orgán poveriť, aby</p>

				<p>v jeho mene zabezpečovala činnosti súvisiace s technickými službami. Zároveň však túto činnosť môže vykonávať aj samotný typový schvaľovací orgán.</p> <p>Vzhľadom na príslušné ustanovenia vyplývajúce zo znenia zákona o povinnosti poskytnúť, v deň zrušenia poverenia alebo v deň zániku poverenia, bezodplatne licenciu, zdrojové kódy príslušného aplikačného programového vybavenia, ktoré je súčasťou príslušného celoštátneho informačného systému vrátane spravovaných údajov a súvisiacej dokumentácie typovému schvaľovaciemu orgánu alebo právnickej osobe štátu zriadenej alebo založenej ministerstvom dopravy sa neočakáva, že financovanie zabezpečenia činností súvisiace s technickými službami by mali predstavovať dodatočný vplyv na verejné financie. Vplyvy na rozpočet verejnej správy (pozitívny/negatívny) bude v dostatočnom časovom predstihu (teda ešte pre zánikom aktuálnych poverení) identifikovaný a komunikovaný v čase procesu prípravy rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové obdobie, ktoré nie je aktuálne sledované.</p>
<p>MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky</p>	<p>Z</p>	<p>Celému materiálu Žiadame do doložky vplyvov bodu 10 Poznámky uviesť očakávané vplyvy</p>	<p>N</p>	<p>Predkladaný návrh novely zákona neupravuje skutočnosť, že za účelom zabezpečovania činností súvisiacich</p>

	<p>navrhovaných legislatívnych zmien súvisiacich so vznikom právnickej osoby zriadenej alebo založenej Ministerstvom dopravy SR alebo so vznikom právnickej osoby so 100 % majetkovou účasťou štátu v pôsobnosti Ministerstva dopravy SR po roku 2028.</p>	<p>s vybranými technickými službami má vzniknúť právnická osoba štátu zriadená alebo založená ministerstvom dopravy. Novela zákona v §70 ods. 2 písm. b) upravuje, ktorý subjekt môže byť typovým schvaľovacím orgánom poverený aby v jeho mene zabezpečoval vybrané technické činnosti. Uvádza, že to môže byť právnická osoba štátu zriadená a založená ministerstvom dopravy. Teda tu dochádza k identifikácii subjektu (ministerstvo dopravy), v ktorého zriaďovateľskej alebo zakladateľskej pôsobnosti má byť právnická osoba, ktorú môže typový schvaľovací orgán poveriť, aby v jeho mene zabezpečovala činnosti súvisiace s technickými službami. Zároveň túto činnosť môže vykonávať aj samotný typový schvaľovací orgán.</p> <p>Vzhľadom na príslušné ustanovenia vyplývajúce zo znenia zákona o povinnosti poskytnúť, v deň zrušenia poverenia alebo v deň zániku poverenia, bezodplatne licenciu, zdrojové kódy príslušného aplikačného programového vybavenia, ktoré je súčasťou príslušného celoštátneho informačného systému vrátane spravovaných údajov a súvisiacej dokumentácie typovému schvaľovaciemu orgánu alebo právnickej osobe štátu zriadenej alebo založenej ministerstvom</p>
--	--	--

				dopravy sa neočakáva, že financovanie zabezpečenia činností súvisiace s technickými službami by mali predstavovať dodatočný vplyv na verejné financie. Vplyvy na rozpočet verejnej správy (pozitívny/negatívny) bude v dostatočnom časovom predstihu (teda ešte pre zánikom aktuálnych poverení) identifikovaný a komunikovaný v čase procesu prípravy rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové obdobie, ktoré nie je aktuálne sledované.
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	O	Celému materiálu V návrhu zákona sa navrhuje aj zavedenie nových poriadkových pokút, resp. ich zvýšenie (napríklad v čl. I body 133, 140, 141, 143) a upravujú sa aj správne poplatky (čl. II), z čoho je možné predpokladať pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy. Uvedené je tiež potrebné zohľadniť v doložke vybraných vplyvov a analýze vplyvov.	A	Doložka vplyvov ako aj analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy sú upravené v zmysle pripomienky.
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	O	Celému materiálu Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (napríklad v čl. I bode 6 vypustiť slová „odseku 5“ (2x) ako nadbytočné, v bode 9 poznámke pod čiarou k odkazu 16a slovo „Článok“ nahradiť slovom Čl.“, v bode 16 za slová „ods. 1“ vložiť slová „druhej vete“, v bode 31 vypustiť slová „ods. 5“ (2x) ako nadbytočné, v bode 33 za slová „ods. 3“ vložiť slová „úvodnej vete“, v bode	ČA	

	<p>36 vypustiť slovo „tieto“ ako nadbytočné, v bode 45 za slová „ods. 5“ vložiť slová „druhej vete“ a za slovo „vypúšťajú“ vložiť slovo „sa“, v bode 55 pred slovo „priamo“ vložiť úvodzovky dole, v bode 56 § 53 ods. 6 slovo „povinnosti“ nahradiť slovom „zákazu“, v bode 63 v poznámke pod čiarou k odkazu 70 na konci pripojiť bodku, v bode 75 odkaz 81a nahradiť odkazom 79c vrátane príslušnej poznámky pod čiarou, v bode 76 za slová „ods. 3“ vložiť slová „úvodnej vete“ a za slová „písm. h)“ vložiť slovo „sa“, bod 77 preformulovať takto: „77. V § 76 ods. 5 prvej vete sa za slová „ods. 3“ vkladajú slová „a 8“.“, v bode 80 za slová „ods. 2“ vložiť slová „druhej vete“, v bode 81 za slová „ods. 6“ vložiť slová „tretej vete“ a za slová „tretiu vetu“ vložiť slovo „sa“, v bodoch 89 až 91 slová „je prevádzkovateľom viacerých“ nahradiť slovami „prevádzkuje viacero“; ide o zosúladenie formulácie s bodom 88, v bode 101 slová „prvý bod“ nahradiť slovami „prvého bodu“, bod 103 správne zaradiť do chronologického poradia novelizačných bodov, v bodoch 104 a 107 slová „štvrtý bod“ nahradiť slovami „štvrtým bodom“, v bode 108 za číslo „5“ vložiť slová „úvodnej vete a ods.“, v bode 121 odkaz 88a nahradiť odkazom 88aa vrátane príslušnej poznámky pod čiarou, v bode 122 vypustiť prvú vetu a v úvodnej vete k poznámke pod čiarou a v poznámke pod čiarou</p>	
--	---	--

	<p>slová „88aa“ nahradiť slovami „88a“, v bode 125 za slová „ods. 16“ vložiť slová „štvrtej vete“, v bode 126 vypustiť úvodzovky dole pred slovom „Ak“, v bode 127 za slová „ods. 10“ vložiť slová „prvej vete“, v bode 128 vypustiť slová „§ 49 ods. 8“ (2x) ako nadbytočné, v bode 129 za slová „písm. b)“ vložiť slová „druhom bode“ a vypustiť slová „§ 49 ods. 8“ (2x) ako nadbytočné, v bode 130 za čísla „23“ a „24“ vložiť slová „prvej vete“, v bode 131 za slová „ods. 6“ vložiť slová „úvodnej vete“, v bode 132 slovo „slová“ nahradiť slovami „tieto slová:“, v bode 148 za slová „ods. 16“ vložiť slová „prvej vete“, v bode 152 § 166 ods. 2 písm. a) štvrtom bode slová „osobitnými predpismi“ nahradiť slovami „osobitným predpisom“, v poznámke pod čiarou k odkazu 105a slovo „Článok“ nahradiť slovom „Čl.“, v bode 158 slovo „nahrádzajú“ nahradiť slovom „nahrádza“, v čl. II úvodnej vete doplniť chýbajúce novely zákona o správnych poriadkoch – zákon č. 468/2005 Z. z., zákon č. 429/2022 Z. z. a zákon č. 273/2025 Z. z. a vypustiť slová „a dopĺňa“ ako nadbytočné, v čl. III úvodnej vete pred slová „140/2025 Z. z.“ vložiť slová „zákona č.“, v čl. IV vymeniť poradie novelizačných bodov 5 a 6, v bode 8 poznámkach pod čiarou k odkazom 20b a 20c slová „neskorších predpisov“ nahradiť slovami „zákona č. .../2026 Z. z.“).</p>		
--	---	--	--

<p>MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I k bodu 59, § 70 ods. 2 písm. b) Podľa navrhovaného znenia § 70 ods. 2 písm. b) je oprávnený zabezpečovať činnosti súvisiace s technickými službami typový schvaľovací orgán alebo v jeho mene právnická osoba zriadená alebo založená Ministerstvom dopravy SR alebo právnická osoba so 100 % majetkovou účasťou štátu v pôsobnosti Ministerstva dopravy SR, ktorej typový schvaľovací orgán udelil poverenie podľa § 71 na vykonávanie technickej služby podľa odseku 1 písm. b) až e).</p> <p>Upozorňujeme, že právnická osoba so 100 % majetkovou účasťou štátu v pôsobnosti Ministerstva dopravy SR je tiež právnickou osobou založenou Ministerstvom dopravy SR. Vzhľadom na uvedené je potrebné upraviť navrhované znenie § 70 ods. 2 písm. b) a v prípade potreby sprecizovať dôvodovú správu.</p>	<p>A</p>	<p>Návrh zákona je v §70 ods.2 písm. b upravený nasledovne: b) právnická osoba štátu zriadená alebo založená ministerstvom dopravy, ktorej typový schvaľovací orgán udelil poverenie podľa § 71 na vykonávanie technickej služby podľa odseku 1 písm. b) až e).“.</p>
<p>MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>Čl. V V čl. V je uvedená navrhovaná účinnosť zákona 1. júla 2026. V osobitnej časti dôvodovej správy k čl. V je uvedené, že „Účinnosť návrhu zákona sa navrhuje od 1. januára 2027, čím sa zároveň zabezpečí dostatočne dlhá legisvakančná doba.“. Uvedené je potrebné zosúladiť.</p>	<p>A</p>	<p>Vzhľadom na časový harmonogram legislatívneho procesu sa účinnosť návrhu zákona navrhuje od 1. januára 2027</p>
<p>MHSR Ministerstvo</p>	<p>O</p>	<p>procesu Žiadame predkladateľa o predloženie materiálu na záverečné posúdenie vybraných vplyvov</p>	<p>A</p>	<p>Návrh zákona bude po ukončení medzirezortného pripomienkového konania predložený v zmysle</p>

hospodárstva Slovenskej republiky		podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov. Odôvodnenie: Materiál nebol predmetom procesu predbežného pripomienkového konania (PPK), zároveň zakladá vplyvy na podnikateľské prostredie a teda podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov mal byť materiál predložený do PPK. Z tohto dôvodu je potrebné predložiť na záverečné posúdenie.		pripomienky na záverečné posúdenie Stálej pracovnej komisie LRV SR.
MHSR Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	O	analýze vplyvov na podnikateľské prostredie Žiadame predkladateľa o vypracovanie analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie v časti 3.1. Odôvodnenie: Nakoľko dochádza k pozitívnym a zároveň negatívnym vplyvom na podnikateľské prostredie je potrebné na základe Jednotnej metodiky vybraných vplyvov na podnikateľské prostredie vypracovať analýzu vplyvov na podnikateľské prostredie.	A	Doložky vplyvov budú vypracované v zmysle pripomienky.
MHSR Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	O	doložke vybraných vplyvov Žiadame predkladateľa v bode 9 doložky vybraných vplyvov o vyznačenie pozitívneho a negatívneho vplyvu na podnikateľské prostredie a zároveň vyznačenie pozitívneho a negatívneho vplyvu na MSP. Odôvodnenie: Materiál zakladá pozitívne vplyvy na podnikateľské prostredie z dôvodu zjednodušenia administratívnych úkonov pri technických kontrolách, emisných kontrolách, kontrolách originality a montáže plynových	A	Doložky vplyvov budú vypracované v zmysle pripomienky.

		zariadení. Materiál zakladá aj negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie, nakoľko zavedenie a zapracovanie spomínaných zmien bude vyžadovať zvýšenie administratívnych nákladov. V prípade, že budú vplyvy na podnikateľské prostredie kvantifikované, žiadame vyznačiť mechanizmus znižovania byrokracie a nákladov v bode 9 doložky vybraných vplyvov.		
MINCRS Ministerstvo cestovného ruchu a športu Slovenskej republiky	O	Celému materiálu Návrh je potrebné zosúladiť s Legislatívnymi pravidlami vlády Slovenskej republiky, a to napríklad v čl. I bode 6 odporúčame za slovo „h)“ vložiť úvodzovky hore, v čl. I bode 16 odporúčame za slová „ods. 1“ doplniť slová „druhej vete“, v čl. I bode 55 odporúčame pred slovo „priamo“ vložiť úvodzovky dole, v čl. I bode 75 odporúčame odkaz „81a“ nahraď odkazom „79c“, v čl. I odporúčame novelizačný bod 103 presunúť za novelizačný bod 109, následne odporúčame primerane upraviť číslovanie ďalších novelizačných bodov, v čl. I bode 108 odporúčame slová „5 6“ nahraď slovami „5 a 6“, v čl. II úvodnej vete odporúčame doplniť chýbajúce novelizácie, a to zákon č. 273/2025 Z. z. a zákon č. 292/2025 Z. z. a slová „a dopĺňa“ vypustiť.	ČA	

<p>MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I bod 1, 2, 12, 57, 58, 72 a 149 Navrhujeme dané novelizačné body vypustiť, keďže poznámku pod čiarou možno novelizovať v samostatnom novelizačnom bode len výnimočne.</p> <p>Odôvodnenie: Zosúladenie s bodom 38 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR.</p>	<p>N</p>	
<p>MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I bod 126 Odporúčame vypustiť dolné úvodzovky pred slovom „Ak“.</p> <p>Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.</p>	<p>A</p>	<p>Upravené v zmysle pripomienky.</p>
<p>MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I bod 156 Navrhujeme na konci odseku 2 vypustiť horné úvodzovky a bodku.</p> <p>Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.</p>	<p>A</p>	<p>Upravené v zmysle pripomienky.</p>
<p>MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>Čl. II V názve novelizovaného právneho predpisu odporúčame vypustiť slová „a doplna“.</p> <p>Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.</p>	<p>A</p>	<p>Upravené v zmysle pripomienky.</p>
<p>MPRVSR Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I § 4 ods. 10 písm. c) bod 11 V článku 1 bode 11 navrhujeme nahradiť slová "V § 4 ods. 10 písm. b)" slovami "V § 4 ods. 10 písm. c)".</p> <p>Odôvodnenie: V § 4 ods. 10 písm. b) sú definované bicykle ako nemotorové vozidlá poháňané ľudskou</p>	<p>A</p>	<p>Novelizačný bod by znel nasledovne: „c) bicykle s pomocným motorčekom – bicykle iné ako vozidlá kategórie L, pričom na pohon okrem ľudskej sily slúži aj pomocný motorček ako doplnok pri šliapaní cyklistu do pedálov, alebo na využitie funkcie asistencie pri chôdzi</p>

		<p>silou osoby vyvíjanou predovšetkým pomocou pedálov alebo ručných kľúk.</p> <p>V § 4 ods. 10 písm. c) sú definované bicykle s pomocným motorčekom – bicykle iné ako vozidlá kategórie L, pričom na pohon okrem ľudskej sily slúži aj pomocný motorček.</p> <p>Domnievame sa, že slová „ako doplnok pri šliapaní cyklistu do pedálov,“ majú byť na základe citovaných definícií vložené do záveru § 4 ods. 10 písm. c).</p>		<p>s bicyklom alebo asistencie rozjazdu bicykla,.</p>
<p>MPRVSR Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I bod 23 § 26 ods. 10</p> <p>V čl. I bode 23 (§ 26 ods. 10) navrhujeme do znenia ustanovenia vložiť jednoznačné vymedzenie novo navrhovaného pojmu „iná technická zmena na vozidle“ v rámci navrhovaného vloženia slov „prevádzkou, po vykonaní prestavby vozidla, po vykonaní inej technickej zmeny na vozidle alebo“ do citovaného ustanovenia.</p> <p>Odôvodnenie: Upresnenie navrhovaného znenia § 26 ods. 10 je podľa nášho názoru nevyhnutné pre jednoznačnosť výkladu citovaného ustanovenia v súvislosti s vnútroštátnym schválením jednotlivého vozidla s obmedzenou prevádzkou. Novo navrhovaná úprava sa z tohto pohľadu javí ako nedostatočná.</p>	<p>N</p>	<p>Jednotlivé schválenie s obmedzenou prevádzkou je zjednodušené schválenie pre vozidlá do 25 km/h, kde postačuje, aby vozidlo plnilo iba niektoré vybrané technické požiadavky. Ak sa na vozidle spraví akákoľvek zmena (napríklad prestavba vozidla definovaná v § 33 alebo iná technická zmena definovaná v § 37), tak je potrebné toto jednotlivé schválenie s obmedzenou prevádzkou zopakovať a preveriť, či vozidlo naďalej spĺňa tieto vybrané technické požiadavky. V § 26 ods. 10 nie je potrebné upresniť, keďže toto ustanovenie upravuje, že sa vo vymenovaných prípadoch vždy udeľuje nové schválenie s obmedzenou prevádzkou. Definovanie inej technickej zmeny nie je potrebné, keďže toto je definované v § 37 zákona.</p>

<p>MPRVSR Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I bod 154 § 170 ods. 3 písm. b) dôvodovej správy V čl. I k bodu 154 dôvodovej správy (§ 170 ods. 3 písm. b)) navrhujeme doplniť dôvod predĺženia lehoty na povinnú registráciu vozidiel kategórie L1e. Odôvodnenie: V dôvodovej správe absentuje odôvodnenie navrhovanej legislatívnej úpravy.</p>	<p>A</p>	<p>Dôvod bude dopracovaný v zmysle pripomienky.</p>
<p>MPRVSR Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I bod 5 § 42 ods. 13 písm. b) Novela vyhl. č. 131/2018 Z. z. V návrhu novely vyhl. č. 131/2018 Z. z. v znení neskorších predpisov v čl. I bode 5 (§42 ods. 13 písm. b)) navrhujeme nahradiť slová „V § 42 ods. 13 písm. b)“ slovami „V § 42 ods. 14 písm. b)“ a slovo „vystavené“ nahradiť slovom „vystaveného“. Odôvodnenie: Legislatívno - technická úprava textu.</p>	<p>A</p>	<p>Upravené v zmysle pripomienky.</p>
<p>MPSVRSR Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>K čl. I bodom 103 až 109 Odporúčame v čl. I novelizáciu v bode 103 upraviť v bode 109 a doterajšie body 104 až 109 označiť ako body 103 až 108. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.</p>	<p>A</p>	<p>Upravené v zmysle pripomienky.</p>
<p>MPSVRSR Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>K čl. II úvodnej vete Odporúčame v čl. II úvodnej vete doplniť ostatné novely zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o</p>	<p>A</p>	<p>Upravené v zmysle pripomienky.</p>

		<p>správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov.</p> <p>Odôvodnenie:</p> <p>Legislatívno-technická pripomienka.</p>		
<p>MPSVRSR</p> <p>Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky</p>	<p>O</p>	<p>K doložke vybraných vplyvov</p> <p>Odporúčame v bode 9 Vybrané vplyvy materiálu doložky vybraných vplyvov označiť pozitívne sociálne vplyvy a negatívne sociálne vplyvy a vypracovať separátnu analýzu sociálnych vplyvov.</p> <p>Odôvodnenie: Predložený materiál predpokladá v porovnaní so súčasným stavom zavedenie viacerých zmien, ktoré sa týkajú oblasti prístupu fyzických osôb k službám, ale tiež oblasti zamestnávania technikov originality. Napríklad v porovnaní so súčasným stavom sa rozširuje kategória vozidiel o novú skupinu kategórie U, ktorú budú môcť fyzické osoby používať v cestnej premávke. Ďalej sa napríklad menia podmienky používania vozidiel, ak na vozidle bola vykonaná prestavba, dopĺňajú sa nové dôvody, kedy schvaľovací orgán neuzná ani neschváli dovezené vozidlo alebo sa dopĺňajú nové prípady, kedy nebude možné opätovne schváliť jednotlivé vozidlo. Taktiež sa rozširujú dôvody, kedy bude prestavba vozidla zakázaná. Zavádza sa právo kupujúceho odstúpiť od zmluvy, predávajúci bude musieť prevziať vozidlo späť a kupujúcemu vrátiť späť finančné prostriedky</p>	<p>A</p>	<p>Doložky vplyvov budú vypracované v zmysle pripomienky.</p>

		<p>vynaložené na kúpu vozidla. Predložený materiál ďalej predpokladá zmeny aj v oblasti zamestnávania technikov technickej kontroly, napr. navrhuje sa znížiť minimálny počet technikov kontroly originality na jedného, ktorých musí zamestnávať pracovisko kontroly originality, alebo sa navrhujú obmedzenia pre vybranú skupinu technikov, aby po ukončení činnosti na jednom pracovisku do 12 mesiacov nemohli odísť na druhé pracovisko spôsobom, že sa im udelí iba nové osvedčenie technika. Takýto technik bude môcť pracovať na novom pracovisku, ale iba po absolvovaní základného školenia a skúšky z odbornej spôsobilosti. Z predloženého materiálu vyplýva, že zakladá sociálne vplyvy, ktoré je potrebné označiť v bode 9 Vybrané vplyvy materiálu doložky vybraných vplyvov a súčasne je potrebné predmetné vplyvy bližším spôsobom zhodnotiť v analýze sociálnych vplyvov, predovšetkým v bode 4.2 - vplyvy na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám a v bode 4.4 - vplyvy na zamestnanosť a na trh práce.</p>		
<p>MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I § 60 ods. 4, 5 a 7 V čl. I žiadame za bod 58 vložiť nové body 59 až 61, ktoré znejú: „59. V § 60 ods. 4 sa vypúšťajú slová „orgánu Policajného zboru“. 60. V § 60 ods. 5 sa slovo „policajt“ nahrádza slovami „technik cestnej technickej kontroly“.</p>	<p>N</p>	<p>Vysvetlené na rozporovom konaní dňa 5.2.2026. MINV netrvá na pripomienke</p>

	<p>61. V § 60 ods. 7 sa slová „orgán Policajného zboru“ nahrádzajú slovami „technik cestnej technickej kontroly“.</p> <p>Túto pripomienku považuje Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky za zásadnú.</p> <p>Odôvodnenie:</p> <p>Podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (ďalej len „smernica“) je každá členská krajina povinná vykonať počiatkové cestné technické kontroly vozidiel kategórie M2, M3, N2, N3, O3 a O4 minimálne v rozsahu 5 %</p> <p>z celkového počtu všetkých kategórií týchto vozidiel evidovaných v evidencii vozidiel. Na území Slovenskej republiky je v evidencii vozidiel evidovaných viac ako 120000 vozidiel uvedených kategórií, pričom pri zachovaní minimálneho počtu počiatkových kontrol je potrebné vykonať viac ako 6000 počiatkových cestných technických kontrol. Smernica zároveň ukladá povinnosť vykonať taký počet počiatkových cestných technických kontrol, ktorý je úmerný počtu evidovaných vozidiel, čo v praxi znamená povinnosť vykonať vyšší počet kontrol ako je minimálne stanovené. V rámci predmetnej smernice je potrebné okrem počiatkovej cestnej technickej kontroly vykonať aj podrobnejšiu cestnú technickú</p>		
--	---	--	--

	<p>kontrolu. Uvedeným dochádza k navyšovaniu počtu cestných technických kontrol. Približne pri 70 % kontrolovaných vozidiel je z dôvodu zistenia závad podľa smernice vykonávaná podrobnejšia cestná technická kontrola. Vykonanie podrobnejšej cestnej technickej kontroly trvá od 30 minút do 90 minút v závislosti od množstva a závažnosti zistených závad a prístrojového vybavenia, ktoré sa pri kontrole použije. Tieto kontroly sú v súčasnej dobe vykonávané výlučne príslušníkmi Policajného zboru, ktorí sú držiteľmi preukazu technika cestnej technickej kontroly. Súčasná právna úprava neumožňuje vykonanie podrobnejšej cestnej technickej kontroly žiadnym iným subjektom. Vzhľadom na to, že Policajný zbor plní aj iné úlohy, ktoré súvisia s dohľadom nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky žiadame, aby bola do návrhu doplnená možnosť vykonávania podrobnejšej cestnej technickej kontroly aj pracovníkom právnickej osoby zriadenej alebo založenej Ministerstvom dopravy SR alebo právnickej osoby so 100% majetkovou účasťou štátu v pôsobnosti Ministerstva dopravy SR, čím dôjde k rozšíreniu kvalifikovaných personálnych kapacít, teda osôb oprávnených k vykonávaniu cestných technických kontrol. Podľa nami navrhovaného znenia budú môcť podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu okrem príslušníkov Policajného zboru vykonávať aj</p>		
--	---	--	--

		pracovníci vyššie uvedených právnických osôb, čím dôjde k potrebnému nárastu odborne spôsobilých kontrolórov, ako aj zvýšeniu počtu vykonávaných kontrol. Obdobným spôsobom je cestná technická kontrola vykonávaná aj v iných členských štátoch (napr. v Českej republike alebo v Poľskej republike), kde sa na plnení počtu povinných cestných technických kontrol spolupodieľajú aj kontrolóri, ktorí nie sú príslušníkmi Policajného zboru.		
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	Z	Čl. I § 74 ods. 1 V čl. I žiadame za bod 71 vložiť nový bod 72, ktorý znie: „72. V § 74 sa odsek 1 dopĺňa písmenom t), ktoré znie: „t) vykonávať cestnú technickú kontrolu“. Túto pripomienku považuje Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky za zásadnú. Odôvodnenie: Odôvodnenie tejto pripomienky je totožné s odôvodnením pripomienky k čl. I, § 60 ods. 4, 5 a 7.	N	Vysvetlené na rozporovom konaní dňa 5.2.2026. MINV netrvá na pripomienke
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	Z	Čl. I § 75 ods. 1 V čl. I žiadame za bod 73 vložiť nový bod 74, ktorý znie: „74. V § 75 sa odsek 1 dopĺňa písmenom t), ktoré znie: „t) vykonávať cestnú technickú kontrolu“.“. Túto pripomienku považuje Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky za zásadnú. Odôvodnenie: Odôvodnenie tejto pripomienky	N	Vysvetlené na rozporovom konaní dňa 5.2.2026. MINV netrvá na pripomienke

		je totožné s odôvodnením pripomienky k čl. I, § 60 ods. 4, 5 a 7.		
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	Z	Čl. I § 100 ods. 2 V čl. I žiadame za bod 112 vložiť nový bod 113, ktorý znie: „113. V § 100 ods. 2 sa vypúšťa slovo „len“ a na konci sa pripájajú slová: „a osoby uvedené v § 70 ods. 2“.“. Túto pripomienku považuje Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky za zásadnú. Odôvodnenie: Odôvodnenie tejto pripomienky je totožné s odôvodnením pripomienky k čl. I, § 60 ods. 4, 5 a 7.	N	Vysvetlené na rozporovom konaní dňa 5.2.2026. MINV netrvá na pripomienke
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	O	bod 96 Znenie bodu 96 odporúčame nahradiť znením: „96. § 90 sa dopĺňa odsekmi 13 a 14, ktoré znejú: „(13) Udelenie osvedčenia technika podľa odseku 11 sa neuplatní, ak technikovi odborný dozor vykonaný v posledných piatich rokoch zistil porušenie zákona, vykonávacích právnych predpisov alebo metodík. (14) Schvaľovací orgán udelí osvedčenie technika technickej kontroly alebo osvedčenie technika emisnej kontroly aj technikovi cestnej technickej kontroly po absolvovaní rozširovacieho školenia“.“. Odôvodnenie: Cieľom tejto pripomienky je, v nadväznosti na navrhovanú možnosť vykonávania cestnej technickej kontroly aj iným subjektom (nie len	N	Vysvetlené na rozporovom konaní dňa 5.2.2026. MINV netrvá na pripomienke

		orgánom Policajného zboru), zohľadniť nadobudnuté znalosti technika cestnej technickej kontroly pri získavaní preukazu technika technickej kontroly a technika emisnej kontroly.		
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	O	doložke vybraných vplyvov Odporúčame upraviť doložku vybraných vplyvov a zohľadniť v nej prehodnotenie štátnozamestnaneckých miest na príslušných okresných úradoch a doplnenie vplyvov na verejné financie a zamestnanosť. Odôvodnenie: Z predloženého návrhu zákona vyplýva nárast administratívnej záťaže pre zamestnancov okresných úradov (napr. novelizačné body 24, 25 a 126).	N	Nebola identifikovaná administratívna záťaž.
NA STK Národná asociácia STK	O	§ § 70 ods. odsek 2 Národná asociácia staníc technickej kontroly (NASTK) rešpektuje zámer Ministerstva dopravy SR zefektívniť a sprehľadniť systém technických služieb. Hoci sme presvedčení, že súčasná právna úprava je funkčná, považujeme za nevyhnutné, aby sa pri tvorbe nového modelu kompetencií a činností technických služieb dôsledne zohľadnili kľúčové faktory ovplyvňujúce stabilitu trhu, udržateľnosť podnikateľského prostredia a kvalitu služieb poskytovaných občanom. Odôvodnenie: Z predloženej novely vyplýva, že činnosť technickej služby technickej kontroly, emisnej	N	Boli identifikované výhody pre prevádzkovateľov vozidiel.

	<p>kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení by mala po novom vykonávať právnická osoba zriadená Ministerstvom dopravy SR. Takáto úprava zásadne mení doterajší model fungovania technických služieb, ktorý bol postavený na otvorenej súťaži subjektov spĺňajúcich odborné a kvalitatívne kritériá. Systém, zavedený po reforme v roku 2005, sa postupne rozvíjal podľa potrieb štátu, staníc technickej kontroly aj motoristickej verejnosti. Vďaka výberu kompetentných a kvalifikovaných súkromných právnických osôb sa zmeny v legislatíve, informačnom systéme či metodikách realizovali flexibilne a bez pozorovateľných problémov.</p> <p>Dlhoročná prax členov NASTK potvrdzuje, že systém kontroly technických služieb na Slovensku je funkčný, spoľahlivý a finančne udržateľný, keďže jeho prevádzka nezaťažuje štátny rozpočet. Porovnanie so zahraničím, napríklad s Poľskom, kde tieto činnosti zabezpečujú štátne organizácie, zároveň poukazuje na vyššiu efektivitu slovenského modelu. V Poľsku trvá implementácia zmien v informačných systémoch či organizácia školení niekoľko mesiacov a technické kontroly tam odhaľujú poruchy vozidiel len v približne 2 % prípadov, čo je z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky alarmujúce.</p> <p>V tejto súvislosti považujeme za mimoriadne</p>		
--	--	--	--

	<p>dôležité, aby navrhované riešenie zachovalo predvídateľnosť podnikateľského prostredia a aby boli jasne definované mechanizmy dohľadu, ktoré zabezpečia objektivnosť a kvalitu výkonu činností aj po zavedení nového modelu. V dôvodovej správe sa uvádza, že opatrenie bude mať negatívny vplyv na verejné financie, tento vplyv však nie je dostatočne kvantifikovaný. Žiadame preto, aby bol finančný dopad novely transparentne vyčíslený vrátane odhadov nákladov na zriadenie, prevádzku a personálne zabezpečenie novej štátnej právnickej osoby a aby bolo garantované, že tieto náklady nebudú prenesené na stanice technickej kontroly ani na konečných spotrebiteľov.</p> <p>Zároveň je nevyhnutné objektívne posúdiť, či Ministerstvo dopravy SR disponuje dostatočným materiálno-technickým vybavením, odborným personálom a softvérovým zázemím na prevzatie podporných činností, ako sú školenia technikov, overovanie pracovísk, organizácia skúšok odbornej spôsobilosti, vývoj informačných systémov či tvorba metodík pre kontroly vozidiel. Prechod týchto kompetencií na štátnu úroveň musí byť odborne pripravený, aby nedošlo k narušeniu kontinuity, zníženiu kvality služieb ani k ohrozeniu bezpečnosti cestnej premávky. Na základe dlhoročných skúseností členov NASTK s výkonom technických a emisných</p>		
--	--	--	--

		kontrol sme presvedčení, že aktuálna právna úprava je postačujúca a funkčná. Domnievame sa, že cesta radikálnych zmien, ako je reprivatizácia by mohla mať negatívne dôsledky na kvalitu kontrol, efektívnosť systému a v konečnom dôsledku aj na bezpečnosť účastníkov cestnej premávky.		
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	Všeobecne k návrhu zákona Transpozičná príloha v čl. I bod 159 predloženého návrhu zákona sa dopĺňa o dve smernice EÚ. Z predloženého materiálu nie je zrejmé z akého dôvodu. V prípade, že cieľom predloženého návrhu zákona je uvedené smernice transponovať, žiadame predkladateľa v súlade s § 7 ods. 1 písm. g) zákona č. 400/2015 Z. z. v znení neskorších predpisov spolu s návrhom zákona predložiť tabuľky zhody s predmetnými smernicami. Taktiež je v zmysle vyššie uvedeného potrebné upraviť všetky sprievodné materiály v rámci predloženého návrhu zákona.	A	Smernice Komisie (EÚ) 2021/1716 a 2021/1717 boli úplne transponované a transpozícia bola Slovenskou republikou už notifikovaná v roku 2022. Ide iba o ex post doplnenie.
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K návrhu zákona K čl. I bod 3 návrhu zákona: 1. V rámci citácie delegovaného nariadenia (EÚ) č. 134/2014 v platnom znení žiadame za slovo „príloha“ doplniť „V“, aby sa názov nariadenia zhodoval s názvom uverejneným v úradnej zbierke právne záväzných aktov Európskej únie v súlade s bodom 62.5. Prílohy č. 1 k	A	Upravené v zmysle pripomienky.

		Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky.		
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K návrhu zákona K čl. I bod 3 návrhu zákona 2. V rámci citácie delegovaného nariadenia (EÚ) 2017/654 v platnom znení žiadame v súlade s bodom 62.11. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky doplniť dodatok „v platnom znení“, keďže toto nariadenie bolo novelizované. Túto pripomienku primerane uplatňujeme aj pre citáciu delegovaného nariadenia (EÚ) 2017/655 v platnom znení, vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/656 v platnom znení a nariadenia (EÚ) 2017/2400 v platnom znení.	A	Upravené v zmysle pripomienky.
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K návrhu zákona K čl. I bod 3 návrhu zákona 3. Skrátenú citáciu nariadenia (EÚ) 2019/2144 žiadame uvádzať v súlade s bodmi 62.9. až 62.11. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky nasledovne: „nariadenie (EÚ) 2019/2144 v platnom znení“.	A	Upravené v zmysle pripomienky.
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K návrhu zákona K čl. I bod 17 návrhu zákona V rámci citácie nariadenia (EÚ) 2019/631 v platnom znení žiadame v súlade s bodom 62.11. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky doplniť dodatok „v platnom znení“, keďže toto nariadenie bolo novelizované.	A	Upravené v zmysle pripomienky.

<p>OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR</p>	<p>O</p>	<p>K návrhu zákona K čl. I bod 19 návrhu zákona Žiadame prehodnotiť doplnenie čl. 31 nariadenia (EÚ) 2025/14 do poznámky pod čiarou k odkazu 31), nakoľko uvedené ustanovenie neupravuje zánik typového schválenia.</p>	<p>A</p>	<p>Upravené v zmysle pripomienky.</p>
<p>OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR</p>	<p>O</p>	<p>K návrhu zákona K čl. I bod 24 návrhu zákona Zmena znenia § 29 ods. 5 zákona č. 106/2018 Z. z. predstavuje zásah do transpozičného opatrenia k čl. 8 ods. 3 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení. Žiadame, aby v tejto súvislosti bola vypracovaná čiastková tabuľka zhody so smernicou 2014/45/EÚ v platnom znení a zároveň aby bola prehodnotená predložená právna úprava, vzhľadom na to, že nové znenie § 29 ods. 5 zákona č. 106/2018 Z. z. by mohlo byť v rozpore s daným ustanovením smernice 2014/45/EÚ v platnom znení.</p>	<p>A</p>	<p>V § 29 ods. 5 sa bodka na konci nahrádza bodkočiarkou a pripájajú sa tieto slová: „z rovnakého dôvodu schvaľovací orgán nariadi prevádzkovateľovi jednotlivo dovezeného vozidla, ktoré ešte nepodlieha technickej kontrole pravidelnej alebo emisnej kontrole pravidelnej, povinnosť na vlastné náklady podrobiť vozidlo takejto kontrole v Slovenskej republike.“.</p> <p>Zosúladenie s čl. 5 ods. 4 piatou odrážkou smernice 2014/45/EÚ</p>
<p>OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR</p>	<p>O</p>	<p>K návrhu zákona K čl. I bod 92 a 93 návrhu zákona Zmena znenia § 90 ods. 7 písm. b) a ods. 8 písm. b) zákona č. 106/2018 Z. z. predstavuje zásah do transpozičného opatrenia k čl. 13 ods. 2 a k Prílohe IV bod 3 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení. Žiadame, aby na zmenu transpozičného opatrenia k čl. 13 ods. 2 a k Prílohe IV bod 3 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení reflektovala aj čiastková tabuľka</p>	<p>A</p>	<p>Upravené v zmysle pripomienky.</p>

		zhody so smernicou 2014/45/EÚ v platnom znení.		
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K návrhu zákona K čl. I bod 111 a 112 návrhu zákona Zmena znenia § 95 ods. 1 písm. f) a § 96 ods. 1 písm. f) zákona č. 106/2018 Z. z. predstavuje zásah do transpozičného opatrenia k čl. 13 ods. 5 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení. Žiadame, aby na zmenu transpozičného opatrenia k čl. 13 ods. 5 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení reflektovala aj čiastková tabuľka zhody so smernicou 2014/45/EÚ v platnom znení.	A	Upravené v zmysle pripomienky.
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K návrhu zákona K čl. I bod 114 návrhu zákona 1. Doplnenie odseku 13 do § 111 zákona č. 106/2018 Z. z. považujeme za transpozičné opatrenie k čl. 8 ods. 2 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení. Žiadame, aby na doplnenie transpozičného opatrenia k čl. 8 ods. 2 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení reflektovala aj čiastková tabuľka zhody so smernicou 2014/45/EÚ v platnom znení.	A	Upravené v zmysle pripomienky.
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K návrhu zákona K čl. I bod 114 návrhu zákona 2. Doplnenie odseku 14 do § 111 zákona č. 106/2018 Z. z. považujeme za transpozičné opatrenie k čl. 8 ods. 1 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení. Žiadame, aby na doplnenie transpozičného opatrenia k čl. 8 ods. 1 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení	A	Upravené v zmysle pripomienky.

		reflektovala aj čiastková tabuľka zhody so smernicou 2014/45/EÚ v platnom znení.		
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K návrhu zákona K čl. I bod 116 návrhu zákona 1. Doplnenie odseku 11 do § 120 zákona č. 106/2018 Z. z. považujeme za transpozičné opatrenie k čl. 8 ods. 2 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení. Žiadame, aby na doplnenie transpozičného opatrenia k čl. 8 ods. 2 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení reflektovala aj čiastková tabuľka zhody so smernicou 2014/45/EÚ v platnom znení.	A	Upravené v zmysle pripomienky.
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K návrhu zákona K čl. I bod 116 návrhu zákona 2. Doplnenie odseku 12 do § 120 zákona č. 106/2018 Z. z. považujeme za transpozičné opatrenie k čl. 8 ods. 1 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení. Žiadame, aby na doplnenie transpozičného opatrenia k čl. 8 ods. 1 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení reflektovala aj čiastková tabuľka zhody so smernicou 2014/45/EÚ v platnom znení.	A	Upravené v zmysle pripomienky.
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K návrhu zákona K čl. I bod 122 návrhu zákona V poznámke pod čiarou k odkazu 88aa) žiadame v rámci citácie čl. 11 nariadenia (EÚ) 2018/858 v platnom znení v súlade s bodom 62.11. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky doplniť dodatok „v platnom znení“, keďže toto nariadenie bolo novelizované.	A	Upravené v zmysle pripomienky.

<p>OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR</p>	<p>O</p>	<p>K návrhu zákona K čl. I bod 127 návrhu zákona Doplnenie znenia § 145 ods. 10 zákona č. 106/2018 Z. z. považujeme za zásah do transpozičného opatrenia k čl. 14 ods. 2 a k Prílohe V bod 1 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení. Žiadame, aby na zmenu transpozičného opatrenia k čl. 14 ods. 2 a k Prílohe V bod 1 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení reflektovala aj čiastková tabuľka zhody so smernicou 2014/45/EÚ v platnom znení.</p>	<p>N</p>	<p>Príslušný bod bol z návrhu zákona vypustený.</p>
<p>OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR</p>	<p>O</p>	<p>K návrhu zákona K čl. I bod 141 návrhu zákona Doplnenie znenia § 154 ods. 2 zákona č. 106/2018 Z. z. považujeme za zásah do transpozičného opatrenia k čl. 8 ods. 6 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení. Žiadame, aby na zmenu transpozičného opatrenia k čl. 8 ods. 6 smernice 2014/45/EÚ v platnom znení reflektovala aj čiastková tabuľka zhody so smernicou 2014/45/EÚ v platnom znení.</p>	<p>A</p>	<p>Upravené v zmysle pripomienky.</p>
<p>OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR</p>	<p>O</p>	<p>K návrhu zákona K čl. I bod 152 návrhu zákona V poznámke pod čiarou k odkazu 105a) žiadame uviesť články 41 až 43 nariadenia (EÚ) 2025/14, vzhľadom na to, že čl. 42 nariadenia (EÚ) 2025/14 určuje iba splnomocnenie Komisie prijímať delegované akty, ktoré budú dopĺňať už existujúce</p>	<p>A</p>	<p>Upravené v zmysle pripomienky.</p>

		požiadavky stanovené v článkoch 41 a 43 nariadenia (EÚ) 2025/14.		
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K doložke zlučiteľnosti 1. V bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame uvádzať publikačný zdroj smernice 96/53/ES nasledovne: „(Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 2; Ú. v. ES L 235, 17.9.1996)“.	A	Upravené v zmysle pripomienky.
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K doložke zlučiteľnosti 2. V bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame uvádzať publikačný zdroj smernice 2014/45/EÚ a smernice 2014/47/EÚ nasledovne: „(Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014)“ a zároveň obe smernice uvádzať s dodatkom „v platnom znení“ v súlade s bodom 62.11. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky.	A	Upravené v zmysle pripomienky.
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K doložke zlučiteľnosti 3. V bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame nariadenie (EÚ) 2018/858 v platnom znení uvádzať s dodatkom „v platnom znení“ v súlade s bodom 62.11. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky.	A	Upravené v zmysle pripomienky.
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K doložke zlučiteľnosti 4. V bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame nariadenie (EÚ) 2019/2144 v platnom znení uvádzať s dodatkom „v platnom znení“ v súlade s bodom 62.11. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky.	A	Upravené v zmysle pripomienky.

<p>OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR</p>	O	<p>K predkladacej správe a všeobecnej časti dôvodovej správy Úplnú citáciu nariadenia (EÚ) 2025/14 žiadame uvádzať spolu s jeho publikačným zdrojom v súlade s bodom 62.10. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky.</p>	A	Upravené v zmysle pripomienky.
<p>OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR</p>	O	<p>K doložke vybraných vplyvov V bode 1 časti „Charakter predkladaného materiálu“ žiadame doplniť informáciu, že ide o transpozíciu/implementáciu práva EÚ a aj informáciu, ktoré konkrétne predpisy EÚ sú predmetom transpozície/implementácie.</p>	A	Návrhom zákona dochádza iba k zmene ustanovení dotýkajúcich sa transpozície smernice 2014/45/EÚ.
<p>OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR</p>	O	<p>K informatívnemu konsolidovanému zneniu V zmysle § 7 ods. 1 písm. i) zákona č. 400/2015 Z. z. v znení neskorších predpisov žiadame predložiť informatívne konsolidované znenie všetkých predpisov, ktoré sú predloženým návrhom zákona novelizované.</p>	A	Budú predložené informatívne konsolidované znenia v zmysle pripomienky.
<p>PMÚSR Protimonopolný úrad Slovenskej republiky</p>	Z	<p>1. K potrebe vypracovať analýzu vplyvov na podnikateľské prostredie Súčasný systém výkonu podporných technických služieb v oblasti cestnej premávky umožňuje výkon činností štátnymi aj neštátnymi subjektmi, ktorým Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky vydalo poverenie na základe výberového konania.</p> <p>Predložený návrh do budúcnosti predpokladá výkon podporných technických služieb v oblasti cestnej premávky už len výlučne</p>	A	Prerokované na rozporovom konaní dňa 5.2.2026. Doložky vplyvov budú vypracované v zmysle pripomienky.

		<p>štátnymi subjektmi bez výberového konania. Takáto úprava smeruje k úplnému vylúčeniu neštátnych subjektov z výkonu týchto činností, čo bude mať nepochybne priamy dopad na podnikateľov. Tiež si dovoľujeme podotknúť, že na rozdiel od materiálu č. LP/2025/512 je táto zmena označená v dôvodovej správe ako legislatívno-technická zmena.</p> <p>V doložke vplyvov je vyznačené, že návrh nemá vplyv na podnikateľské prostredie, čo sa nezhoduje s obsahom materiálu (dôvodová správa hovorí o pozitívnych vplyvoch na podnikateľské prostredie) a s vecnými zmenami, ktoré návrh zavádza.</p> <p>V tejto súvislosti odporúčame uskutočnenie konzultácii s dotknutými podnikateľskými subjektmi a vypracovanie analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie tak, aby obsahovala konkrétne vyhodnotenie dopadov návrhu na podnikateľské prostredie.</p> <p>Obdobnú pripomienku si už Úrad uplatnil k materiálu č. LP/2025/512, kde bola súčasťou materiálu aj Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie, ktorá ale nebola dostatočne rozpracovaná.</p>		
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>čl. I., bod 59 V § 70 ods. 2 písm. a) navrhujeme za slová „na vykonávanie technickej služby“ doplniť slovo</p>	<p>ČA</p>	

		<p>overovania a na konci vety za textom písm. a) odstrániť slovo alebo</p> <p>Odôvodnenie: Navrhujeme doplnenie slova overovania z dôvodu zrozumiteľnosti, že ide o technickú službu overovania. Na konci textu žiadame odstrániť text alebo z dôvodu nadbytočnosti a vytvárania dojmu ďalšej možnosti.</p>		
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V § 71 ods. 1 písm. e) navrhujeme za slovným spojením v nájme odstrániť slovo „technické“ a doplniť: „overené a kalibrované technologické“ a pokračovať v textácii</p> <p>Odôvodnenie: Technická služba má používať overené a kalibrované technologické zariadenia, pokiaľ zabezpečuje vzdelávanie a vývoj nových metód vykonávania technickej kontroly vozidiel.</p>	<p>N</p>	<p>Ide len o technologické zariadenia na výučbu. Rozpor netrvá.</p>
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. bod 69 V § 72 ods. 5 navrhujeme doplniť za slovné spojenie „na vykonávanie technickej služby“ doplniť slovo overovania</p> <p>Odôvodnenie: Navrhujeme doplnenie slova overovania z dôvodu zrozumiteľnosti, že ide o technickú službu overovania.</p>	<p>A</p>	<p>„(5) Typový schvaľovací orgán predĺži platnosť poverenia na vykonávanie technickej služby overovania, ak technická služba overovania podľa § 70 ods. 1 písm. a) pred uplynutím platnosti poverenia požiada o predĺženie platnosti poverenia a naďalej plní požiadavky podľa tohto zákona a vykonávacieho právneho predpisu podľa § 136 ods. 3 písm. f).“.</p>

<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. bod 70 Navrhujeme v §74 ods. 1 písm. b) zmeniť lehotu raz za 2 roky na 3 roky</p> <p>Odôvodnenie: Navrhujeme zosúladienie priebežného overovania na 3 roky ako pri zvyšných technických službách emisnej kontroly a kontroly originality.</p>	<p>A</p>	<p>Akceptované znenie v zmysle pripomienky</p>
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V §79 ods. 4 písm. b) navrhujeme odstrániť text za čiarkou: „ak kalibráciu nevykonáva osoba podľa písmena a).“</p> <p>Odôvodnenie: Nevidíme dôvod prečo by to nemohlo vykonávať kalibračné laboratórium, ktoré je na metrológiu akreditované.</p>	<p>A</p>	<p>Akceptované znenie v zmysle pripomienky</p>
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. bod 82 V § 83 ods. 7 - navrhujeme doplniť na konci vety: „ , to neplatí v prípade zániku oprávnenia vydaného na základe povolenia podľa ods. 5 písm. a) až c)“</p> <p>Odôvodnenie: Navrhujeme doplniť, aby bolo jasné, že v prípade že bola vytvorená funkčná prevádzka – vydané oprávnenie, tak zánikom oprávnenia nezaniká miesto v sieti.</p>	<p>N</p>	<p>Vydá sa samostatné usmernenie pre okresné úrady v sídle kraja. Rozpor netrvá.</p>

<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V § 85 navrhujeme doplniť nový odstavec k zmene oprávnenia tak, aby bola možnosť prevodu oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality, montáže plynových zariadení z FO na PO, a to v prípade ak vlastníkom a štatutárnym orgánom je tá istá osoba.</p> <p>Odôvodnenie: Prevod oprávnenia z FO na PO by mal umožniť FO prejsť na inú právnu formu bez straty oprávnenia, čo v súčasnosti v zákone neexistuje.</p>	<p>N</p>	<p>Nie je možné uskutočniť takúto zmenu. Rozpor trvá.</p>
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu § 85 ods. 3 písm. a) navrhujeme odstrániť</p> <p>Odôvodnenie: Zmeny ako zmena konateľ'a alebo adresy nesúvisia s výkonom kontroly vozidiel aby boli dôvodom na pozastavenie činnosti.</p>	<p>N</p>	<p>Nie je možné uskutočniť takúto zmenu. Rozpor trvá.</p>
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. bod 85 V § 86, § 87 ods. 1 písm. e) §88 ods. 1 písm. f), § 89 ods. 1 písm. g) – navrhujeme vypustiť text: „ a znášať náklady za jeho využívanie“</p> <p>Zároveň žiadame v § 86, 87, 88 ods. 1 písm. k) a § 89 ods. 1 písm. m) - vypustiť text: „ a znášať náklady spojené s novým overením“</p> <p>a žiadame odstrániť v §86 ods. 2 písm. e) -</p>	<p>ČA</p>	<p>Je umožnené vykonávanie technickej kontroly, ak v stanici technickej kontroly nie je prítomný aspoň jeden technik technickej kontroly, ktorý má udelené osvedčenie technika technickej kontroly v plnom rozsahu udeleného oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly. Akceptované už pri inej pripomienke. Rozpor netrvá</p>

		<p>umožniť vykonávanie technickej kontroly, ak v stanici technickej kontroly nie je prítomný aspoň jeden technik technickej kontroly, ktorý má udelené osvedčenie technika technickej kontroly v plnom rozsahu udeleného oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly</p> <p>Odôvodnenie: Žiadame zrovnoprávnenie s inými členskými krajinami EÚ ako je napríklad Česká republika, kde sa za informačný systém neplatí.</p> <p>Overovanie je forma odborného dozoru, toto overenie nie je služba, ktorú si STK, PEK, PKO objednáva, jedná sa o kontrolnú činnosť pracovísk, z uvedeného navrhujeme zrušiť poplatok za nové overenie.</p> <p>Nevidíme dôvod limitovania vykonávania technickej kontroly na celej stanici technickej kontroly na základe podmienky rozsahu osvedčenia technika s plným rozsahom.</p>		
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. bod 86 V § 86 ods. 1 písm. n) požadujeme nahradiť slovné spojenie: „so súhlasom schvaľovacieho orgánu“ na „na základe oznámenia schvaľovaciemu orgánu“ a pokračovať vo vete</p> <p>Odôvodnenie: Plne postačuje oznámenie schvaľovaciemu orgánu, zníži sa administratíva a v tomto</p>	<p>A</p>	<p>Akceptované znenie v zmysle pripomienky</p>

		prípade nie je o čom rozhodovať a čo posudzovať.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	<p>Čl. I. bod 96 Navrhujeme formulovať nasledovne:</p> <p>„(13) Udelenie osvedčenia technika podľa odseku 11 sa neuplatní, ak technikovi odborný dozor vykonaný v posledných piatich rokoch zistil porušenie zákona, vykonávacích právnych predpisov alebo metodík.“ Navrhujeme nahradiť textáciu „zistil porušenie zákona“ novým znením: „bolo preukázané právoplatné porušenie zákona za vážne alebo nebezpečné chyby na vozidle“</p> <p>Odôvodnenie: Zistenie porušenia nestačí na tak dôležité rozhodnutie o udelení / neudelení osvedčenia technika. Je potrebné právoplatné rozhodnutie o porušení zákona. Nemôžeme niekoho odsúdiť len na základe zistenia (existuje prezumpcia nevinny). Bolo by to porušenie Európskeho dohovoru o ľudských právach.</p>	A	„(13) Udelenie osvedčenia technika podľa odseku 11 sa neuplatní, ak bola technikovi v priebehu posledných piatich rokoch od podania návrhu na udelenie osvedčenia uložená pokuta podľa § 148 ods. 13 písm. c), d), alebo písm. e)“.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	<p>Čl. I. bod 109 Navrhujeme odstrániť ods. 11 až 14</p> <p>Odôvodnenie: Poukazujeme na to, že technik má stále vydané právoplatné osvedčenie na dobu určitú, ktoré sa neúspešnosťou skúšky neruší a napriek tomu mu je zamedzený prístup k výkonu práce.</p>	N	Pri rozširovacom školení a skúške môže technik pracovať aj naďalej. Ak technik nepreukáže znalosti, nemôže vykonávať činnosť technika. Logicky, ak vyhovie na skúške, prístup mu je obnovený.

<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V § 95,96,97,98 ods. 1 písm. d) bod 2 navrhujeme doplniť po slove „rokoch“ text „od vydaného osvedčenia“ a pokračovať vo vete</p> <p>Odôvodnenie: Z praxe je preukázané, že na základe tohto § dochádza k vydaniu osvedčenia technika aj 2x v priebehu pár mesiacov, nakoľko dochádza k prekrývaniu povinných doškolovacích kurzov na predĺženie platnosti osvedčenia technika, s povinne nariadeným doškolovacím kurzom, z uvedeného žiadame o anulovanie pokuty vydaním nového osvedčenia</p>	<p>A</p>	<p>zmení sa text na „od právoplatnosti udeleného osvedčenia“.</p>
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V § 105 ods. 8 navrhujeme nahradiť slovné spojenie „inštalácie“ za „nastavenia“ a v druhej vete vypustiť slovné spojenie „na vlastné náklady“</p> <p>Odôvodnenie: V ods. 8 je nesprávne použitý technický pojem „zmena inštalácie“. Mal by sa použiť termín „zmena nastavenia“. Navyše za správnu inštaláciu nie je zodpovedná oprávnená osoba ale schválený dodávateľ.</p>	<p>A</p>	<p>nahrádza sa slovo „inštalácie“ za „nastavenia“</p> <p>slovné spojenie „na vlastné náklady“ zostáva v platnosti V druhej časti rozpor odstránený.</p>
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. bod 113 a 115 Navrhujeme vypustiť navrhované znenie bodu 113 a 115</p>	<p>N</p>	<p>Zmena nie je protiústavná. Rozpor trvá.</p>

		<p>Odôvodnenie:</p> <p>Navrhovaná zmena § 107 ods. 13 a § 166 ods. 10 je zjavne protiústavná, pretože:</p> <p>je v hrubom rozpore s niekoľkými základnými piliermi právneho štátu, ktoré sú garantované Ústavou SR. Problémom nie je samotná kontrola dozoru, ale fakt, že návrh zákona robí z občana (spotrebiteľa) rukojemníka pri výkone štátneho dozoru nad treťou osobou (STK) a uvažuje na neho neprimeranú, okamžitú a nespravodlivú sankciu.</p> <p>Išlo by o viaceré porušenia ako:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Porušenie práva na súdnu a inú právnu ochranu (Čl. 46 Ústavy SR) 2. Porušenie ochrany vlastníckeho práva (Čl. 20 Ústavy SR) 3. Porušenie zákazu núteného konania (Čl. 2 Ústavy SR) 4. Porušenie princípu právnej istoty (Čl. 1 Ústavy SR) 		
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. bod 114 a 116 V bode 114 (§ 111 odsek 13) a 116 (§ 120 odsek 11) navrhujeme nahradiť text: „technická služba technickej/emisnej kontroly na svojom webovom sídle prostredníctvom vyhľadania na základe identifikačného čísla vozidla VIN a dátumu prvej evidencie vozidla.“</p>	<p>A</p>	<p>Akceptované znenie v zmysle pripomienky</p>

		<p>Za text: „ministerstvo dopravy v JISCD v časti EKV.“</p> <p>Odôvodnenie: Navrhujeme aby túto funkcionalitu zabezpečoval Jednotný informačný systém v cestnej doprave (JISCD). Ten bol implicitne zriadený práve pre tento účel. Technická služba ako súkromná firma by nemala túto činnosť zabezpečovať. Táto služba by mala byť súčasťou EKV v JISCD a mala by byť prístupná len po overení napr. eID. Štát sa zaviazal podporovať vlastné elektronické služby. Upozorňujeme, že JISCD má vlastný zákon 387/2015 Z.z. zákon o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p>		
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V § 116navrhujeme odstrániť odsek 11</p> <p>Odôvodnenie: Predmetné ustanovenie je porušením MP 02/2020 Čl. 6 ods. 12, nie je dôvod ho samostatne uvádzať v zákone.</p>	<p>N</p>	<p>Zákon a vyhláška majú vyššiu právnu silu ako metodický pokyn. Rozpor trvá.</p>
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. bod 121 Navrhujeme vypustiť a požadujeme ponechať súčasné znenie.</p> <p>Odôvodnenie: Vzhľadom na textáciu uvedeného ustanovenia by navrhovaná zmena kreovala stav, kedy by</p>	<p>A</p>	<p>Akceptované znenie v zmysle pripomienky</p>

	<p>členom posudzovacej skupiny mohol byť ústredný orgán štátnej správy – Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. Takýto stav nie je za žiadnych okolností prípustný, keďže členovia posudzovacej skupiny sú zákonite vždy fyzické osoby – nie Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky ani žiadny iný orgán verejnej správy či akákoľvek iná inštitúcia.</p> <p>Navrhovaná zmena je neprijateľná aj z toho dôvodu, že v minulosti sa opakovane vyskytovali prípady, kedy zástupcovia Ministerstva dopravy Slovenskej republiky pôsobili simultánne v orgánoch Slovenskej národnej akreditačnej služby, čo vzbudzuje dôvodné pochybnosti o možnom konflikte záujmov, pričom netreba opomenúť, že uvedeným konaním mohlo dôjsť k porušovaniu povinností štátnych zamestnancov v zmysle príslušných ustanovení zákona č. 55/2017 Z. z. o štátnej službe.</p> <p>Navyše, za posledný rok došlo k viacerým personálnym zmenám spočívajúcim v zmene zamestnancov medzi Ministerstvom dopravy SR ako schvaľovacím orgánom podľa zákona č. 106/2018 Z. z. a technikou službou technickej kontroly (TESTEK). Vzhľadom na uvedené vzniká dôvodné podozrenie, že osoby pracujúce na Ministerstve dopravy Slovenskej republiky, ktoré majú v zmysle zákona</p>		
--	--	--	--

		dohliadať napr. na schvaľovacie procesy či tvorbu normatívnych právnych aktov, môžu pri výkone svojej činnosti konať v prospech technickej služby technickej kontroly.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	<p>Čl. I. bod 126 Navrhujeme ponechať pôvodne znenie a nedopĺňať ods. 19</p> <p>Odôvodnenie: Navrhovaná zmena § 107 ods. 13 je zjavne protiústavná, pretože: - Návrh je právne vágny, umožňuje svojvôľu, je postavený na prezumpcii viny a nerieši základnú otázku zodpovednosti za škodu spôsobenú neoprávneným nariadením orgánu dozoru. - Poverený zamestnanci vykonávajúci kontrolu nie sú spôsobilí exaktne preukázať na mieste, či zariadenie riadne funguje alebo je správne kalibrované. Nemajú kalibračné prístroje a ani spôsobilosť správne overiť, či prístroje fungujú. V prípade ak nariadenia kalibráciu alebo overenie a nepreukáže sa nedostatok zariadenia, kto uhradí náklady na kalibráciu a overenie oprávnenej osobe? Zároveň upozorňujeme, že nestačí podozrenie na závažné nedostatky, je potrebný dôkaz.</p>	A	Akceptované znenie v zmysle pripomienky - nevkladá sa nový ods. 19
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	<p>Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V §136 ods. 2 písm. a) navrhujeme doplniť bod 49 písm. e), ktorý znie:</p>	N	Schvaľovanie zvýšenia poplatkov podľa § 74 ods. 11, § 75 ods. 8, § 76 ods. 8 alebo §

	<p>„49e. zverejňuje bezodkladne na svojom webovom sídle oznámenie o začatí konania o schválení podľa bodov 49a až 49d spolu s úplným textom žiadostí podľa § 74 ods. 11, § 75 ods. 8, § 76 ods. 8 alebo § 77 ods. 5,“</p> <p>Odôvodnenie: Navrhovaná úprava má za cieľ zabezpečiť zákonnosť a transparentnosť konania o schvaľovaní poplatkov, ktoré iniciujú technické služby, a v ktorých sa rozhoduje nielen o právach technických služieb, ale aj o povinnostiach držiteľov oprávnení. Tieto konania sú svojou povahou správny konaniami, v ktorých sú oprávnené osoby nepochybne dotknutými účastníkmi konaní, keďže rozhodnutie o zvýšení poplatkov sa priamo dotýka ich práv a finančných povinností.</p> <p>Každý správny orgán je povinný dať účastníkom konania vždy príležitosť, aby mohli svoje práva a záujmy účinne obhajovať, najmä sa vyjadriť k podkladu rozhodnutia a v tomto prípade nie je daný žiadny právny dôvod na to, aby konania prebiehali v „utajenom režime“ a bola tak odopretá zákonná možnosť účasti na konaniach osobám, ktorých práv a povinností sa tieto bezprostredne dotýkajú.</p> <p>Vzhľadom na vyšší počet dotknutých osôb je zverejnenie oznámenia o začatí konania možné</p>	<p>77 ods. 5 zákona č. 106/2018 Z. z. nie je vylúčené z konania podľa Správneho poriadku. Rozpor trvá.</p>
--	---	--

		považovať za postup v súlade so základnými pravidlami konania.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V § 146 ods. 1 a 2 – navrhujeme vypustiť slová „ a technickým službám“ Odôvodnenie: Navrhujeme vypustiť poskytovanie súčinnosti technických službám nakoľko technické služby sú súkromné právnické osoby a nemajú sa čo oboznamovať o skutočnostiach súvisiacich s inou súkromnou firmou. Ak majú pochybnosti môžu požiadať štátny odborný dozor o vyjadrenie.	N	Výkon odborného dozoru si vyžaduje základné prístupy a informácie o kontrolovaných subjektoch. Rozpor trvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V § 148 ods. 12 písm. a) navrhujeme odstrániť Odôvodnenie: Ustanovenie zakladá pokutu 150 Eur napr. v prípade nenahlásenia zmeny adresy Je to pokuta v neadekvátnej výške.	N	Pokuta je v adekvátnej výške. Rozpor trvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu § 148 ods. 12 písm. b) žiadame znížiť sankciu z 2000-5000 Eur na 1000-3000 Eur Odôvodnenie: Sankcia je neprimerane vysoká.	A	Horná hranica pokuty sa zníži na 3500 €
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V § 148 ods. 12 písm. b) bod 3 navrhujeme vypustiť slovo „individuálne“	N	Nie je možné vypustiť. Zasahuje do celého systému pokutovania technikov. Rozpor trvá.

		<p>Odôvodnenie:</p> <p>K porušeniu dochádza zo strany technikov, ktorí sú odborne spôsobilí a zdatní, majú potrebné odborné osvedčenie a konajú na vlastnú zodpovednosť, ktorú za nich nemôže prevziať oprávnená osoba, nemôže jej to byť dané za hypotetické a nemôže byť oprávnenej osobe uložená pokuta za ničím nepotvrdené pochybenia a porušenia technikov. Oprávnená osoba nesie zodpovednosť za chod stanice, za jej technologické vybavenie, kalibrácie, kapacitné využitie, nie však za pochybenia a porušenia technikov a to z dôvodov, že oprávnená osoba nemá potrebnú kvalifikáciu na výkon a kontrolu tejto činnosti a nie je ani prítomná pri samotnom výkone činnosti, z uvedeného žiadame zrušenie tejto objektívnej zodpovednosti za výkon technika.</p>		
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu § 148 ods. 13 navrhujeme upraviť sadzby pokút nasledovne:</p> <p>písm. a) – navrhujeme zrušiť sankciu a nahradiť ju upozornením písm. b) – ponížiť sankciu zo 60 Eur na 30 Eur písm. c) – ponížiť sankciu z 210 Eur na 100 Eur písm. d) – ponížiť sankciu z 300 Eur na 150 Eur</p> <p>Odôvodnenie: Výška sankcií je neprimeraná vysoká.</p>	<p>N</p>	<p>Pokuty sú v adekvátnej výške. Rozpor trvá.</p>

<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. bod 130 Navrhované znenie žiadame vypustiť.</p> <p>Odôvodnenie: Ustanovenia § 148 ods. 23 a 24 sú v rozpore s princípmi správneho trestania. Dikcia uvedeného ustanovenia „samostatné konania o správnych deliktoch podľa tohto odseku nemožno spojiť do spoločného správneho konania“ predstavuje úpravu, ktorá je v rozpore s jedným zo základných princípov správneho trestania - princíp ne bis in idem, v zmysle ktorého platí, že nikto nemôže byť potrestaný a stíhaný za ten istý skutok dvakrát na základe toho istého zákonného ustanovenia. Princípy správneho trestania sa musia uplatňovať vždy, i keď by neboli predmetom zákonnej právnej úpravy, pretože majú univerzálny charakter. Orgán verejnej moci je povinný aplikovať a interpretovať zákon vždy ústavne konformným spôsobom.</p> <p>Je tiež vhodné uviesť, že uvedená ústavne nekonformná navrhovaná úprava by mala v praxi za následok negatívny dopad na štátny rozpočet z dôvodu početných nákladov na úhradu trov súdnych konaní, v ktorých boli a sú štátne orgány práve z dôvodu porušovania princípov správneho trestania procesne neúspešné.</p>	<p>ČA</p>	<p>Novelizačný bod sa vypúšťa. § 148 ods. 23 a 24 ostávajú v platnosti.</p>
--	-----------------	--	------------------	---

		Individuálne vedenie spisovej agendy vo veciach, ktoré majú byť v zmysle princípov správneho trestania vedené spoločne, vytvára ďalší negatívny dopad na štátny rozpočet spočívajúci v neprimeranom pracovnom zaťažení štátnych zamestnancov, či vytváraní niekoľkonásobne väčšieho počtu administratívnych spisov a s tým súvisiacich správnych konaní, ktoré spravidla vzhľadom na ich kvantitu nebývajú rozhodnuté včas a trpia značnými prieťahmi v konaní.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu Navrhujeme vypustiť § 150 ods. 1 písm. h) navrhujeme odstrániť Odôvodnenie: Oprávnená osoba nezodpovedá za inštaláciu kamery a navyše sa tu používa nesprávny technický termín „inštalácia kamery“ malo by ísť o zmenu nastavenia kamery. Inštalácia je prvotný úkon, ktorý vykonáva schválená firma, ktorá za správnu inštaláciu zodpovedá.	N	Kompromisné riešenie V § 150 ods. 1 písm. h) sa zmení slovo „inštalácie“ na „nastavenia“
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. bod 145 Navrhované znenie žiadame vypustiť. Odôvodnenie: Vzhľadom na textáciu uvedeného ustanovenia by navrhovaná zmena vylúčila aplikáciu ustanovení zákona č. 71/1967 Zb. Správny poriadok pri udeľovaní súhlasu podľa § 86 ods. 1 písm. n), ktoré je tiež predmetom tejto	A	Akceptované v zmysle pripomienky.

		novelizácie v rámci ktorej sa navrhuje zmena ustanovenia.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V § 157 ods. 8 – navrhujeme predĺžiť lehotu do 3 dní na do 15 dní Odôvodnenie: Ide o veľmi krátku dobu, kde oprávnená osoba nestihne ani naštudovať rozhodnutie a nie ešte realizovať konzultáciu s právnym zástupcom.	A	predĺži sa lehota do 3 dní na do 10 dní
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V §167 ods. 5 – navrhujeme rozdeliť na samostatné odseky pre: povolenia/oprávnenia/osvedčenia technickej kontroly, povolenia/oprávnenia/osvedčenia emisnej kontroly, povolenia/oprávnenia/osvedčenia kontroly originality povolenia/oprávnenia/osvedčenia montáže plynových zariadení, z uvedeného dôvodu navrhujeme aj úpravu § 167 ods. 6 – kde žiadame zmeniť slovo „potvrdeniami“ na slovo „potvrdením“ Odôvodnenie: Oprávnená osoba aj technik nadobúdajú oprávnenia/osvedčenia samostatne na výkon TK, EK a KO, preto by v prípade zrušenia jedného z vydaných oprávnení/osvedčení nemalo dochádzať automaticky k zrušeniu	ČA	Kompromisné riešenie § 167 sa dopĺňa odsekmi 8 a 9, ktoré znejú: „(8) Trvanie podmienky dôveryhodnosti sa u osoby oprávnenej na vykonávanie technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení posudzuje samostatne vo vzťahu ku každej stanici a pracovisku, ktoré oprávnená osoba prevádzkuje. Strata dôveryhodnosti vo vzťahu k jednej stanici alebo pracovisku nemá za následok stratu dôveryhodnosti a zrušenie oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení k ostatným staniciam alebo pracoviskám, ktoré oprávnená osoba prevádzkuje. (9) Pri povolení na zriadenie stanice technickej kontroly, pracoviska

		<p>ostatných oprávnení/osvedčení a to z dôvodu, že osvedčenia sa nadobúdajú separátne na základe požiadaviek zákona. Vytvára sa tu kaskádový efekt, ktorý poškodzuje oprávnenú osobu. Prax preukázala, že k zrušeniu jedného oprávnenia môže dôjsť aj administratívnym pochybením, ktoré má za následok stratu dôveryhodnosti, ktorá spôsobí, že dôjde k zrušeniu všetkých oprávnení/osvedčení vydaných na tú istú oprávnenú osobu.</p>		<p>emisnej kontroly alebo pracoviska kontroly originality, pri udelení oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly, emisnej kontroly alebo kontroly originality, oprávnenia na montáž plynových zariadení alebo udelení osvedčenia technika technickej kontroly, technika emisnej kontroly, technika kontroly originality alebo technika montáže plynových zariadení sa za dôveryhodnú považuje len osoba podľa odseku 5, bez uplatnenia zachovania dôveryhodnosti podľa odseku 8.</p>
<p>RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu Navrhujeme vypustiť § 168 ods. 2 písm. b)</p> <p>Odôvodnenie: EÚ smernica 45/2014 v čl. 13 bod 4 rieši len nestrannosť a objektivitu technika a nie oprávnenej osoby: „Kontrolný technik pri vykonávaní kontroly technického stavu nesmie byť v konflikte záujmov podľa požiadaviek členského štátu alebo dotknutého príslušného orgánu, aby bola zachovaná vysoká miera nestrannosti a objektívnosti.” Zákaz majetkového a personálneho prepojenia s výrobou, predajom alebo opravou vozidiel, systémov a komponentov... atď, je protiústavná a preto ju požadujeme vypustiť.</p>	<p>N</p>	<p>Personálne prepojenie nie je možné meniť. Základný princíp vykonávania technických kontrol. Rozpor trvá.</p>

		Táto povinnosť mala byť prenesená na technika.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu V prílohe č. 1 časti A ods. 2 písmene d) navrhujeme slovo na konci vety „osem“ zmeniť na slovo „deväť“. Odôvodnenie: Zmena odzrkadľuje reálny stav otváracej doby STK.	N	V súčasnej dobe je to stále správne nastavené. Rozpor trvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. novelizačný bod 156 Navrhované znenia žiadame vypustiť Odôvodnenie: Uvedený návrh je v priamom rozpore s tým, čo Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky dlhodobo deklaruje a síce, že činnosti technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení nebudú po dátume 30.06.2026 zabezpečovať výlučne subjekty, ktorým typový schvaľovací orgán udelil na tieto činnosti poverenie. Navrhované znenie ustanovenia § 170f ods. 4 však navodzuje dojem, že Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky fakticky až do 19.05.2033 obmedzí hospodársku súťaž v uvedených segmentoch podnikania tým, že až do uvedeného dátumu na uvedených činnostiach	N	V súčasnej dobe nie je možné zmeniť. Rozpor trvá.

	<p>technických služieb nebudú môcť participovať žiadne iné subjekty.</p> <p>Je všeobecne známou skutočnosťou, že obmedzovanie hospodárskej súťaže je spoločensky neželaný jav, ktorého následky sa spravidla prejavujú v zníženej kvalite výstupov, keďže absencia konkurencie nevytvára na technické služby žiaden pozitívny tlak na zdokonaľovanie svojej činnosti.</p> <p>Uvedené platí o to viac, že danou vecou sa zaoberá aj Úrad pre verejné obstarávanie, a to za účelom preverenia možných porušení zákonných povinností v rámci procesu výberu technických služieb. Je preto namieste sa domnievať, že účelom navrhovaného znenia § 170f ods. 4 je ešte výraznejší zásah do hospodárskej súťaže tým, že technické služby, ktoré v súčasnosti disponujú poverením od typového schvaľovacieho orgánu, nebudú najbližších takmer osem rokov čeliť žiadnej konkurencii. Na druhej strane, navrhované znenie súčasne znemožní na najbližších takmer osem rokov vstup do hospodárskej súťaže akémukoľvek subjektu, ktorý by sa o poverenie typového schvaľovacieho orgánu uchádzal.</p> <p>Novelizovať zákon s potvrdením existujúceho stavu do roku 2033 nedáva zmysel, presahuje mandát tejto vlády v tomto volebnom období a</p>		
--	---	--	--

	<p>odsúva výkon novely do budúcnosti. Existujúci stav, pri ktorom máme ako jediný v EÚ zriadené súkromné spoločnosti ako technické služby (technická služba technickej kontroly, technická služba emisnej kontroly, technická služba kontroly originality a technická služba montáže plynových zariadení) okrem technickej služby overovania sa v praxi ukázal ako problematický a aj preto Ministerstvo dopravy SR (ďalej MD SR) rozhodlo o prechode týchto kompetencií na štátom zriadenú právnickú osobu prostredníctvom tejto novely zákona č. 106/2018 Z.z. Zároveň chceme upozorniť aj na fakt, že stanice technickej kontroly na Slovensku financujú tieto súkromné spoločnosti ako monopoly bez možnosti voľby a výberu proti pravidlám EÚ o hospodárskej súťaži a napríklad v Českej republike vykonáva túto činnosť štát a zdarma. Ak sme v Slovenskej republike dokázali za dva mesiace zriadiť Ministerstvo cestovného ruchu a športu, tak si myslíme, že nemôže byť problém prevziať kompetencie technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení štátom alebo pod právnickú osobu zriadenú MD SR. Dôležitým argumentom podporujúcim skorší prechod na štát v čase prebiehajúcej konsolidácie je aj to, že štátu unikajú finančné prostriedky do</p>		
--	---	--	--

		súkromných rúk v hodnote asi 120 mil. € za 10 rokov až do roku 2033.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. novelizačný bod 157 V bode 157 v prílohe č. 1 časti A ods. 2 písmene e) navrhujeme text na konci vety „5 : 1“ zmeniť na „1 : 1“. Odôvodnenie: Súčasná právna úprava zaviedla pomer využitia univerzálnych kontrolných liniek v pomere 5 : 1 medzi ľahkými a ťažkými vozidlami. Keďže pre prevádzkovateľa stanice technickej kontroly nie je limitované aké vozidlá sa podrobujú technickej kontrole na univerzálnej kontrolnej linke, navrhuje sa stanoviť pomer 1 : 1, nakoľko pomer 5 : 1 je pri prevádzkovaní takýchto kontrolných liniek neadekvátny.	N	V súčasnej dobe je to stále správne nastavené. Rozpor trvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	O	Čl. I. bod 111 a 112 Oprava chyby v písaní - na konci vety kde došlo k zámene paragrafov §120 ods. 12 a § 111 ods. 14, ktoré sú naopak uvedené	A	
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly	O	Čl. Čl. I bod 59 V návrhu zákona v prílohe s názvom vlastný materiál v Čl. I bod 59: V § 70 odsek 2 znie: „(2) Zabezpečovať činnosti súvisiace s technickými službami je oprávnený typový schvaľovací orgán alebo v jeho mene a) fyzická osoba - podnikateľ alebo právnická osoba, ktorej typový schvaľovací orgán udelil poverenie podľa § 71 na vykonávanie technickej služby podľa odseku 1 písm. a)	N	

		<p>alebo</p> <p>b) právnická osoba zriadená alebo založená ministerstvom dopravy alebo právnická osoba so 100% majetkovou účasťou štátu v pôsobnosti ministerstva dopravy, ktorej typový schvaľovací orgán udelil poverenie podľa § 71 na vykonávanie technickej služby podľa odseku 1 písm. b) až e).“.</p> <p>Nie je exaktne pomenované čo je myslené slovami „zriadená alebo založená“, pretože slovo založiť je iba synonymom slova zriadiť. Podstatné však je, že z takto koncipovaného ustanovenia sa nevylučuje možnosť ministerstvu zriadiť aj neštátnu právnickú osobu, ktorej ministerstvo udelí poverenie bez výberového konania a taký subjekt môže mať dokonca majoritný podiel voči štátu aj v pomere 80 : 20 vo svoj prospech, čo v konečnom dôsledku stavia štát do polohy minoritného spoločníka so symbolickým podielom a vylučuje ho z rozhodovacích procesov, pri presadzovaní záujmov štátu, najmä v ekonomických otázkach pri investovaní resp. delení zisku.</p> <p>Z dôvodu nejasného zedefinovania budúceho určeného právneho subjektu odporúčame novelizačný bod 59 a všetky s ním súvisiace body n e p r i j a ť.</p>		
<p>S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o.,</p>	O	<p>Čl. Čl. I body 59, 60, V článku I predkladané novelizačné body 59, 60, 61, 64, 65, 66, 69, 73, 74, 78, 79, 120, 144</p>	N	

<p>Technická služba emisnej kontroly</p>	<p>a 156 návrhu novely zákona, s cieľom prakticky uplatniť v predmetnom sektore zoštatnenie, sú v rozpore s legislatívnymi pravidlami, ktoré predkladateľ ignoruje, najmä nedostatočným odôvodnením návrhu a uvádzaním nekorektných informácií. Návrh predkladateľa nemožno vnímať ako celospoločenskú potrebu vyplývajúcu z požiadaviek praxe, ale naopak v rozpore s desaťročia zavedenou praxou ide predložený návrh bez náležitého zdôvodnenia búrať funkčný stav a zavádzať experiment, ktorý bude zaťažovať verejný finančný rozpočet. Systém nebude financovaný len užívateľmi systému, ale všetkými obyvateľmi ako výdavok štátneho rozpočtu. Takéto financovanie je nespravodlivé voči občanom, ktorí tieto služby nebudú využívať.</p> <p>Predstavitelia rezortu v minulosti konali racionálne, keď na základe výberového konania komisionálne vybrali kompetentné, kvalifikované a úzko špecializované neštátne právnické osoby, ktoré sú technickými službami a musia byť samofinancovateľné bez príjmov zo štátneho rozpočtu, tak ako je to bežným štandardom v Nemecku, Rakúsku, Francúzsku, Chorvátsku a nad ktorými štát vykonáva kontinuálnu kontrolnú činnosť. Na základe vyššie uvedeného a s prihliadnutím aj na parciálne vyjadrenia k jednotlivým prílohám vlastného materiálu novely</p>		
--	---	--	--

		odporúčame novelizačné body 59, 60, 61, 64, 65, 66, 69, 73, 74, 78, 79, 120, 144 a 156 n e p r i j a ť.		
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly	O	<p>Čl. Čl. I bod 85</p> <p>V navrhovanom novelizačnom bode predkladateľ navrhuje obmedzenie povinnosti oprávnenej osoby znášať náklady za priebežné overenie len na prípady ak oprávnená osoba pri priebežnom overení nevyhoví a musí sa podrobiť opakovanému overeniu. Keďže povinnosť priebežných overení je zákonom definovaná nielen oprávnenej osobe (podrobiť sa) ale aj technickej službe (vykonávať ich) a zároveň je technická služba samofinancovateľná, čiže nepoberá žiadne dotácie zo štátneho rozpočtu ani z iných zdrojov, je to vlastne požiadavka aby technická služba vykonávala túto povinnosť bezodplatne, pričom technická služba má s realizáciou tejto povinnosti spojené oprávnené náklady (napr. cestovné, ubytovacie, administratívnu prípravu podkladov...). Analogicky by malo potom platiť, aby zákon nariadil oprávneným osobám požadovať platby len za opakované emisné kontroly (vykonávané až vtedy, ak vozidlo prvý krát nevyhovelo) a zakazoval platby za emisnú kontrolu pravidelnú a administratívnu, ktoré sú tiež povinné zo zákona. Je štandardné poskytovať tovar alebo služby za primeranú úhradu, bez ohľadu na to či tieto činnosti vykonáva neštátny subjekt</p>	N	Takýmto systém prispieje k motivácii oprávnených osôb plniť si svoje povinnosti pozitívnejšie.

		alebo štát. Predkladateľ sa ani v dôvodovej správe nezaoberá ako po legislatívnej zmene bude táto činnosť financovaná, vrátane budúceho štátneho subjektu. Vzhľadom na uvedené odporúčame novelizačný bod 85 n e p r i j a ť.		
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly	O	Čl. Čl. I bod 97 Navrhujeme doplniť za slová „priebežné školenie“ slová „v plnom rozsahu.“ Keďže priebežné školenie by mal byť súbor školení, ktorým sa technik podrobí v stanovených termínoch počas platnosti osvedčenia, navrhované znenie zamedzí možným sporom v budúcnosti, keď technik bude mať absolvovanú len jednu časť priebežného školenia a bude tvrdiť že splnil zákonnú podmienku, mať absolvované priebežné školenie. Nakoľko nie je v sprievodnej dokumentácii predložený návrh príslušného vykonávacieho predpisu nie je možné posúdiť či je to ustanovené na inom mieste. Odporúčame predkladateľovi presnejšie zadefinovať posudzovaný rozsah absolvovaného priebežného školenia pri zániku platnosti osvedčenia.	A	Ustanovuje vykonávací právny predpis
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o.,	O	Čl. Čl. I bod 98 Navrhujeme doplniť za slová „priebežné školenie“ slová „v plnom rozsahu.“	A	Ustanovuje vykonávací právny predpis

Technická služba emisnej kontroly		<p>Keďže priebežné školenie by mal byť súbor školení, ktorým sa technik podrobí v stanovených termínoch počas platnosti osvedčenia, navrhované znenie zamedzí možným sporom v budúcnosti, keď technik bude mať absolvovanú len jednu časť priebežného školenia a bude tvrdiť že splnil zákonnú podmienku, mať absolvované priebežné školenie. Nakoľko nie je v sprievodnej dokumentácii predložený návrh príslušného vykonávacieho predpisu nie je možné posúdiť či je to ustanovené na inom mieste.</p> <p>Odporúčame predkladateľovi presnejšie zadefinovať rozsah absolvovaného priebežného školenia potrebný na predĺženie platnosti osvedčenia.</p>		
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly	O	<p>Čl. Čl. I bodom 111, Predkladateľ novelizačnými bodmi 111, 112, 114 a 116 mení existujúci stav ohľadom vydávaných tlačív pri technickej a emisnej kontrole tým, že zavádza vystavenie elektronických protokolov. Ak podľa návrhu zákona dostane občan po kontrole technického stavu iba jeden papierový doklad - osvedčenie, ktoré bude dostatočné len pre policajta pri cestnej kontrole, nie však pre majiteľa vozidla, pretože na ňom nie sú uvedené vypovedajúce parametre najmä o</p>	N	Ustanovuje vykonávací právny predpis

	<p>nespôsobilosti vozidla na cestnú premávku a tak občan nebude vedieť, čo si má nechať v servise opraviť.</p> <p>Návrh zároveň skomplikuje prácu technika, lebo technik nebude mať presne definovaný postup (tak ako ho má v súčasnosti: vytlačí protokol, vysvetlí prevádzkovateľovi vozidla zistenia a nechá si potvrdiť oboznámenie podpisom prevádzkovateľa, čím je zároveň krytý pred každou následnou kontrolou) a aktuálne používané tlačivo protokolu obsahuje ochranné prvky, preto je nefalšovateľné a nespochybniteľné pri ďalších prípadných právnych konaniach.</p> <p>Tlačivo protokolu, ako právne relevantný dokument, sa pri súdnych sporoch zakladá ako dôkaz do spisového materiálu.</p> <p>Upozorňujeme aj na neúplnosť predloženého návrhu zákona, pretože predkladateľ v MPK si nesplnil povinnosť, ktorú mal t. j. súbežne s návrhom zákona zverejniť aj návrhy vykonávacích vyhlášok týkajúcich sa tejto problematiky, na ktoré sa v návrhu zákona odvoláva a ktoré ustanovujú podrobnosti o tvare a obsahu údajov elektronického protokolu.</p> <p>Návrh síce obsahuje možnosť vytlačenia protokolu na požiadanie prevádzkovateľa, ale nie je z toho evidentné či to bude iba tlač na čistý papier a bude mať informatívny charakter alebo to bude oficiálny doklad tak ako je to v</p>		
--	---	--	--

	<p>súčasnosti, kde sú jasne identifikovateľné znaky a presná adresnosť toho, kto protokol vystavil a najmä bude ho možné, tak ako doteraz, použiť na právne účely. Návrh zákona nevyklučuje možnosť spoplatnenia vytlačenia informatívneho protokolu nepoužiteľného na právne účely za úhradu.</p> <p>Ak nebude platiť staré známe „papier nepustí“ a v prípade právnych aktov bude použiteľná len elektronická verzia protokolu, občania počítačovo neznalý, budú výrazne znevýhodnený – nebudú sa môcť na konania pripraviť a elektronický dokument na úrade porovnať s vlastným.</p> <p>Návrh neobsahuje prechodné obdobie na zavedenie elektronickej verzie protokolu čo spôsobí logistické a ekonomické problémy všetkým zainteresovaným stranám (objednávanie dostatočného množstva tlačív u dodávateľa technickou službou, objednávanie dostatočného množstva papiera výrobcom tlačív u subdodávateľa papiera, optimalizovanie množstva skladových zásob v technických službách i na pracoviskách, riešenie uhrady nespotrebovaných tlačív u technických služieb a pracovísk).</p> <p>Z predloženým návrhom, v takom znení ako je zverejnený, n e s ú h l a s í m e a žiadame zachovať tlačovú formu protokolov, použiteľnú pre právne účely.</p> <p>Vzhľadom na uvedené odporúčame</p>		
--	--	--	--

		novelizačné body 111, 112, 114 a 116 n e p r i j a ť.		
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly		<p>K dôvodovej správe Podľa § 7 ods. 2 zákona č. 400/2015 Z. z. v znení neskorších predpisov o tvorbe právnych predpisov a komentáru k tomuto zákonu je dôvodová správa základným dokumentom vysvetľujúcim dôvody novej právnej úpravy. Kým všeobecná časť dôvodovej správy vysvetľuje základné myšlienky a ciele novej právnej úpravy vo všeobecnej rovine, osobitná časť dôvodovej správy sa sústreďuje na jednotlivosti. Práve pre vysvetlenie podstaty a zmyslu jednotlivých ustanovení právneho predpisu je veľmi dôležitá osobitná časť dôvodovej správy.</p> <p>O Do dôvodovej správy sa nesmú preberať ustanovenia právneho predpisu. Ak znenie ustanovenia právneho predpisu nie je príliš zrejmé, siahajú sa po dôvodovej správe za účelom náležitého zdôvodnenia, vysvetlenia, pochopenia zmyslu a účelu príslušného ustanovenia. Vzhľadom na tento objasňujúci a vysvetľujúci charakter dôvodovej správy je nevyhnutné, aby spĺňala určité náležitosti, ktoré zabezpečia jej plné funkčné uplatnenie. Predložený návrh v odôvodnení obsahuje len laxné konštatovanie s jednoduchým skopírovaním jeho znenia, bez jeho ďalšieho rozpracovania. Predložená dôvodová správa obsahuje iba</p>	N	Sprievodné dokumenty budú dopracované

		<p>všeobecné informácie o zapracovaní zmien v súvislosti s prijatím nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/14, zjednodušenie administratívnych úkonov pri kontrolách technického stavu a o spojení s návrhom predkladaným v rámci LP/2025/512.</p> <p>Neobsahuje však žiadne relevantné dôvody zavádzania takýchto zmien a to dokonca ani v osobitnej časti správy.</p> <p>Tento stav je podľa pravidiel tvorby a predkladania zákonov nežiaduci, pretože sa stráca opodstatnenosť a účel tohto dokumentu.</p> <p>Z dôvodu nesúladu predloženého návrhu dôvodovej správy s legislatívnymi pravidlami s prihliadnutím aj na ďalšie závažné nedostatky návrhu odporúčame návrh n e p r i j a ť.</p>		
<p>S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly</p>	<p>O</p>	<p>K dôvodovej správe</p> <p>Predkladateľ v návrhu Dôvodovej správy uvádza, že predložený návrh zákona bude mať pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie, pričom týmto návrhom okrem iného plánuje zoštatniť štyri súkromné podnikateľské subjekty a v pôvodných materiáloch predkladaných v rámci LP/2025/512 tvrdil, že to bude mať aj negatívny vplyv na dotknuté subjekty pričom ho nevedel vyčíslit'.</p> <p>Predkladateľ v návrhu dôvodovej správy neuviedol aj negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie.</p> <p>Z dôvodu nevypracovania reálneho zhodnotenia vplyvov na podnikateľské</p>	<p>N</p>	<p>Sprievodné dokumenty budú dopracované</p>

		prostredie v návrhu dôvodovej správy s prihliadnutím aj na ďalšie závažné nedostatky návrhu odporúčame návrh n e p r i j a ť .		
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly	O	<p>K dôvodovej správe</p> <p>Vo všeobecnej časti dôvodovej správy navrhovateľ vsunul jednoduchý text: “Návrh zákona nemá žiadne sociálne vplyvy, vplyvy na rozpočet verejnej správy, vplyvy na životné prostredie, vplyvy na služby verejnej správy pre občana, vplyvy na informatizáciu spoločnosti a ani vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu.“.</p> <p>Pričom predkladateľ má podľa novelizačných bodov 59 a 60 zámer vytvoriť nový neidentifikovaný štátny subjekt a to bez vyčíslenia aspoň reálne odhadnutých nákladov na personálne, priestorové a diagnostické vybavenie, nákladov spojených s plnením zákonných povinností, akreditáciou a začlenením do medzinárodných štruktúr ako i nákladov na informačné technológie HW, SW a ich priebežné prevádzkovanie i aktualizovanie. Reálny predpoklad je niekoľko desiatok miliónov eur ako zriaďovacie náklady a priebežné ďalšie desiatky miliónov eur na prevádzkové náklady v ďalších rokoch činnosti. V súčasnej dobe rozvratu verejných financií a ich konsolidácie je prijatie takto predloženej novely nezodpovedný hazard. Štát si nemôže dovoliť zvyšovať verejný dlh, pri hroziacej dlhovej brzde.</p>	N	Má vplyvy, ktoré nenastanú pri prijatí novely, ale až v čase.

		<p>Zavedenie nového elektronického protokolu podľa novelizačného bodu 114 bude mať okrem iného vplyv aj na finančné zabezpečenie realizácie softvérového riešenia na strane predkladateľa.</p> <p>Zmena systému vzdelávania podľa novelizačného bodu 98 a 102 až 105 znižujúca počet skúšaných technikov bude mať priamy negatívny vplyv na príjmy verejnej správy na správnych poplatkoch.</p> <p>Z dôvodu uvedenia nekorektných informácií ohľadom vplyvu na rozpočet verejnej správy ako aj nevypracovania reálneho odhadu nákladov na navrhovanú zmenu a ekonomického porovnania so súčasným stavom vo všeobecnej časti dôvodovej správy s prihliadnutím aj na ďalšie závažné nedostatky návrhu odporúčame návrh n e p r i j a ť.</p>		
<p>S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly</p>	O	<p>K bodu 2 doložky vplyvov V doložke vplyvov v bode 2 je ustanovené: „Uveďte základné problémy, ktoré sú dôvodom vypracovania predkladaného materiálu (dôvody majú presne poukázať na problém, ktorý existuje a je nutné ho predloženým materiálom riešiť).“</p> <p>Predkladateľ, okrem prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/14 a úlohy B1 z uznesenia vlády SR č. 346, neuviedol žiadne presné dôvody poukazujúce na problémy, ktoré je potrebné predloženou</p>	N	Sprievodné dokumenty budú dopracované

		<p>novelou nutné riešiť.</p> <p>Podstatná časť novelizačných bodov nie je v návrhu doložky vplyvov náležite zdôvodnená a aj s prihliadnutím na ďalšie závažné nedostatky návrhu odporúčame návrh n e p r i j a ť.</p>		
<p>S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly</p>	<p>O</p>	<p>K bodu 3 doložky vplyvov V doložke vplyvov v bode 3 je ustanovené: „Uveďte hlavné ciele predkladaného materiálu (aký výsledný stav má byť prijatím materiálu dosiahnutý, pričom dosiahnutý stav musí byť odlišný od stavu popísaného v bode 2. Definovanie problému).“ Predkladateľ k tomuto bodu uviedol strohý text v znení:“ Cieľom predloženého návrhu zákona je zapracovanie zmien v súvislosti s prijatím nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/14 z 19. decembra 2024 o schvaľovaní necestných pojazdných strojov prevádzkovaných na verejných pozemných komunikáciách a dohľade nad trhom s nimi a o zmene nariadenia (EÚ) 2019/1020 a tiež o zjednodušení administratívnych procesov v oblasti technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení“. Okrem toho ale neuviedol to hlavné z požadovaných kritérií - konkrétny cieľ a výsledný stav, ktorý predkladanou novelou chce dosiahnuť. Podstatná časť novelizačných bodov nemá v návrhu doložky vplyvov náležite stanovený</p>	<p>N</p>	<p>Sprievodné dokumenty budú dopracované</p>

		hlavný cieľ a výsledný stav a aj s prihliadnutím na ďalšie závažné nedostatky návrhu odporúčame návrh n e p r i j a ť .		
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly	O	K bodom 5, 8 a 12 doložky vplyvov Predkladateľ nespracoval body 5, 8 a 12 v návrhu doložky vplyvov, ktoré majú riešiť alternatívne riešenia, preskúmanie účelnosti a zdroje. Keďže predkladateľ nespracoval body 5, 8 a 12 doložky vplyvov s prihliadnutím aj na ďalšie závažné nedostatky návrhu odporúčame návrh n e p r i j a ť .	N	Sprievodné dokumenty budú dopracované
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly	O	K bodu 9 doložky vplyvov V bode 9 okrem iného predkladateľ uvádza, že návrh nebude mať žiadny vplyv na rozpočet verejnej správy, na podnikateľské prostredie a informatizáciu spoločnosti. V bode 4 predkladateľ uvádza podnikateľské subjekty, ktorých sa zmeny dotknú a v predchádzajúcich materiáloch predkladaných v rámci LP/2025/512 vyslovene uvádzal, že zmeny budú mať negatívne dopady na verejnú správu a aj na podnikateľské prostredie – najmä zmena týkajúca sa zrušenia technických služieb ako štyroch samostatných súkromných právnických osôb a zavedenia technickej služby ako právnickej osoby v pôsobnosti štátu čo je v rozpore s údajmi uvedenými v bode 9. Zavedenie elektronického protokolu bude mať okrem iného aj vplyv na informatizáciu spoločnosti.	N	Sprievodné dokumenty budú dopracované

		Z dôvodu uvedenia nekorrektných informácií ohľadom vplyvu na rozpočet verejnej správy, na podnikateľské prostredie a informatizáciu spoločnosti v bode 9 návrhu doložky vplyvov s prihliadnutím aj na ďalšie závažné nedostatky návrhu odporúčame návrh n e p r i j a ť .		
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly	O	Celému materiálu Materiál neobsahuje všetky vykonávacie predpisy definované v bode 6 návrhu doložky vplyvov, čo má vplyv na relevantné posúdenie všetkých navrhovaných zmien.	A	Vykonávacie predpisy budú spracované
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly	O	Celému materiálu Materiál neobsahuje všetky stanovené prílohy a analýzy, ktoré majú vplyv na posúdenie relevantnosti predkladaných zmien podľa ods. 1 § 7 zákona č. 400/2015 o tvorbe právnych predpisov.	A	Sprievodné dokumenty budú dopracované
S-EKA, spol. s r.o. S-EKA, spol. s r.o., Technická služba emisnej kontroly	O	K pôvodným prílohám prevzatého materiálu z LP/2025/512 Predkladateľ z pôvodného legislatívneho procesu LP/2025/512 zapracoval do predkladanej spojenej novely text vlastného materiálu bez zmien v bodoch 59, 60, 61, 64, 65, 66, 69, 73, 74, 78, 79, 120, 144 a 156 ale neprevzal ostatné prílohy k danému materiálu a ani ich nezpracoval do aktuálne predložených dokumentov. Takisto neprevzal ani predložené pripomienky aj keď bolo pripomienkové konanie riadne ukončené. Preto opakovane predkladáme nasledovné pripomienky:	N	Pôvodný legislatívny plán bol prijat' dve novely s dostatočným časovým odstupom. V tomto prípade išlo o spojenie dvoch noviel, pretože hrozilo, že sa stretnú spolu v legislatívnom procese.

	<p>K Osobitnej časti Dôvodovej správy: V osobitnej časti dôvodovej správy predkladateľ uvádza, že v minulosti podporné činnosti pre EK a TK zabezpečoval prostredníctvom UCHD (štátnej rozpočtovej organizácie), neuviedol však, že neskôr aj UCD (štátnej príspevkovej organizácie). Ďalej uviedol: „po jeho zrušení prešli tieto činnosti na súkromné subjekty“.</p> <p>NEPREŠLI!</p> <p>Pravda je taká, že štát z ekonomických dôvodov zrušil štátne rozpočtové a príspevkové organizácie a poveril tých istých pracovníkov, ktorí boli dlhodobo už pred poverením odborne špecializovaní v oblasti ako zamestnanci UCHD i UCD, s prechodom na neštátnu formu hospodárenia. Teda tých istých, ktorí projekt zavedenia systému periodických emisných kontrol v SR vypracovali a kontinuálne ho ďalej zveľaďovali z dôvodu, že štát už v tom čase nemal prostriedky na financovanie týchto podporných činností. Včas upozorňujeme, že ich nemá ani teraz a nebude mať ani po roku 2033 v stave dlhodobej konsolidácie verejných financií. Štát týchto erudovaných pracovníkov s praxou potreboval a pokiaľ má záujem zachovať odbornú úroveň systému a jeho ekonomickú efektívitu, stále potrebuje.</p>		
--	--	--	--

	<p>Niektorí z nich pôsobia v tejto oblasti kontinuálne od roku 1991, teda aktuálne viac než s 34 ročnou praxou.</p> <p>Technická služba EK nie je a nikdy ani nebola žiadna „politická trafika“ pre vyvolených ako niektoré „dobré duše“ aj mediálne presvedčivo šíria.</p> <p>Predkladateľ deklaruje, že predmetnou novelou chce zabezpečiť väčšiu kontrolu a transparentnosť. Akú väčšiu kontrolu má predkladateľ na mysli? Predsa v predloženom návrhu tvrdí, že presne vie čo TS robia, ako robia a má po celý čas nad TS kontrolu ukotvenú v zákone aj s prípadnými sankciami. O akej transparentnosti sa zmieňuje?! Keď namiesto prísnych kritérií výberového konania komisiou, ktorými museli existujúce TS prejsť, sa podľa návrhu novely ministerstvom „vybraný“ uchádzač nemusí podriadiť výberovému konaniu ani preukázať svoju kompetentnosť na plnenie zákonných požiadaviek pred výberovou komisiou zloženou zo širokého spektra posudzovateľov? A paradoxne takto netransparentne určený subjekt bude mať poverenie na „večné časy“.</p> <p>Genéza pracovníkov existujúcej TS EK je transparentná a preukázateľná. Z návrhu však nie je zrejme aká transparentná a odborne spôsobilá bude právnická osoba zriadená alebo založená ministerstvom, ktorej bude podľa predloženého návrhu udelené poverenie na</p>		
--	--	--	--

	<p>dobu neurčitú bez výberového konania. Výsledkom bude - rozbitie desaťročia funkčného stavu, na ktorý doplatí ekonomicky nielen štát, ale i samotné pracoviská odbornou podporou a v konečnom dôsledku aj občan.</p> <p>K prílohe Analýza vplyvov: V Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie v bode 3.2 Vyhodnotenie konzultácií s podnikateľskými subjektmi..., má predkladateľ povinnosť uviesť formu konzultácií vrátane zdôvodnenia jej výberu, termíny a trvanie konzultácií, tiež link na webovú stránku, kde boli konzultácie a závery zverejnené.</p> <p>Predkladateľ túto povinnosť odignoroval vetou: „Ministerstvo... ako tvorca zákona presne vie aké činnosti TS vykonávajú a preto konzultácie pri príprave návrhu zákona neboli potrebné.“</p> <p>Ministerstvo presne vie aké činnosti majú TS vykonávať podľa napísaných ustanovení zákona ale nevie dôležité „detaily“ o procesoch činností vykonávajúcich TS, vyplývajúcich z niekoľkých desaťročí praxe.</p> <p>K Doložke vybraných vplyvov: Podľa Doložky vybraných vplyvov, bodu 8 s názvom preskúmanie účelnosti, ktorú predkladateľ nevykoná dopredu ale až ex post po roku 2033 kedy sa: „vykoná porovnanie vykonávania činnosti technických služieb s</p>		
--	--	--	--

	<p>porovnaním vykonávania činností novým držiteľom poverenia“.</p> <p>V bode 10 je uvedené: „Návrh zákona v sledovanom období rokov 2025 až 2028, na ktorý sa doložka vplyvov vypracováva, nemá identifikovaný vplyv na rozpočet verejnej správy“.</p> <p>Nemá význam hodnotiť vplyv na rozpočet verejnej správy na roky 2025 až 2028, pretože podľa ustanovení návrhu zákona sa realizácia „zoštátnenia“ predpokladá až k 20. máju 2033.</p> <p>V uvedenom bode 10 je nekorektne uvedené, že prípadné vplyvy na rozpočet verejnej správy v budúcich obdobiach (či už pozitívne alebo negatívne), nie je možné v súčasnosti identifikovať a to z dôvodu, že „nie je určená právna forma právnickej osoby zriadenej ministerstvom a teda ani je známe jej zaradenie v rámci registra organizácií“.</p> <p>Ak je to tak, tento dôvod je naozaj zarážajúci a potom konštatovanie, že predkladateľ dáva iniciatívny návrh zákona, pri ktorom sám nevie, kto s akou odbornosťou, akou praxou, akým vybavením má náročný komplex činností vykonávať svedčí o nedostatočnej príprave návrhu.</p> <p>Ak je dôvodom v tomto čase nezverejniť identitu vybraného subjektu, potom sa vynára otázka prečo?</p> <p>Bez ohľadu na určenie právnej formy právnickej osoby zriadenej ministerstvom je</p>		
--	---	--	--

	<p>možné s vysokou pravdepodobnosťou vopred konštatovať, že vplyvy na rozpočet verejnej správy budú veľmi negatívne a štátny dlh bude narastať.</p> <p>Predkladateľ, aj bez určenia právnej formy subjektu, musí vedieť určiť vplyvy na rozpočet verejnej správy a porovnať ho s existujúcim stavom.</p> <p>Z predloženej doložky vybraných vplyvov je možné dospieť k záveru, že predkladateľ aktuálnym návrhom sleduje nejasný zámer, pri ktorom bremeno zodpovednosti prenáša na toho, kto bude rezort spravovať tesne pred rokom 2033 a následne.</p> <p>K Doložke vybraných vplyvov: V bode 12 doložky vplyvov kde mal predkladateľ povinnosť uviesť zdroje, z ktorých pri príprave materiálu čerpal (štatistiky, prieskumy, spoluprácu s odborníkmi a iné), uviedol tri zdroje: informácie od TS, informácie z Finstat a odhady MD SR.</p> <p>V uvedenom bode je nekorektné tvrdenie, že predkladateľ má informácie od TS, pretože TS neboli prizvané k spolupráci. Keď ich tam predkladateľ uviedol, mal povinnosť tak konať, iba s výnimkou nedostupnej možnosti takejto spolupráce, pričom takúto skutočnosť musel uviesť. Je evidentné, že základným zdrojom pre spracovanie návrhu boli odhady. Postaviť návrh novely zákona len na odhadoch sa prieči nielen</p>		
--	---	--	--

		<p>racionálnemu konaniu, ale aj legislatívnym normám.</p> <p>Z dôvodov:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nevypracovania podrobnej analýzy k porovnaniu súčasného a navrhovaného stavu v osobitnej časti dôvodovej správy, - nevypracovania analýzy vplyvov podľa všetkých stanovených pokynov uvedených v bode 3.2, - nejasného zariadenia budúceho určeného právneho subjektu a neidentifikovania vplyvu na rozpočet verejnej správy a - nesplnenia si povinností voči zdroju informácií, nekorektného spracovania a vyhodnotenia informácií z uvedených zdrojov pri spracovaní doložky vybraných vplyvov odporúčame návrh v rozsahu bodov 59, 60, 61, 64, 65, 66, 69, 73, 74, 78, 79, 120, 144 a 156 n e p r i j a ť. 		
<p>SLASPO Slovenská asociácia poisťovní</p>	O	<p>Čl. čl. I § 170 ods. 3 písm. b) 154. bod Žiadame vypustiť 154. bod</p> <p>Odôvodnenie: Všetky motorové vozidlá (MV) podliehajú povinnosti evidencie a prideleniu evidenčného čísla. Výnimku majú MV kategórie L1e (malé motocykle) vyrobené pred 1.1.2000; tie sa majú postupne zaevidovať a majú mať pridelené tabuľky s evidenčným číslom. Tento</p>	N	<p>Rozporové konanie sa konalo dňa 12.2.2026 SLASPO trvá na pripomienke</p>

	<p>proces je oslobodený od správnych poplatkov na Okresnom úrade a takisto je oslobodený od správnych poplatkov pri pridelení tabuľky s evidenčným číslom na polícii. Potrebný je absolvovať proces výmeny technického osvedčenia MV za osvedčenie o evidencii a pridelenie tabuľky s evidenčným číslom.</p> <p>Táto výnimka bola prijatá s obmedzením do konca roka 2022. Následne bola predĺžená do konca roka 2027. Aktuálne sa navrhuje jej opätovne predĺženie do konca roka 2032.</p> <p>Poukazujeme na problémy súvisiace s prevádzkou neevidovaných MV. Takéto MV sa nedajú v cestnej premávke identifikovať a nie je možné ani zistiť, či si prevádzkovateľ MV plní svoje povinnosti, napríklad či má uzatvorené povinné zmluvné poistenie. Podľa údajov poisťovní je počet uzatvorených poistení pre túto kategóriu MV minimálny, hoci sa v cestnej premávke používajú.</p> <p>Z uvedených dôvodov žiadame nepredlžovať výnimku a teda bod z novely zákona vypustiť. Je nevyhnutné, aby boli aj MV kategórie L1e povinne zaevidované, čo umožní zaviesť riadnu kontrolu nad ich prevádzkou a zabezpečiť automatizovanú kontrolu zákonnej povinnosti uzatvoriť povinné zmluvné poistenie.</p>		
--	--	--	--

		ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA		
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 70 ods. 2 písm. a) V bode 59 - navrhujeme za slová „na vykonávanie technickej služby“ doplniť slovo overovania a na konci vety za textom písm. a) odstrániť slovo alebo Odôvodnenie: Navrhujeme doplnenie slova overovania z dôvodu zrozumiteľnosti, že ide o technickú službu overovania. Na konci textu žiadame odstrániť text "alebo" z dôvodu nadbytočnosti a vytvárania dojmu ďalšej možnosti.	ČA	
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 71 ods. 1 písm. e) navrhujeme za slovným spojením v nájme odstrániť slovo „technické“ a doplniť: „overené a kalibrované technologické“ a pokračovať v textácii Odôvodnenie: Technická služba má používať overené a kalibrované technologické zariadenia, pokiaľ zabezpečuje vzdelávanie a vývoj nových metód vykonávania technickej kontroly vozidiel.	N	Pri výučbe nie je potrebné mať kalibrované zariadenia, pretože princíp ich činností je rovnaký, či sú kalibrované alebo nie.
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 72 ods. 5 V bode 69 - navrhujeme doplniť za slovné spojenie „na vykonávanie technickej služby“ doplniť slovo overovania Odôvodnenie: Navrhujeme doplnenie slova	A	„(5) Typový schvaľovací orgán predĺži platnosť poverenia na vykonávanie technickej služby overovania, ak technická služba overovania podľa § 70 ods. 1 písm. a) pred uplynutím platnosti poverenia požiada o predĺženie platnosti poverenia a

		overovania z dôvodu zrozumiteľnosti, že ide o technickú službu overovania.		naďalej plní požiadavky podľa tohto zákona a vykonávacieho právneho predpisu podľa § 136 ods. 3 písm. f).“.
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 74 ods. 1 písm. b) V bode 70 - navrhujeme zmeniť lehotu raz za 2 roky na 3 roky Odôvodnenie: Navrhujeme zosúladienie priebežného overovania na 3 roky ako pri zvyšných technických službách (emisnej kontroly a kontroly originality)	A	
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 79 ods. 4 písm. b) navrhujeme odstrániť text za čiarkou: „ak kalibráciu nevykonáva osoba podľa písmena a).“ Odôvodnenie: Nevidíme dôvod prečo by to nemohlo vykonávať kalibračné laboratórium, ktoré je na metrológiu akreditované.	A	
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 83 ods. 7 V bode 82 - navrhujeme doplniť na konci vety: „ , to neplatí v prípade zániku oprávnenia vydaného na základe povolenia podľa ods. 5 písm. a) až c)“ Odôvodnenie: Navrhujeme doplniť, aby bolo jasné, že v prípade že bola vytvorená funkčná prevádzka – vydané oprávnenie, tak zánikom oprávnenia nezaniká miesto v sieti.	N	Nie je možné uskutočniť takúto zmenu. Sieť staníc technickej kontroly je nastavená správne a spravodlivo.

<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I § 85 navrhujeme doplniť nový odstavec k zmene oprávnenia tak, aby bola možnosť prevodu oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality, montáže plynových zariadení z FO na PO, a to v prípade ak vlastníkom a štatutárnym orgánom je tá istá osoba.</p> <p>Odôvodnenie: Prevod oprávnenia z FO na PO by mal umožniť FO prejsť na inú právnu formu bez straty oprávnenia, čo v súčasnosti v zákone neexistuje.</p>	<p>N</p>	<p>Nie je možné uskutočniť takúto zmenu, pretože zmena FO na PO je automaticky zmena IČO a teda zmena spoločnosti.</p>
<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I § 85 ods. 3 písm. a) navrhujeme odstrániť toto písm. a)</p> <p>Odôvodnenie: Zmeny ako zmena konateľa alebo adresy nesúvisia s výkonom kontroly vozidiel, aby boli dôvodom na pozastavenie činnosti.</p>	<p>N</p>	
<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I § 86,87 ods. 1 písm. e, §88 ods. 1 písm.f), §89 ods. 1 písm.g) V bode 85 - v uvedených § 86,87 ods. 1 písm. e) §88 ods. 1 písm. f), § 89 ods. 1 písm. g) – navrhujeme vypustiť text: „ a znášať náklady za jeho využívanie“</p> <p>Odôvodnenie: Žiadame zrovnoprávnenie s inými členskými krajinami EÚ ako je napríklad Česká republika, kde sa za informačný systém neplatí.</p>	<p>N</p>	

		<p>Zároveň žiadame v § 86, 87, 88 ods. 1 písm. k) a § 89 ods. 1 písm. m) - vypustiť text: „ a znášať náklady spojené s novým overením“</p> <p>Odôvodnenie: Overovanie je forma odborného dozoru, toto overenie nie je služba, ktorú si STK, PEK, PKO objednáva, jedná sa o kontrolnú činnosť pracovísk, z uvedeného navrhujeme zrušiť poplatok za nové overenie.</p> <p>d'alej žiadame odstrániť v §86 ods. 2 písm. e) - umožniť vykonávanie technickej kontroly, ak v stanici technickej kontroly nie je prítomný aspoň jeden technik technickej kontroly, ktorý má udelené osvedčenie technika technickej kontroly v plnom rozsahu udeleného oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly,</p> <p>Odôvodnenie: Nevidíme dôvod limitovania vykonávania technickej kontroly na celej stanici technickej kontroly na základe podmienky rozsahu osvedčenia technika s plným rozsahom.</p>		
<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	O	<p>Čl. I § 86 ods. 1 písm. n) V bode 86 - požadujeme nahradiť slovné spojenie: „so súhlasom schvaľovacieho orgánu“ na „na základe oznámenia schvaľovaciemu orgánu“ a pokračovať vo vete</p>	A	

		Odôvodnenie: Plne postačuje oznámenie schvaľovaciemu orgánu, zníži sa administratíva a v tomto prípade nie je o čom rozhodovať a čo posudzovať.		
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	<p>Čl. I § 90 ods. 13 V bode 96 - § 90 sa dopĺňa odsekom 13, ktorý znie: „(13) Udelenie osvedčenia technika podľa odseku 11 sa neuplatní, ak technikovi odborný dozor vykonaný v posledných piatich rokoch zistil porušenie zákona, vykonávacích právnych predpisov alebo metodík.“.</p> <p>Navrhujeme nahradiť textáciu „zistil porušenie zákona“ novým znením: „bolo preukázané právoplatné porušenie zákona za vážne alebo nebezpečné chyby na vozidle“</p> <p>Odôvodnenie: Zistenie porušenia nestačí na tak dôležité rozhodnutie o udelení / neudelení osvedčenia technika. Je potrebné právoplatné rozhodnutie o porušení zákona. Nemôžeme niekoho odsúdiť len na základe zistenia (existuje prezumpcia nevinny). Bolo by to porušenie Európskeho dohovoru o ľudských právach.</p>	A	(13) Udelenie osvedčenia technika podľa odseku 11 sa neuplatní, ak bola technikovi v priebehu posledných piatich rokov od podania návrhu na udelenie osvedčenia uložená pokuta podľa § 148 ods. 13 písm. c), d), alebo písm. e).
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	<p>Čl. I § 105 ods. 8 navrhujeme nahradiť slovné spojenie „inštalácie“ za „nastavenia“ a v druhej vete vypustiť slovné spojenie „na vlastné náklady“</p>	A	nahrádza sa slove „inštalácie“ za „nastavenia“ slovné spojenie „na vlastné náklady“ zostáva v platnosti

		Odôvodnenie: V ods. 8 je nesprávne použitý technický pojem „zmena inštalácie“. Mal by sa použiť termín „zmena nastavenia“. Navyše za správnu inštaláciu nie je zodpovedná oprávnená osoba ale schválený dodávateľ.		
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 92 ods. 11,12,13,14 V bode 109 - Navrhujeme odstrániť ods. 11 až 14 Odôvodnenie: Poukazujeme na to, že technik má stále vydané právoplatné osvedčenie na dobu určitú, ktoré sa neúspešnosťou skúšky neruší a napriek tomu mu je zamedzený prístup k výkonu práce.	N	
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 95,96,97,98 ods. 1 písm. d) bod 2 navrhujeme doplniť po slove „rokoch“ text „od vydaného osvedčenia“ a pokračovať vo vete Odôvodnenie: Z praxe je preukázané, že na základe tohto § dochádza k vydaniu osvedčenia technika aj 2x v priebehu pár mesiacov, nakoľko dochádza k prekryvaniu povinných doškolaovacích kurzov na predĺženie platnosti osvedčenia technika, s povinne nariadeným doškolaovacím kurzom, z uvedeného žiadame o anulovanie pokuty vydaním nového osvedčenia	A	zmení sa text na „od právoplatnosti udeleného osvedčenia“.
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	k bodu 111 a 112 upozorňujeme na chyby na konci vety kde došlo k zámene paragrafov	A	

		§120 ods. 12 a § 111 ods. 14, ktoré sú naopak uvedené		
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	<p>Čl. I § 107 ods. 13 §166 ods. 10 V bode 113 a 115 – Navrhujeme vypustiť navrhované znenie bodu 113 a 115</p> <p>Odôvodnenie: Navrhovaná zmena § 107 ods. 13 a § 166 ods. 10 je zjavne protiústavná, pretože:</p> <p>je v hrubom rozpore s niekoľkými základnými piliermi právneho štátu, ktoré sú garantované Ústavou SR. Problémom nie je samotná kontrola dozoru, ale fakt, že návrh zákona robí z občana (spotrebiteľa) rukojemníka pri výkone štátneho dozoru nad treťou osobou (STK) a uvažuje na neho neprimeranú, okamžitú a nespravodlivú sankciu.</p> <p>Išlo by o viaceré porušenia ako:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Porušenie práva na súdnu a inú právnu ochranu (Čl. 46 Ústavy SR) 2. Porušenie ochrany vlastníckeho práva (Čl. 20 Ústavy SR) 3. Porušenie zákazu núteného konania (Čl. 2 Ústavy SR) 4. Porušenie princípu právnej istoty (Čl. 1 Ústavy SR) 	N	

<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>Čl. I § 111 ods. 13 §120 ods. 11 17. V bode 114 (§ 111 odsek 13) a 116 (§ 120 odsek 11) navrhujeme nahradiť text: „technická služba technickej/emisnej kontroly na svojom webovom sídle prostredníctvom vyhľadania na základe identifikačného čísla vozidla VIN a dátumu prvej evidencie vozidla.“ Za text: „ministerstvo dopravy v JISCD v časti EKV.“</p> <p>O Odôvodnenie: Navrhujeme aby túto funkcionality zabezpečoval Jednotný informačný systém v cestnej doprave (JISCD). Ten bol implicitne zriadený práve pre tento účel. Technická služba ako súkromná firma by nemala túto činnosť zabezpečovať. Táto služba by mala byť súčasťou EKV v JISCD a mala by byť prístupná len po overení napr. eID. Štát sa zaviazal podporovať vlastné elektronické služby. Upozorňujeme, že JISCD má vlastný zákon 387/2015 Z.z. zákon o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p>	<p>A</p>	
<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>Čl. I § 116 ods. 11 navrhujeme odstrániť tento odsek</p> <p>O Odôvodnenie: Predmetné ustanovenie je porušením MP 02/2020 Čl. 6 ods. 12, nie je dôvod ho samostatne uvádzať v zákone.</p>	<p>N</p>	

<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>Čl. I § 136 ods. 2 písm. a) 39 bod V bode 121. V § 136 ods. 2 písm. a) tridsiatom bode sa na konci vypúšťa čiarka a pripájajú sa tieto slová: „a môže byť členom posudzovacej skupiny,88a)“.</p> <p>Navrhovaná úprava/zmena nie je z legislatívneho hľadiska prípustná, požadujeme ponechať súčasné znenie.</p> <p>Odôvodnenie: Vzhľadom na textáciu uvedeného ustanovenia by navrhovaná zmena kreovala stav, kedy by členom posudzovacej skupiny mohol byť ústredný orgán štátnej správy – Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. Takýto stav nie je za žiadnych okolností prípustný, keďže členovia posudzovacej skupiny sú zákonite vždy fyzické osoby – nie Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky ani žiadny iný orgán verejnej správy či akákoľvek iná inštitúcia.</p> <p>Navrhovaná zmena je neprijateľná aj z toho dôvodu, že v minulosti sa opakovane vyskytovali prípady, kedy zástupcovia Ministerstva dopravy Slovenskej republiky pôsobili simultánne v orgánoch Slovenskej národnej akreditačnej služby, čo vzbudzuje dôvodné pochybnosti o možnom konflikte záujmov, pričom netreba opomenúť, že uvedeným konaním mohlo dôjsť k porušovaniu</p>	<p>A</p>	
--	---	-----------------	--

		<p>povinností štátnych zamestnancov v zmysle príslušných ustanovení zákona č. 55/2017 Z. z. o štátnej službe.</p> <p>Navyše, za posledný rok došlo k viacerým personálnym zmenám spočívajúcim v zmene zamestnancov medzi Ministerstvom dopravy SR ako schvaľovacím orgánom podľa zákona č. 106/2018 Z. z. a technikou službou technickej kontroly (TESTEK). Vzhľadom na uvedené vzniká dôvodné podozrenie, že osoby pracujúce na Ministerstve dopravy Slovenskej republiky, ktoré majú v zmysle zákona dohliadať napr. na schvaľovacie procesy či tvorbu normatívnych právnych aktov, môžu pri výkone svojej činnosti konať v prospech technickej služby technickej kontroly.</p>		
<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I § 143 ods. 19 V bode 126 - § 143 sa za odsek 18 vkladá nový odsek 19 – navrhujeme ponechať pôvodne znenie a nedoplňať ods. 19</p> <p>Odôvodnenie: Navrhovaná zmena § 107 ods. 13 je zjavne protiústavná, pretože: Návrh je právne vágny, umožňuje svojvôľu, je postavený na prezumpcii viny a nerieši základnú otázku zodpovednosti za škodu spôsobenú neoprávneným nariadením orgánu dozoru. Poverení zamestnanci vykonávajúci kontrolu nie sú spôsobilí exaktne preukázať na mieste,</p>	<p>A</p>	

		či zariadenie riadne funguje alebo je správne kalibrované. Nemajú kalibračné prístroje a ani spôsobilosť správne overiť, či prístroje fungujú. V prípade ak nariadia kalibráciu alebo overenie a nepreukáže sa nedostatok zariadenia, kto uhradí náklady na kalibráciu a overenie oprávnenej osobe? Zároveň upozorňujeme, že nestačí podozrenie na závažné nedostatky, je potrebný dôkaz.		
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 146 ods. 1,2 navrhujeme vypustiť „a technickým službám“ Odôvodnenie: Navrhujeme vypustiť poskytovanie súčinnosti technických službám nakoľko technické služby sú súkromné právnické osoby a nemajú sa čo oboznamovať o skutočnostiach súvisiacich s inou súkromnou firmou. Ak majú pochybnosti môžu požiadať štátny odborný dozor o vyjadrenie.	N	
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 148 ods. 12,13 písm. a),b) § 148 ods. 12 písm. a) navrhujeme odstrániť – zmena adresy pokuta 150 Eur Odôvodnenie: Je to neadekvátna pokuta za napr. nenahlásenie zmeny adresy. § 148 ods. 12 písm. b) žiadame znížiť sankciu z 2000-5000 Eur na 1000-3000 Eur Odôvodnenie: Sankcia je neprimerane vysoká.	A	Horná hranica pokuty sa zníži na 3500 € § 148 ods. 13 písm. a) zostáva v platnosti

	<p>§ 148 ods. 12 písm. b) bod 3 navrhujeme vypustiť slovo „individuálne“</p> <p>Odôvodnenie: K porušeniu dochádza zo strany technikov, ktorí sú odborne spôsobilí a zdatní, majú potrebné odborné osvedčenie a konajú na vlastnú zodpovednosť, ktorú za nich nemôže prevziať oprávnená osoba, nemôže jej to byť dané za hypotetické a nemôže byť oprávnenej osobe uložená pokuta za ničím nepotvrdené pochybenia a porušenia technikov. Oprávnená osoba nesie zodpovednosť za chod stanice, za jej technologické vybavenie, kalibrácie, kapacitné využitie, nie však za pochybenia a porušenia technikov a to z dôvodov, že oprávnená osoba nemá potrebnú kvalifikáciu na výkon a kontrolu tejto činnosti a nie je ani prítomná pri samotnom výkone činnosti, z uvedeného žiadame zrušenie tejto objektívnej zodpovednosti za výkon technika.</p> <p>25. § 148 ods. 13 písm. a) – navrhujeme zrušiť sankciu a nahradiť ju upozornením</p> <ul style="list-style-type: none"> b) – ponížiť sankciu zo 60 Eur na 30 Eur c) – ponížiť sankciu z 210 Eur na 100 Eur d) – ponížiť sankciu z 300 Eur na 150 Eur <p>Odôvodnenie: Výška sankcií je neprimeraná vysoká.</p>		
--	---	--	--

<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>Čl. I § 148 ods. 23,24 V bode 130 - § 148 ods. 23 a 24 sa za slová „porušenie povinnosti“ vkladajú slová „podľa tohto zákona“. Navrhované znenie žiadame vypustiť.</p> <p>O Odôvodnenie: Ustanovenia § 148 ods. 23 a 24 sú v rozpore s princípmi správneho trestania. Dikcia uvedeného ustanovenia „samostatné konania o správnych deliktoch podľa tohto odseku nemožno spojiť do spoločného správneho konania“ predstavuje úpravu, ktorá je v rozpore s jedným zo základných princípov správneho trestania - princíp ne bis in idem, v zmysle ktorého platí, že nikto nemôže byť potrestaný a stíhaný za ten istý skutok dvakrát na základe toho istého zákonného ustanovenia. Princípy správneho trestania sa musia uplatňovať vždy, i keď by neboli predmetom zákonnej právnej úpravy, pretože majú univerzálny charakter. Orgán verejnej moci je povinný aplikovať a interpretovať zákon vždy ústavne konformným spôsobom.</p> <p>Je tiež vhodné uviesť, že uvedená ústavne nekonformná navrhovaná úprava by mala v praxi za následok negatívny dopad na štátny rozpočet z dôvodu početných nákladov na úhradu trov súdnych konaní, v ktorých boli a sú štátne orgány práve z dôvodu porušovania princípov správneho trestania procesne</p>	<p>N</p>	<p>Novelizačný bod je vypustený, ustanovenia § 148 ods. 23 a 24 ostávajú.</p>
---	--	----------	---

		<p>neúspešné.</p> <p>Individuálne vedenie spisovej agendy vo veciach, ktoré majú byť v zmysle princípov správneho trestania vedené spoločne, vytvára ďalší negatívny dopad na štátny rozpočet spočívajúci v neprimeranom pracovnom zaťažení štátnych zamestnancov, či vytváraní niekoľkonásobne väčšieho počtu administratívnych spisov a s tým súvisiacich správnych konaní, ktoré spravidla vzhľadom na ich kvantitu nebyvajú rozhodnuté včas a trpia značnými prieťahmi v konaní.</p>		
<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I § 136 ods. 2 písm. a) navrhujeme doplniť bod 49 písm. e), ktorý znie:</p> <p>„49e. zverejňuje bezodkladne na svojom webovom sídle oznámenie o začatí konania o schválení podľa bodov 49a až 49d spolu s úplným textom žiadostí podľa § 74 ods. 11, § 75 ods. 8, § 76 ods. 8 alebo § 77 ods. 5;“</p> <p>Odôvodnenie: Navrhovaná úprava má za cieľ zabezpečiť zákonnosť a transparentnosť konania o schvaľovaní poplatkov, ktoré iniciujú technické služby, a v ktorých sa rozhoduje nielen o právach technických služieb, ale aj o povinnostiach držiteľov oprávnení. Tieto konania sú svojou povahou správny konaniami, v ktorých sú oprávnené osoby</p>	<p>N</p>	<p>Schvaľovanie zvýšenia poplatkov podľa § 74 ods. 11, § 75 ods. 8, § 76 ods. 8 alebo § 77 ods. 5 zákona č. 106/2018 Z. z. nie je vylúčené z konania podľa Správneho poriadku.</p>

		<p>nepochybne dotknutými účastníkmi konaní, keďže rozhodnutie o zvýšení poplatkov sa priamo dotýka ich práv a finančných povinností.</p> <p>Každý správny orgán je povinný dať účastníkom konania vždy príležitosť, aby mohli svoje práva a záujmy účinne obhajovať, najmä sa vyjadriť k podkladu rozhodnutia a v tomto prípade nie je daný žiadny právny dôvod na to, aby konania prebiehali v „utajenom režime“ a bola tak odopretá zákonná možnosť účasti na konaniach osobám, ktorých práv a povinností sa tieto bezprostredne dotýkajú.</p> <p>Vzhľadom na vyšší počet dotknutých osôb je zverejnenie oznámenia o začatí konania možné považovať za postup v súlade so základnými pravidlami konania.</p>		
<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I § 157 ods. 2 písm. i) V bode 145 - V § 157 ods. 2 sa za písmeno h) vkladá nové písmeno i), ktoré znie: „i) udelenie súhlasu podľa § 86 ods. 1 písm. n),“.</p> <p>Navrhované znenie žiadame vypustiť.</p> <p>Odôvodnenie: Vzhľadom na textáciu uvedeného ustanovenia by navrhovaná zmena vylúčila aplikáciu ustanovení zákona č. 71/1967 Zb. Správny poriadok pri udeľovaní súhlasu podľa § 86 ods. 1 písm. n), ktoré je tiež</p>	<p>A</p>	

		predmetom tejto novelizácie v rámci ktorej sa navrhuje zmena ustanovenia		
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 150 ods. 1 písm. h) navrhujeme odstrániť písm. h) Odôvodnenie: Oprávnená osoba nezodpovedá za inštaláciu kamery a navyše sa tu používa nesprávny technický termín „inštalácia kamery“ malo by ísť o zmenu nastavenia kamery. Inštalácia je prvotný úkon, ktorý vykonáva schválená firma, ktorá za správnu inštaláciu zodpovedá.	N	Kompromisné riešenie V § 150 ods. 1 písm. h) sa zmení slovo „inštalácie“ na „nastavenia“
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 157 ods. 8 navrhujeme predĺžiť lehotu do 3 dní na do 15 dní Odôvodnenie: Ide o veľmi krátku dobu, kde oprávnená osoba nestihne ani naštudovať rozhodnutie a nie ešte realizovať konzultáciu s právnym zástupcom.	A	predĺži sa lehota do 3 dní na do 10 dní
SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO	O	Čl. I § 167 ods. 5 navrhujeme rozdeliť na samostatné odseky pre: povolenia/oprávnenia/osvedčenia technickej kontroly, povolenia/oprávnenia/osvedčenia emisnej kontroly, povolenia/oprávnenia/osvedčenia kontroly originality povolenia/oprávnenia/osvedčenia montáže plynových zariadení, z uvedeného dôvodu navrhujeme aj úpravu §	N	Kompromisné riešenie § 167 sa dopĺňa odsekmi 8 a 9, ktoré znejú: „(8) Trvanie podmienky dôveryhodnosti sa u osoby oprávnenej na vykonávanie technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení posudzuje samostatne vo vzťahu ku každej stanici a pracovisku, ktoré oprávnená osoba prevádzkuje. Strata

		<p>167 ods. 6 – kde žiadame zmeniť slovo „potvrdeniami“ na slovo „potvrdením“</p> <p>Odôvodnenie: Oprávnená osoba aj technik nadobúdajú oprávnenia/osvedčenia samostatne na výkon TK, EK a KO, preto by v prípade zrušenia jedného z vydaných oprávnení/osvedčení nemalo dochádzať automaticky k zrušeniu ostatných oprávnení/osvedčení a to z dôvodu, že osvedčenia sa nadobúdajú separátne na základe požiadaviek zákona. Vytvára sa tu kaskádový efekt, ktorý poškodzuje oprávnenú osobu. Prax preukázala, že k zrušeniu jedného oprávnenia môže dôjsť aj administratívnym pochybením, ktoré má za následok stratu dôveryhodnosti, ktorá spôsobí, že dôjde k zrušeniu všetkých oprávnení/osvedčení vydaných na tú istú oprávnenú osobu.</p>		<p>dôveryhodnosti vo vzťahu k jednej stanici alebo pracovisku nemá za následok stratu dôveryhodnosti a zrušenie oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení k ostatným staniciam alebo pracoviskám, ktoré oprávnená osoba prevádzkuje.</p> <p>(9) Pri povolení na zriadenie stanice technickej kontroly, pracoviska emisnej kontroly alebo pracoviska kontroly originality, pri udelení oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly, emisnej kontroly alebo kontroly originality, oprávnenia na montáž plynových zariadení alebo udelení osvedčenia technika technickej kontroly, technika emisnej kontroly, technika kontroly originality alebo technika montáže plynových zariadení sa za dôveryhodnú považuje len osoba podľa odseku 5, bez uplatnenia zachovania dôveryhodnosti podľa odseku 8.“.</p>
<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I § 168 ods. 2 písm. b) navrhujeme odstrániť písm. b)</p> <p>Odôvodnenie: EÚ smernica 45/2014 v čl. 13 bod 4 rieši len neustrannosť a objektivitu technika a nie oprávnenej osoby: „Kontrolný</p>	<p>N</p>	<p>Nie je možné odstrániť toto ustanovenie, pretože chceme zachovať maximálnu mieru objektivity kontrol.</p>

		<p>technik pri vykonávaní kontroly technického stavu nesmie byť v konflikte záujmov podľa požiadaviek členského štátu alebo dotknutého príslušného orgánu, aby bola zachovaná vysoká miera nestrannosti a objektívnosti.” Zákaz majetkového a personálneho prepojenia s výrobou, predajom alebo opravou vozidiel, systémov a komponentov... atď, je protiústavná a preto ju požadujeme vypustiť. Táto povinnosť mala byť prenesená na technika.</p>		
<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	O	<p>Čl. I Príloha č. 1 časti A ods. 2 písm. d) navrhujeme slovo na konci vety „osem“ zmeniť na slovo „deväť“.</p> <p>Odôvodnenie: Zmena odzrkadľuje reálny stav otváracej doby STK.</p>	N	<p>Nie je možné zmeniť toto ustanovenie, pretože sieť staníc technických kontrol je nastavená spravodlivo a správne.</p>
<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	O	<p>Príloha č. 1 časť A ods. 2 písm. e) navrhujeme text na konci vety „5 : 1“ zmeniť na „1 : 1“.</p> <p>Odôvodnenie: Súčasná právna úprava zaviedla pomer využitia univerzálnych kontrolných liniek v pomere 5 : 1 medzi ľahkými a ťažkými vozidlami. Keďže pre prevádzkovateľa stanice technickej kontroly nie je limitované aké vozidlá sa podrobujú technickej kontrole na univerzálnej kontrolnej linke, navrhuje sa stanoviť pomer 1 : 1, nakoľko pomer 5 : 1 je pri prevádzkovaní takýchto kontrolných liniek neadekvátny.</p>	N	<p>Nie je možné zmeniť toto ustanovenie, pretože sieť staníc technických kontrol je nastavená spravodlivo a správne.</p>

<p>SMaT SMaT - Spoločenstvo majiteľov a technikov STK, PEK, PKO</p>	<p>Čl. I § 170f ods. 4 V bode 156 - § 170f ods. 4 Navrhované znenie žiadame vypustiť</p> <p>Odôvodnenie: Uvedený návrh je v priamom rozpore s tým, čo Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky dlhodobo deklaruje a síce, že činnosti technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení nebudú po dátume 30.06.2026 zabezpečovať výlučne subjekty, ktorým typový schvaľovací orgán udelil na tieto činnosti poverenie.</p> <p>O Navrhované znenie ustanovenia § 170f ods. 4 však navodzuje dojem, že Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky fakticky až do 19.05.2033 obmedzí hospodársku súťaž v uvedených segmentoch podnikania tým, že až do uvedeného dátumu na uvedených činnostiach technických služieb nebudú môcť participovať žiadne iné subjekty.</p> <p>Je všeobecne známou skutočnosťou, že obmedzovanie hospodárskej súťaže je spoločensky neželaný jav, ktorého následky sa spravidla prejavujú v zníženej kvalite výstupov, keďže absencia konkurencie nevytvára na technické služby žiaden pozitívny tlak na zdokonaľovanie svojej činnosti.</p>	<p>N</p>	<p>Nie je možné vypustiť toto ustanovenie, pretože MD SR môže dať poverenie aj inej osobe.</p>
--	---	----------	--

	<p>Uvedené platí o to viac, že danou vecou sa zaoberá aj Úrad pre verejné obstarávanie, a to za účelom preverenia možných porušení zákonných povinností v rámci procesu výberu technických služieb. Je preto namieste sa domnievať, že účelom navrhovaného znenia § 170f ods. 4 je ešte výraznejší zásah do hospodárskej súťaže tým, že technické služby, ktoré v súčasnosti disponujú poverením od typového schvaľovacieho orgánu, nebudú najbližších takmer osem rokov čeliť žiadnej konkurencii. Na druhej strane, navrhované znenie súčasne znemožní na najbližších takmer osem rokov vstup do hospodárskej súťaže akémukoľvek subjektu, ktorý by sa o poverenie typového schvaľovacieho orgánu uchádzal.</p> <p>Novelizovať zákon s potvrdením existujúceho stavu do roku 2033 nedáva zmysel, presahuje mandát tejto vlády v tomto volebnom období a odsúva výkon novely do budúcnosti. Existujúci stav, pri ktorom máme ako jediný v EÚ zriadené súkromné spoločnosti ako technické služby (technická služba technickej kontroly, technická služba emisnej kontroly, technická služba kontroly originality a technická služba montáže plynových zariadení) okrem technickej služby overovania sa v praxi ukázal ako problematický a aj preto Ministerstvo dopravy SR (ďalej MD SR) rozhodlo o</p>		
--	--	--	--

	<p>prechode týchto kompetencií na štátom zriadenú právnickú osobu prostredníctvom tejto novely zákona č. 106/2018 Z.z. Zároveň chceme upozorniť aj na fakt, že stanice technickej kontroly na Slovensku financujú tieto súkromné spoločnosti ako monopoly bez možnosti voľby a výberu proti pravidlám EÚ o hospodárskej súťaži a napríklad v Českej republike vykonáva túto činnosť štát a zdarma. Ak sme v Slovenskej republike dokázali za dva mesiace zriadiť Ministerstvo cestovného ruchu a športu, tak si myslíme, že nemôže byť problém prevziať kompetencie technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení štátom alebo pod právnickú osobu zriadenú MD SR. Dôležitým argumentom podporujúcim skorší prechod na štát v čase prebiehajúcej konsolidácie je aj to, že štátu unikajú finančné prostriedky do súkromných rúk v hodnote asi 120 mil. € za 10 rokov až do roku 2033 a podľa výsledkov technických služieb ako súkromných spoločností (TESTEK, a.s., S-EKA, s.r.o., IRIS IDENT, s.r.o., CERTEST, s.r.o.) dostupných na www.finstat.sk tieto spoločnosti pri štátom garantovanom biznise odvádzajú na daniach minimálne finančné čiastky a prostriedky končia v súkromných rukách.</p>		
--	---	--	--

<p>SOI Slovenská obchodná inšpekcia</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I § 53 ods. 6 V záujme zachovania právnej istoty vo vzťahu medzi podnikateľským subjektom a kupujúcim, ako aj vo vzťahu k výkonu dohľadu nad riadnym dodržiavaním povinností vyplývajúcich z § 53 ods. 6, navrhujeme do predmetného ustanovenia doplniť konkrétnu zákonnú lehotu na vrátenie finančných prostriedkov kupujúcemu.</p>	<p>A</p>	<p>„(6) Ak došlo k porušeniu zákazu podľa odseku 3 alebo odseku 5, právnická osoba a fyzická osoba – podnikateľ je povinná prevziať späť vozidlo a kupujúcemu vrátiť späť finančné prostriedky vynaložené na kúpu vozidla, a to najneskôr do 15 dní od zistenia porušenia“.</p>
<p>TESTEK1 TESTEK, a.s.</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I novelizačné body: 59, 60, 61, 64, 65, 66, 69, 73, 74, 78, 79, 120, 144 a 156</p> <p>V navrhovanej zmene zákona č. 106/2018 o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „Zákon“) absentuje koncept výkonu a rozvoja činností technických služieb, ako aj definícia zámeru, čo má táto zmena priniesť.</p> <p>Osamotená zmena textu Zákona, ktorým sa výkon činností technických služieb prenesie na právnickú osobu zriadenú alebo založenú Ministerstvom dopravy SR alebo právnickú osobu so 100% majetkovou účasťou štátu v pôsobnosti Ministerstva dopravy SR, bez identifikácie o akú osobu by sa jednalo a ako bude táto personálne a materiálne zabezpečená, je len vytvorením problému, ktorý si v budúcnosti nevyhnutne bude vyžadovať ďalšie legislatívne úpravy a finančné náklady.</p>	<p>N</p>	<p>Doložky vplyvov a analýza na podnikateľské prostredie bude dopracovaná</p>

	<p>Z navrhovanej zmeny Zákona takisto nie je možné vyvodiť, aký prínos by takáto úprava mala mať alebo z čoho vyplýva jej potreba. Predkladateľ návrhu k tomu v dôvodovej správe neuvádza nič, okrem odvolania sa na predchádzajúci nerealizovaný návrh uverejnený na pripomienkové konanie pod číslom LP/2025/512.</p> <p>Je potrebné uviesť, že už súčasné znenie Zákona kladie vysoké nároky na osoby vykonávajúce činnosti technických služieb, či už v podobe výberového konania alebo následného plnenia ich zákonných povinností a ich kontroly zo strany príslušných štátnych orgánov. Je možné konštatovať, že minimálne odstránením výberového konania dôjde k zníženiu týchto nárokov, čo bude mať negatívny efekt na kontrolu a transparentnosť činností technických služieb.</p> <p>Vyššie tvrdenú nekonceptnosť návrhu preukazujú aj jednotlivé sprievodné materiály, ktoré boli predložené v rámci navrhovanej zmeny Zákona, keďže v nich nie sú uvedené viaceré rozhodujúce informácie a posúdenia. Absentuje tiež návrh zmien vykonávacích vyhlášok Zákona reflektujúcich navrhovanú zmenu Zákona.</p>		
--	---	--	--

	<p>V tejto súvislosti predkladateľ návrhu deklaruje, že navrhovaná zmena Zákona nebude mať žiadny vplyv na rozpočet verejnej správy. Pri vplyve na podnikateľské prostredie je stanovisko predkladateľa nejednoznačné, v dôvodovej správe tvrdí, že bude mať pozitívny vplyv, v doložke vplyvov naopak uvádza, že nebude mať žiaden vplyv. Je pritom zjavné, že výkon činností technických služieb osobou zriadenou alebo založenou ministerstvom, by zaťažil rozpočet verejnej správy zriaďovacími nákladmi a následne každoročne prevádzkovými nákladmi vo výške niekoľkých desiatok miliónov eur. Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie absentuje úplne, v dôsledku čoho tvrdený žiaden alebo pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie, podľa toho, ktorý zo sprievodných dokumentov má byť považovaný za smerodajný, nie je možné posúdiť vôbec.</p> <p>Súčasný systém výkonu činností technických služieb je pritom efektívny, samofinancovateľný, plní všetky legislatívne požiadavky vyplývajúce z vnútroštátneho práva a tiež práva Európskej únie. Rovnako je pozitívne hodnotený aj na medzinárodnej úrovni, čo preukazujú vyjadrenia Medzinárodnej komisie pre technickú kontrolu motorových vozidiel (CITA) v Bruseli.</p>		
--	---	--	--

		<p>Navrhovaná zmena Zákona by spôsobila nekonceptný zásah do výkonu činností technických služieb, ktorý by narušil súčasný efektívny systém ich výkonu, pričom táto zmena by nepriniesla žiadne prevádzkové, ekonomické alebo iné dôvody, ktoré by takúto zmenu odôvodňovali.</p> <p>Z týchto dôvodov navrhujeme zachovať súčasný stav.</p>		
<p>TESTEK1 TESTEK, a.s.</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I novelizačný bod 85:</p> <p>STK, pracoviská emisnej kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení prevádzkované oprávnenými osobami podliehajú pravidelnému overeniu plnenia podmienok, teda akreditovanej inšpekcii podľa normy ISO/IEC 17020:2012. Tieto inšpekcie sú v súčasnosti spoplatnené, preveruje sa pri nich dodržanie technických a administratívnych požiadaviek kladených na pracoviská oprávnených osôb. Navrhovaná zmena vymedzuje prípady, kedy má oprávnená osoba technickej kontroly znášať náklady súvisiace s týmito inšpekciami len na tie, kedy je zistené neplnenie požiadaviek predpisov.</p> <p>Návrh je priamo v rozpore s ustanovením § 70 ods. 8 Zákona, ktorý pojednáva o samofinancovateľnosti technickej služby z jej</p>	<p>N</p>	

	<p>činností vyplývajúcich v prípade technickej služby technickej kontroly z § 74. Prijatím navrhovanej zmeny by technické služby ušlý príjem za bezplatne vykonávané inšpekcie museli kompenzovať navýšením poplatkov za iné služby, napr. technická služba technickej kontroly uplatnením § 74 ods. 11 Zákona.</p> <p>Na území Slovenskej republiky neexistuje inšpekčný orgán akreditovaný podľa normy ISO/IEC 17020:2012, ktorý by vykonával inšpekcie takéhoto typu bez poplatku, ak by u inšpektovaného subjektu neboli nájdené nedostatky. Ak by legislatíva Slovenskej republiky zaviedla podmienenie poplatku výsledkom inšpekcie, vznikol by zjavný a v praxi ťažko riešiteľný konflikt záujmov. Samotná norma ISO/IEC 17020:2012 v bode 6.1.11 pojednáva o tom, že „pracovníci zapojení do inšpekčných činností sa nesmú odmeňovať spôsobom, ktorý ovplyvňuje výsledky inšpekcií“. Inšpekcia musí byť objektívna a nezávislá. Ak by bol poplatok viazaný na nález nedostatkov, vytvára sa motivačný konflikt: inšpektor alebo inšpekčný orgán by mohli byť nepriamo finančne motivovaní hľadať chyby. Aby sa predišlo konfliktu záujmov, zachovala dôvera v spravodlivosť inšpekcií a naplnili sa právne požiadavky, musí byť poplatok za inšpekciu viazaný na samotné vykonanie úkonu a nie na</p>		
--	---	--	--

		<p>jeho výsledok. Väzba poplatku na nález by mohla viesť k zneužívaniu alebo spochybňovaniu výsledkov. Poplatok za inšpekciu je úhradou za vykonaný úkon (službu), teda samotný výkon kontroly, nie za výsledok. Ekvivalentom pri pravidelných kontrolách vozidiel na STK, ktoré sú svojim charakterom podobné inšpekciám pracovísk, by bolo spoplatnenie len tých, pri ktorých je záverom, že vozidlo nie je spôsobilé na premávku, v opačnom prípade by boli bezplatné. Paradoxne, keďže kontroly vozidiel nie sú akreditované podľa normy ISO/IEC 17020:2012, dalo by sa podobné opatrenie zaviesť jednoduchšie práve pri nich.</p> <p>Z týchto dôvodov navrhujeme zachovať súčasný stav.</p>		
<p>TESTEK1 TESTEK, a.s.</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I novelizačné body 110, 111 a 114:</p> <p>Predmetom navrhovanej zmeny je zrušenie fyzických dokumentov - protokolov o kontrole technického stavu (ako z technickej, tak aj z emisnej kontroly) a ich nahradenie digitálnymi, prístupnými prostredníctvom internetu, a to s účinnosťou už od 1.7.2026. Návrh zmien príslušných vykonávacích vyhlášok Zákona reflektujúcich túto navrhovanú zmenu nie je súčasťou sprievodnej dokumentácie návrhu zmien Zákona.</p>	<p>N</p>	<p>Návrh zmien príslušných vykonávacích vyhlášok je vypracovaný. Účinnosť bude posunutá.</p>

		<p>Je potrebné uviesť, že ide o extrémne krátku lehotu medzi predpokladanou platnosťou novelizácie a jej účinnosťou, počas ktorej je nevyhnutné vyvinúť, otestovať a implementovať riešenie pre generovanie, tlač a distribúciu elektronických protokolov. Okrem toho je nevyhnutné vyvinúť, otestovať a implementovať zmeny celoštátneho informačného systému technických kontrol týkajúce sa skladovej evidencie jednotlivých STK, vybudovať dodatočné kapacity IT infraštruktúry pre generovanie a archiváciu elektronických protokolov, navrhnuť a implementovať dodatočné bezpečnostné opatrenia (pôjde o verejný prístupový bod / službu v kombinácii a neverejným zdrojom informácií). V tejto lehote technicky nie je možné zmenu zaviesť do praxe.</p> <p>Z týchto dôvodov navrhujeme účinnosť tejto zmeny minimálne 1 rok od schválenia novelizácie zákona v NR SR a vydania vykonávacích predpisov, teda tak, ako nám bola pôvodne ministerstvom táto zmena komunikovaná.</p>		
<p>TTSK Trnavský samosprávny kraj</p>	O	<p>§ 4 ods. 10 písm. b) V § 4 ods. 10 písm. b) sa na konci pripájajú tieto slová: „ako doplnok pri šliapaní cyklistu do pedálov,“.</p>	A	<p>V § 4 ods. 10 písm. c) sa na konci pripájajú tieto slová: „ako doplnok pri šliapaní cyklistu do pedálov, alebo na využitie funkcie asistencie pri chôdzi s bicyklom alebo asistencie rozjazdu bicykla,“.</p>

		Navrhujeme odstrániť uvedené doplnenie, nakoľko väčšina ebikeov a kargobikeov /ak nie všetky/ má aj Walk Assist (alebo asistencia pri chôdzi), čo je funkcia na elektrobicykloch, ktorá pomáha pri vedení bicykla vedľa seba – napríklad do kopca, po schodoch alebo v pešej zóne - touto formuláciou nastane nesprávna kategorizácia.		<p>S novelizáciou zákona by sa znovelizovala aj vyhláška č. 134/2018 Z. z., ktorá v § 31 stanovuje požiadavky pre bicykel s pomocným motorčekom. Doplnil by sa nový odsek 4, ktorý by znel:</p> <p>(4) Pomocný motorček môže umožňovať rozjazd bicykla alebo asistenciu pri schôdzi cyklistu najviac do rýchlosti 6 km · h⁻¹.</p> <p>Týmto by sa doplnilo používanie takéhoto pohonu pri rozjazde a pri chôdzi maximálne do rýchlosti 6 km/h. Ak by to bolo viac ako 6 km/h, tak by už išlo o vozidlo kategórie L podľa nariadenia (EU) 168/2013.</p>
TÜV SÜD Slovakia s.r.o. TÜV SÜD Slovakia s.r.o.	O	<p>Celému materiálu Pripomienka k čl. I, bodom 59, 60, 61, 64, 65, 66, 69, 73, 74, 78, 79, 120, 144 a 156</p> <p>Súčasný systém fungovania technických služieb TK, EK, KO a MPZ v Slovenskej republike je funkčný a efektívny a v súlade so stratégiami EÚ na zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky a ochranu životného prostredia. Technické služby sú kompetentné a kvalifikované subjekty, vybrané štátom na základe výberového konania po splnení predpísaných podmienok a vykonávajúce štátom delegované činnosti a úlohy na základe</p>	N	

	<p>poverenia. Súčasná právna úprava nelimituje zabezpečovanie činností súvisiacich s technickými službami len na súkromný sektor a umožňuje zúčastniť sa výberového konania aj štátnym subjektom, kdežto navrhovaná novela limituje zabezpečovanie činností výlučne len na právnické osoby založené alebo zriadené MD SR alebo na právnické osoby so 100% majetkovou účasťou štátu v pôsobnosti MD SR. Zo sprievodnej dokumentácie k novele nie je zrejмый dôvod obmedzenia výkonu činností technických služieb len na štátny subjekt, chýba komplexná analýza, prečo by súčasný systém zabezpečovania činností technických služieb prostredníctvom súkromných právnických osôb mal byť neefektívny a prečo je potrebné ho zásadne zmeniť. Taktiež absentujú zadané ciele a ambície navrhovanej zmeny, ktoré by mali prispieť k zlepšeniu súčasného systému, či zvýšeniu kvality výkonu činností zabezpečovaných technickými službami a v konečnom dôsledku zvýšeniu kvality výkonu kontrol vozidiel. Súčasný systém kontrol vozidiel v Slovenskej republike (vrátane činností technických služieb), čelí viacerým výzvam, ale je nastavený dobre, o čom svedčia aj uznanie zástupcov a členov medzinárodných organizácií.</p>		
--	--	--	--

	<p>Pripomienka k Čl. I, bodom 86 a 145</p> <p>Novela má umožniť z dôvodu nedostatku technikov technickej kontroly oprávnenej osobe technickej kontroly po dobu maximálne jedného roka zamestnávať minimálne jedného technika technickej kontroly s rozsahom osvedčenia na všetky kategórie vozidiel (držiteľom vodičského oprávnenia všetkých skupín) na základe súhlasu schvaľovacieho orgánu. Z návrhu nie je zrejmé, či schvaľovací orgán je takéto súhlasné stanovisko povinný vydať vždy, ak o neho oprávnená osoba požiada, alebo schvaľovací orgán môže vydať aj nesúhlasné stanovisko a na základe akého kritéria (podmienky).</p> <p>Pripomienka k Čl. I, bodom 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94 a 95</p> <p>Navrhované zmeny ustanovení § 90 zákona umožňujú vydať osvedčenie technika TK (EK, KO, MPZ) pre viac STK (PEK, PKO, PMPZ), ak prevádzkovateľom týchto STK (PEK, PKO, PMPZ) je jedna osoba. Keďže takáto osoba môže byť prevádzkovateľom STK (PEK, PKO, PMPZ) v lokalitách spadajúcich do územnej pôsobnosti viacerých okresných úradov v sídle kraja, činnosti týchto okresných úradov v sídle kraja vyplývajúcej im z ustanovenia § 137</p>		
--	--	--	--

	<p>písm. a) štvrtého bodu zákona v spojení s ustanovením § 159 ods.1 písm. a) zákona by boli bez potreby prijatia ďalších zmien nerealizovateľné.</p> <p>Navrhujeme, aby technikovi technickej kontroly, v prípade že jedna osoba prevádzkuje viaceré STK, ktoré spadajú do pôsobnosti rôznych okresných úradov v sídle kraja, boli vydané osvedčenia technika TK samostatne pre každú STK, pre ktorú príslušná osoba osvedčenie technika požiadala, tým okresným úradom v sídle kraja, do ktorého pôsobnosti príslušná STK spadá. Osvedčenie technika technickej kontroly pre druhú a každú ďalšiu STK jednej osoby by bolo vydané na základe osvedčenia technika technickej kontroly pre prvú STK danej osoby, v rovnakom rozsahu a platnosti. Obdobne by sa uplatňovalo pri vydávaní osvedčení technika EK, KO a MPZ a pri predĺžení platnosti osvedčení technikov.</p> <p>Miestna príslušnosť schvaľovacieho orgánu podľa ustanovenia § 159 ods.1 písm. a) zákona by zostala zachovaná.</p> <p>Pripomienka k Čl. I, bodom 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107 a 108</p> <p>Navrhuje sa doplniť možnosť predĺženia platnosti osvedčenia technika na základe absolvovania priebežného školenia, ktoré nie je</p>		
--	---	--	--

	<p>ukončené skúškou z odbornej spôsobilosti. Keďže momentálne nie sú známe podmienky absolvovania priebežného školenia, jeho rozsah, spôsob overenia odborných vedomostí, zručností, schopností a nových poznatkov nadobudnutých v rámci priebežného školenia, chceme poukázať na skutočnosť, aby prijatím takejto zmeny nedošlo v priebehu rokov k nepriamemu, no postupnému zníženiu požiadaviek a nárokov na odbornú spôsobilosť technikov a zníženiu kvality výkonu jednotlivých kontrol.</p> <p>Ďalej navrhujeme, aby sa zjednodušil proces prevodu oprávnenia z jednej osoby na druhú v prípadoch, keď sa pôvodná osoba (držiteľ oprávnenia) s novou osobou (nástupcom) zmluvne na prenechaní oprávnenia dohodli a v čase zrušenia pôvodného oprávnenia nová osoba už spĺňa všetky podmienky pre udelenie oprávnenia.</p> <p>Odôvodnenie: Pri prevode oprávnenia sa jedná vo väčšine prípadov o prevod celej STK s PEK (prípadne aj PKO) – areál s nehnuteľnosťami a technologickým vybavením, ktoré spĺňajú všetky podmienky na vykonávanie TK, EK (prípadne aj KO) a nástupca má záujem pokračovať vo vykonávaní kontrol v tých</p>		
--	---	--	--

		istých priestoroch, s tým istým vybavením a tým istým personálom. V súčasnosti musí pôvodná osoba požiadať o zrušenie pôvodného oprávnenia a nová osoba musí požiadať o udelenie povolenia na zriadenie STK, PEK (prípadne aj PKO) v rámci siete a následne o udelenie oprávnenia na vykonávanie TK, EK (prípadne aj KO). Keďže podmienky pre udelenie povolenia na zriadenie podľa § 83 zákona sú zopakované a doplnené o ďalšie v podmienkach pre udelenie oprávnenia podľa § 84 zákona, vo vyššie uvedenom prípade by mohol byť inštitút udelenia povolenia na zriadenie vynechaný, čo by minimalizovalo prestoje danej STK z dôvodu administratívnych úkonov.		
Verejnosť Verejnosť	O	<p>Celému materiálu</p> <p>Pripomienka k článku I bodu 27 navrhovanej novely zákona č. 106/2018 Z.z.:</p> <p>V dôvodovej správe je uvedené, že sa v tomto bode dopĺňajú nové prípady, kedy nemožno opätovne schváliť jednotlivé vozidlo, napríklad že bolo vozidlo vyvezené do iného štátu alebo bol vozidlu vydaný preukaz historického alebo športového vozidla.</p> <p>V navrhovanom znení § 30 odseku 3 písmena i) zákona však nie sú uvedené prípady nemožnosti opätovne schváliť jednotlivé vozidlo, keď bol vozidlu vydaný preukaz historického alebo športového vozidla.</p>	N	

	<p>Navrhujem doplniť znenie § 30 odseku 3 písmena i) zákona aj o tieto prípady, tak ako je to uvedené v dôvodovej správe.</p> <p>Pripomienka k článku I bodom 88 až 95 navrhovanej novely zákona č. 106/2018 Z.z.:</p> <p>Navrhované zmeny ustanovení § 90 zákona sú v praxi realizovateľné len v prípade, že oprávnené osoby technickej kontroly (emisnej kontroly, kontroly originality, montáže plynových zariadení), ktoré prevádzkuje jedna osoba spadajú pod miestnu príslušnosť jedného okresného úradu v sídle kraja. Pokiaľ jedna spoločnosť prevádzkuje napr. stanice technickej kontroly v rôznych krajoch, tieto spadajú do miestnej príslušnosti rôznych okresných úradov v sídle kraja (§ 159 ods. 1 písm. a) zákona), z čoho vyplýva, že okresný úrad v sídle kraja môže vydávať osvedčenia technikom len pre oprávnené osoby, ktoré majú sídlo v jeho územnej pôsobnosti. Vyplýva to aj z § 137 písm. a) bodu 4/ zákona, podľa ktorého okresný úrad v sídle kraja vedie evidenciu technikov v rámci svojej územnej pôsobnosti. Okresný úrad v sídle jedného kraja nemôže vydávať osvedčenia technikom pre oprávnenú osobu, ktorá nemá sídlo v jeho územnej pôsobnosti. Pokiaľ by malo zostať zachované navrhované ustanovenie § 90, je potrebné</p>		
--	---	--	--

	<p>upraviť aj ustanovenie § 159 ods. 1 písm. a) a ustanovenie § 137 písm. a) bodu 4. Aj tak by to však podľa môjho názoru spôsobovalo chaos v udelených osvedčeniach technikov, či už pri ich evidencii, zmenách, rušení alebo uplatňovaní sankcií. Ak chce autor novely zákona ponechať navrhované znenie § 90 zákona, navrhujem ho doplniť podmienkou, že jedno osvedčenie technika pre viaceré oprávnené osoby je možné vydať iba v prípade, že tieto oprávnené osoby spadajú pod miestnu príslušnosť jedného okresného úradu v sídle kraja.</p> <p>Pripomienka k článku I bodu 154 navrhovanej novely zákona č. 106/2018 Z.z.:</p> <p>Nevidím dôvod a neuvádza ho ani dôvodová správa, prečo by malo dôjsť k ďalšiemu predĺženiu lehoty na povinnú registráciu vozidiel kategórie L1e do roku 2032. Na jednej strane bojujeme s problémom neevidovaných elektrických kolobežiek, atď. a na druhej strane odďaľujeme urobenie poriadku v evidencii vozidiel kategórie L1e. Navrhujem ponechať ustanovenie § 170 ods. 3 písm. b) v pôvodnom znení, t.j. s povinnou registráciou vozidiel kategórie L1e do roku 2027.</p> <p>Pripomienka k článku I bodu 5 navrhovanej novely vyhlášky č. 131/2018 Z.z.:</p>		
--	---	--	--

	<p>V článku I bode 5 je uvedený nesprávny text „§ 42 ods. 13 písm. b)“. Správne má byť uvedený text „§ 42 ods. 14 písm. b)“.</p> <p>Ďalej navrhujem, aby navrhovanou novelou zákona č. 106/2018 Z.z. boli doriešené aj nasledovné veci:</p> <p>§ 26 - Jednotlivé vozidlo s obmedzenou prevádzkou</p> <p>V zákone je potrebné jasne zadefinovať maximálny rozsah obmedzeného územia, pre ktorý je možné vnútroštátne schváliť jednotlivé vozidlo s obmedzenou prevádzkou. Je tak možné urobiť napríklad stanovením počtu katastrálnych území susediacich obcí, na ktorých by bolo vozidlo prevádzkované. Navrhujem maximálne 2 až 3 katastrálne územia.</p> <p>Odôvodnenie návrhu:</p> <p>V praxi sa vyskytujú veľké rozdiely medzi obmedzenými územiaми uvádzanými do dokladov vozidiel schvaľovacími orgánmi. Videl som doklady, v ktorých bolo uvedených niekoľko desiatok katastrálnych území obcí v rôznych okresoch, alebo trasy začínajúce na</p>	
--	---	--

	<p>jednom konci okresu a končiace na druhom konci okresu. Podľa môjho názoru a vzhľadom na technické špecifikácie vozidiel (napr. max. rýchlosť do 25 km/h) takýto rozsah už nie je obmedzenou prevádzkou, ale bežnou prevádzkou poľnohospodárskych či lesných vozidiel. Inštitút jednotlivého vozidla s obmedzenou prevádzkou bol zavedený pre malých farmárov, ktorých obhospodarované územie je v katastri jednej obce, prípadne dvoch, pokiaľ bývajú pri hranici katastra. Tým, že nie stanovený maximálny rozsah obmedzeného územia, je tento inštitút zneužívaný aj veľkými poľnohospodárskymi či lesnými spoločnosťami, ktorých obhospodarované územie zasahuje aj do niekoľkých okresov. Schvaľovací orgán nemá v zákone dostatočnú a jasne definovanú oporu, ako prevádzku vozidla na takomto veľkom území nepovolit'. Prevádzkovatelia poľnohospodárskych a lesných vozidiel týmto spôsobom obchádzajú povinnosť absolvovania pravidelnej technickej a emisnej kontroly vozidiel.</p> <p>§ 41 - Duplikáty dokladov vozidla</p> <p>Navrhujem, aby bola do § 41 ods. 5 doplnená povinnosť žiadateľa v prílohe žiadosti o vydanie duplikátu TOV na vozidlo kategórie S, PN alebo výmennú nadstavbu z dôvodu</p>		
--	--	--	--

	<p>zničenia, straty alebo odcudzenia doložiť aj fotografie vozidla (pohľady, výrobný štítok, výrobné číslo).</p> <p>Odôvodnenie návrhu:</p> <p>Pri uvedených vozidlách sa kontrola originality nevykonáva a správny orgán tak nemá dostupné fotografie vozidla. Povinnosť predložiť k žiadosti o vydanie duplikátu TOV fotografie vozidla neustanovuje zákon, ani vyhláška č. 131/2018 Z.z.. Jedinou prílohou žiadosti je potvrdenie o ohlásení straty alebo odcudzenia TOV, z ktorého väčšinou nie je možné identifikovať okrem výrobného čísla nič iné.</p> <p>K vyžiadaniu súhlasu na vydanie duplikátu TOV a ZTO z typového schvaľovacieho orgánu je potrebné, aby správny orgán vedel určiť okrem výrobného čísla vozidla aj značku vozidla, jeho typ, druh (typ) karosérie (nadstavby) a rok výroby. Bez týchto údajov typový schvaľovací orgán nevie dohľadať zodpovedajúci ZTO vozidla. Rovnako sú tieto fotografie dôležité aj pre správne určenie kategórie vozidla, farby vozidla, spájacieho zariadenia, atď.</p> <p>§ 50 - Dočasné povolenie na prevádzku neschváleného jednotlivého vozidla</p>		
--	---	--	--

	<p>Vzhľadom k tomu, že okresné úrady už vydávajú nové tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C zo syntetického polyesteru, na ktorých vyznačujú dobu ich platnosti, navrhujem zväžiť opodstatnenie ustanovenia § 50 ods. 7 písm. f) o povinnosti vrátiť schvaľovaciemu orgánu tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom a príslušné doklady k nim po uplynutí ich platnosti. Zároveň navrhujem zosúladiť zákon č. 106/2018 Z.z. so zákonom č. 8/2009 Z.z., keď podľa § 50 ods. 4 písm. a) zákona č. 106/2018 Z.z. je možné vydať dočasné povolenie najviac na jeden rok (aj so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C), ale podľa § 127 ods. 3 zákona č. 8/2009 Z.z. je možné na tabuľke so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C vyznačiť jej platnosť najviac do konca mesiaca nasledujúceho po mesiaci, v ktorom bola tabuľka vydaná.</p> <p>Navrhujem, aby navrhovanou novelou vyhlášky č. 131/2018 Z.z. boli doriešené aj nasledovné veci:</p> <p>§ 21 až § 26 - Návrh - jednotlivo dovezené vozidlo z členského / zmluvného / tretieho štátu</p> <p>V § 21 ods. 5, § 22 ods. 5, § 23 ods. 2, § 24 ods.2, § 25 ods. 1 písm. h) a § 26 ods. 1 písm.</p>		
--	---	--	--

	<p>m) navrhujem doplniť podmienku, aby bol predložený doklad o prepustení do voľného obehu overený colným úradom v SR v prípadoch, ak nebol vydaný colným úradom v SR. Colný úrad by overením dokladu o prepustení do voľného obehu vydaného colným úradom iného štátu potvrdil jeho pravosť, platnosť a príslušnosť k vozidlu.</p> <p>Odôvodnenie návrhu:</p> <p>Pracovníci okresných úradov nemajú k dispozícii žiadne vzory dokladov o prepustení do voľného obehu vydávaných colnými úradmi iných štátov ani prístupy do systémov finančnej správy a nemajú tak reálne možnosť overiť pravosť týchto dokladov. V praxi sa pracovníci okresných úradov bežne stretávajú s tým, že v dokladoch o prepustení do voľného obehu absentuje identifikačné číslo vozidla VIN, alebo sú predložené rôzne druhy dokladov vrátane špedičných, pričom identifikačné číslo vozidla VIN je uvedené iba na špedičných dokladoch a nie v doklade o prepustení do voľného obehu. Problémom je aj to, že na špedičnom doklade býva iné číslo konania a nie je teda možné spárovať ho s dokladom o prepustení do voľného obehu. Vzhľadom k tomu, že väčšina colných dokladov je vydávaná už iba elektronicky, tzn.</p>		
--	---	--	--

	<p>že na tlačenej podobe nie je žiadna pečiatka a podpis, je falšovanie týchto dokladov veľmi jednoduché, zvlášť keď pracovníci okresných úradov nemajú možnosť overiť ich pravosť. Vzhľadom k tomu, že ide o poplatky a povinnosti spadajúce pod kompetenciu finančnej správy, navrhujem, aby finančná správa zabezpečovala aj overovanie týchto dokladov pred ich predložením na kontrole originality a okresnom úrade.</p> <p>§ 28 Návrh na opätovné schválenie jednotlivého vozidla na prevádzku v cestnej premávke</p> <p>Navrhujem, aby v § 28 ods. 2 bol zrušený text: „alebo pôvodná tabuľka s evidenčným číslom“.</p> <p>Odôvodnenie návrhu:</p> <p>V praxi sa stáva a počíta s tým aj JISCD, že vyradené vozidlo nie je možné nájsť v evidencii vozidiel a k predloženej tabuľke s evidenčným číslom (mnohokrát maľovanej rukou) tak môže navrhovateľ žiadať o schválenie akéhokoľvek vozidla (väčšinou ide o motocykle). Na veterárskych burzách sa často predávajú takéto tabuľky s evidenčným číslom, ktoré sú následne využívané na legalizáciu vozidiel, ktoré nikdy neboli v evidencii vozidiel v SR. Myslím si, že</p>		
--	---	--	--

	<p>samotná pôvodná tabuľka s evidenčným číslom nie je postačujúca k preukázaniu evidencie konkrétneho vozidla v SR.</p> <p>Navrhujem, aby v prípade, že neexistujú pôvodné doklady vozidla preukazujúce evidenciu vozidla v SR, bolo vždy potrebné predložiť navrhovateľom potvrdenie orgánu PZ o vyradení vozidla z evidencie.</p> <p>Ďalej navrhujem v § 28 ods. 1 písm. d) doplniť, aby doklady orgánu PZ o vyradení vozidla z evidencie vozidiel museli obsahovať okrem identifikačného čísla vozidla VIN aj značku vozidla, druh vozidla, pôvodné evidenčné číslo, rok výroby, dátum 1. evidencie vozidla či dátum a dôvod vyradenia vozidla z evidencie vozidiel. Zároveň navrhujem, aby súčasťou vydaných dokladov bola evidenčná karta vozidla so všetkými dostupnými údajmi.</p> <p>Odôvodnenie návrhu:</p> <p>V praxi sa stáva, že orgán PZ vydá doklad o vyradení vozidla, na ktorom je uvedený iba druh vozidla, identifikačné číslo vozidla VIN a informácia, že vozidlo bolo vyradené dňa podľa predpisov platných v čase vyradenia. Spočiatku orgány PZ vydávali k dokladu o vyradení vozidla aj evidenčné karty vozidla, potom však od toho upustili. Uvedené nedostatočné údaje o vozidle spôsobujú</p>	
--	--	--

	<p>problém pri technických kontrolách, emisných kontrolách a kontrolách originality, nakoľko technici nemajú o vozidle žiadne údaje z dokladov, a tak ani nevedia posúdiť zhodu vozidla s vozidlom, ktoré bolo evidované v evidencii vozidiel. Rovnako je dôležité vedieť aj konkrétny dôvod vyradenia vozidla, nakoľko pri niektorých dôvodoch vyradenia vozidla (recyklácia, neexistujúce vozidlo, ...) nie je možné opätovne schváliť vozidlo. Text používaný orgánom PZ „vozidlo bolo vyradené dňa podľa predpisov platných v čase vyradenia“ je pre schvaľovací orgán nepoužiteľný, nakoľko tam nie je uvedený ani príslušný paragraf zákona, podľa ktorého by si pracovník vedel zistiť dôvod vyradenia vozidla z evidencie. Uvádzanie roku výroby do dokladu orgánu PZ o vyradení vozidla považujem za dôležité aj z toho dôvodu, aby sa v prípade nezhody roku výroby museli technici kontroly originality či pracovníci okresného úradu zaoberať touto skutočnosťou, nakoľko inštitút opätovného schválenia vozidla je využívaný často na legalizáciu nikdy neevidovaných vozidiel v SR. Príkladom je pracovník Okresného úradu v Lučenci, ktorý je zároveň predsedom veterán klubu. Tento človek nemá problém opätovne schváliť vozidlo aj keď je rozdiel v roku výroby oproti evidencii vozidiel aj 16 rokov, alebo keď je vozidlo úplne inej značky ako v evidencii</p>		
--	---	--	--

	<p>vozidiel, alebo na dokladoch orgánu PZ o vyradení. A verím, že nie je jediným na Slovensku, ktorý zneužíva tento inštitút.</p> <p>§ 42 - Návrh - iná technická zmena</p> <p>Navrhujem, aby v § 42 ods. 13 bol doriešený spôsob dokladovania zmeny rozmerov a hmotností vozidla pre následný zápis do osvedčenia o evidencii.</p> <p>Odôvodnenie návrhu:</p> <p>V dôsledku montáže alebo demontáže plachty z valníkového vozidla dochádza aj k zmene výšky vozidla, čo sa musí premietnuť aj v riadku 29 osvedčenia o evidencii. Protokol o technickej kontrole vozidla neobsahuje nový údaj o výške vozidla a stanica technickej kontroly ani nemá oprávnenie vykonávať meranie rozmerov vozidla napriek tomu, že musí byť vybavená meračským pásmom. Pracovníci okresných úradov nemajú na základe čoho žiadať doklad o meraní výšky vozidla, a tak to merajú buď svojpomocne, alebo sa musia spoľahnúť na údaj zmeraný a dodaný prevádzkovateľom vozidla. Pritom tento údaj je pre prevádzkovateľa vozidla dôležitý, napríklad aj z dôvodu podjazdnej výšky niektorých mostov. Rovnako v dôsledku montáže alebo demontáže plachty z</p>		
--	--	--	--

		<p>valníkového vozidla resp. pri úprave valníkového vozidla na plošinové dochádza k podstatnej zmene prevádzkovej hmotnosti vozidla, čo sa musí premietnuť do riadku 31 osvedčenia o evidencii. Nesúladi medzi skutočnou prevádzkovou hmotnosťou vozidla a prevádzkovou hmotnosťou uvedenou v osvedčení o evidencii môže spôsobovať problémy nakladajúcej organizácii v súvislosti s § 69 ods. 5 zákona, nakoľko od dopravného podniku dostane podľa § 69 ods. 6 zákona nepresné údaje, v dôsledku čoho môže dôjsť k prekročeniu najväčšej prípustnej hmotnosti vozidla alebo jazdnej súpravy. Protokol o technickej kontrole vozidla neobsahuje nový údaj o prevádzkovej hmotnosti vozidla a stanica technickej kontroly ani nemá oprávnenie a podmienky na meranie hmotností vozidla. Pracovníci okresných úradov nemajú na základe čoho žiadať doklad o meraní prevádzkovej hmotnosti, a tak je to iba na ochote prevádzkovateľa vozidla absolvovať váženie vozidla niekde, kde disponujú váhou a doniesť vážny lístok. Bolo by vhodné v ustanovení tohto paragrafu doriešiť jednotne spôsob preukázovania zmeny rozmerov a hmotností vozidla pri tejto technickej zmene.</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	O	<p>Celému materiálu Navrhované prechodné ustanovenia v tomto znení ako chce novela musia byť vypustené v tomto znení:</p>	N	

	<p>„(3) Poverenie na vykonávanie činnosti technickej služby technickej kontroly, poverenie na vykonávanie činnosti technickej služby emisnej kontroly, poverenie na vykonávanie činnosti technickej služby kontroly originality a poverenie na vykonávanie činnosti technickej služby montáže plynových zariadení udelené podľa tohto zákona v znení účinnom do 30. júna 2026 zostáva v platnosti do dátumu, na ktorý bolo vydané.</p> <p>(4) Činnosť technickej služby technickej kontroly, činnosť technickej služby emisnej kontroly, činnosť technickej služby kontroly originality a činnosť technickej služby montáže plynových zariadení do 19. mája 2033 zabezpečuje fyzická osoba – podnikateľ alebo právnická osoba, ktorej typový schvaľovací orgán udelil na túto činnosť poverenie podľa tohto zákona v znení účinnom do 30. júna 2026." Dôvod vypustenia je ten ,že ak niečo bolo zriadené porušením zákona čo je nepochybné a PTS TK,EK,KO a MPZ boli zriadené na základe porušenia zákona o činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy č.575/2001Z.z. Ministrovi bol predložený návrh na výberové konanie ,ktoré nebol oprávnený vypísať. Na tomto základe nedôjde k znefunkčneniu PTS overovania ,ktorá ako jediná bola poverená na výkon činnosti v súlade zo zákonom a smernicou</p>		
--	--	--	--

		<p>2018/858ES poverená na základe žiadosti po predložení predpísaných oprávnení na výkon skúšok . Ostatné PTS boli činnosti ktoré má vykonávať Ministerstvo dopravy cez Okresné Úrady odbory dopravy ako štátny odborný dohľad čo aj v súčasnosti robí avšak bez patričných znalostí. Toto riešenie si vyžiada len výmenu pracovníkov na postoch ŠDÚ ako aj Okresných Úradoch odboroch dopravy ,zo súčasných bez technického vzdelania v odbore dopravy, alebo konštrukcie vozidiel.</p> <p>Momentálny stav je taký že na týchto ,hlavne teda riadiacich pozíciách pracujú ľudia zo vzdelaním sociálna práca alebo iné ktoré z dopravou nemá nič spoločné. Týmto opatrením sa zvýši efektivita ich práce a skrátia sa rozhodnutia, nakoľko odborne vzdelaní ľudia su zorientovaní v problematike a nepotrebujú odborný dohľad nad svojou prácou.</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	<p>O</p>	<p>Celému materiálu</p> <p>Túto pripomienku považujem za zásadnú . Úprava §29ods.5 Pri dovoze vozidla z členského štátu alebo zmluvného štátu schvaľovací orgán v návrhu podľa odseku 3 uzná doklady o kontrole technického stavu vozidla vydané v členskom štáte alebo zmluvnom štáte, kde bolo vozidlu vystavené OEV a pridelené EVČ , za predpokladu, že ide o kontrolu technického stavu vozidla a tieto doklady sú platné vzhľadom na lehoty platné v Slovenskej republike. Schvaľovací orgán musí</p>	<p>N</p>	

	<p>pri pochybnostiach overiť platnosť dokladov prostredníctvom Ministerstva Dopravy SR, ktoré požiadajú o potvrdenie pravosti OEV členský štát z krajiny dovozu ako aj pravosti kontroly technického stavu vozidla pred ich uznaním , a po overení aj odmietnuť uznať ak spochybnenie bolo dôvodné . Ak je dôvodné podozrenie, že vozidlo predstavuje riziko ohrozenia verejného záujmu na bezpečnosti a zdraví, schvaľovací orgán odmietne uznať doklady o kontrole technického stavu vozidla vydané v členskom štáte alebo zmluvnom štáte a vydá rozhodnutie aj s riadnym odôvodnením a možnosťou využiť opravný prostriedok. A v prípade že sa riadne spochybnia doklady o kontrole technického stavu vozidla, prevádzkovateľ vozidla je povinný na vlastné náklady vozidlo podrobiť kontrole na účely registrácie v Slovenskej republike.</p> <p>Odvôvodnenie: členské štáty ako dôkaz že vozidlo prešlo technickou kontrolou vydávajú nielen protokoly ale aj ďalšie potvrdenia že kontrola je platná takže vynucovanie ďalšej kontroly na uvedenie vozidla do premávky by bolo duplicitou a tá je zakázaná. Ak je pri kontrole na ceste postačujúce preukázanie platnosti tk dostačujúce napr. záznam o platnosti kontroly v osvedčení o evidencii ,alebo kontrolná nálepka o tk s vyznačením platnosti ,či osvedčenie o kontrole musí byť toto akceptované aj Odborom dopravy na</p>		
--	---	--	--

		<p>preregistráciu. Ďalej pre správne prevzatie práva únie je potrebné zaviesť pri dovoze aj kontrolu „Pred schválením tech.spôsobilosti“ ktorá bola predtým v zákone 725/2004Z.z a všetko fungovalo ako má .Zrušením a neakceptovaním tejto kontroly sa SR dostala do zbytočného problému .Vypustením tejto kontroly z zákona 106/2018 Z.z si Slovensko neplní riadne povinnosti neakceptovaním platných kontrol z krajín EÚ a na základe tohto porušenia čelí Slovensko žalobe na Súde. Táto problematika je popísaná vo výkladovom oznámení európskej komisie C 2007/68-04.</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	<p>O</p>	<p>Celému materiálu Túto pripomienku považujem za zásadnú z dôvodu že súčasná úprava §29 ods.6 neakceptuje rozsudky EÚ ,články ZFEÚ o voľnom pohybe tovaru ako aj smernicu o umiestnení riadenia. navrhujem zmeniť znenie tak aby bolo v súlade s našimi zaväzkami.</p> <p>§29 ods. (6)</p> <p>Schvaľovací orgán nesmie uznať ani schváliť jednotlivé dovezené vozidlo,</p> <p>a)</p> <p>ktoré nie je určené na prevádzku s pravostrannou cestnou premávkou; to neplatí, ak</p> <p>1.</p> <p>ide o vozidlo jednoúčelového využitia, ktoré vyžaduje umiestnenie riadenia inde ako na</p>	<p>N</p>	

	<p>ľavej strane vozidla; ostatné technické požiadavky musí vozidlo spĺňať na prevádzku s pravostrannou cestnou premávkou,</p> <p>2. ide o vozidlo určené na prevádzku s ľavostrannou cestnou premávkou, ktoré bolo prihlásené do evidencie vozidiel a ktoré z hľadiska plnenia technických požiadaviek pre osvetlenie a svetelnú signalizáciu vozidla, pre nepriamy výhľad z vozidla a pre stierače bolo prestavané na prevádzku s pravostrannou cestnou premávkou; konštrukčné zmeny vozidla ako úprava riadenia pre pravostrannú cestnú premávku nie sú potrebné, alebo</p> <p>Odvôvodnenie: Súčasná úprava nesprávne prevzala rozsudok C-150/11 a C-639/11 ktorý znel: Poľská republika si tým, že podriadila prihlásenie osobných motorových vozidiel do evidencie na svojom území tomu, aby mechanizmus riadenia umiestnený v nových osobných motorových vozidlách alebo v motorových vozidlách už prihlásených do evidencie v iných členských štátoch na pravej strane bol premiestnený na ľavú stranu, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 2a smernice Rady 70/311/EHS z 8. júna 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa mechanizmu riadenia motorových a ich prípojných vozidiel, článku 4 ods. 3</p>		
--	---	--	--

		<p>smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica), ako aj článku 34 ZFEÚ. Predmetom sporu bolo odmietnutie preregistrovať vozidlo po presťahovaní sa občana EÚ z Anglicka do Poľska .Jednalo sa o vozidlo Mitsubishi s typovým schválením podľa 2007/46ES teda malo COC a ak mal byť rozsudok presný preto sa v ňom muselo uviesť že Kat.M1 ,ale tento rozsudok platí pre všetky kategórie pretože sa na ne vzťahuje aj smernica 70/311ES na základe ktorej nieje možné odmietnuť vozidlu vyrobenému v EÚ registráciu ak jej vyhovelo. Tejto smernici vyhovuje každé vozidlo ktoré je vyrobené v EÚ a nezáleží na tom na ktorej strane má riadenie. A po tretie nieje možné zakázať preregistráciu vozidlu ak bolo uvedené na trh Únie v súlade s právnym poriadkom členskej krajiny lebo je tým porušená ZFEÚ čl.34-36 o voľnom pohybe tovaru.</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	<p>O</p>	<p>Celému materiálu Túto pripomienku považujem za zásadnú z dôvodu že došlo k porušeniu právneho poriadku SR. Navrhujem tuto zmenu: (§70 ods.1 Typový schvaľovací orgán vydá poverenie na vykonávanie technickej služby, v</p>	<p>N</p>	

	<p>ktorom môže určiť ďalšie podmienky na vykonávanie činnosti. Pri technickej službe overovania poverenie môže mať obmedzenú platnosť na základe obmedzenia platnosti osvedčenia o akreditácii alebo na základe obmedzenia ustanoveného osobitnými predpismi.</p> <p>2</p> <p>Zabezpečovať činnosti súvisiace s technickými službami je oprávnený typový schvaľovací orgán alebo v jeho mene fyzická osoba – podnikateľ alebo právnická osoba, ktorej typový schvaľovací orgán udelil na túto činnosť poverenie.</p> <p>(3 Technickou službou overovania je osoba poverená typovým schvaľovacím orgánom ako nezávislé skúšobné laboratórium na vykonávanie testov alebo skúšok alebo ako orgán posudzujúci zhodu na vykonávanie počiatočného posudzovania alebo priebežného posudzovania alebo na vykonávanie iných skúšok alebo kontrol podľa tohto zákona, vykonávacieho právneho predpisu podľa § 136 ods. 3 písm. f) a regulačných aktov v mene typového schvaľovacieho orgánu alebo schvaľovacieho orgánu, pričom je možné, aby tieto funkcie dočasne vykonával sám typový schvaľovací orgán.</p> <p>(4 Technická služba overovania je samofinancovateľná; údaje a činnosti technickej služby vyplývajúce z predmetu</p>		
--	---	--	--

	<p>poverenia poskytuje typovému schvaľovaciemu orgánu bezodplatne.</p> <p>Navrhujem: S okamžitou platnosťou zrušiť PTS TK,EK,KOa MPZ na základe §72 ods.3pism ,b z dôvodu že Minister bol zavedený a vypísal výberové konanie bez toho aby mal nato oprávnenie. Nieje možné poveriť niekoho na činnosť ak nemám nato oprávnenie! V tomto prípade bol porušený hlavne kompetenčný zákon č.575/2001 Z.z v ktorom má MD SR stanovené kompetencie a výberové konanie na vlastnú riadiacu a kontrolnú činnosť tam nieje. Vzhľadom nato že SNAS na 211tku neodpovedá ,bolo by vhodné preveriť či bolo vôbec možné udeliť akreditáciu ,a kto ich akreditoval? Podľa všetkého bol to pracovník Ministerstva s ktorým sa MD muselo rozlúčiť kvôli porušeniu povinnosti zamestnanca MD. Je potrebné komplet zrušiť §74až77 a upraviť povinnosti ministerstvu tak aby bola zabezpečená kontrolná a riadiaca činnosť a obmedzila sa len nato čo je nevyhnutné pre riadne fungovanie systému dohľadu nad STK. Tieto štyri paragrafy doslova zneli ako pracovná zmluva pre PTS TK,EK,KO a MPZ zakladali povinnosti a vytvárali reálne možnosti ich porušenia technikmi kedy boli následne sankcionovaní a PTS odmenení zaplatením faktúry ktorú dodali za kontrolu. Toto nieje</p>		
--	--	--	--

		<p>samofinancovanie ,ale MD SR by malo zväžiť prešetrenie OČTK ako PTS tak aj bývalých zamestnancov MD SR Ktorí sú dnes zamestnaní v týchto službách na pozíciach ktoré predtým riadili ako dohľad nad nimi ,ako aj aj osoby ktoré sú podpísané pod metodickými pokynmi ,ktorými sa porušujú smernice EÚ .Např. vykonanie pravidelnej kontroly na dovážanom vozidle ktoré nemá EVČ čo je povinnosť uvádzať na protokole pri pravidelnej TK,EK. Dialo sa tak napriek tomu ,že vozidlo malo platnú kontrolu a údaj v OEV nebol rešpektovaný. Toto bolo jedno z ďalších porušení smernice EÚ nakoľko sa nerešpektovalo OEV z krajiny dovozu a údaje v ňom zapísané. Ďalej zrušiť všetky metodické pokyny a urobiť z nich výber ,ktorý sa obmedzí na nevyhnutne potrebné úkony a dať ich ako prílohu k vyhláškam. Takto sa obmedzí porušovanie zákona ako bolo tomu doteraz, keď okresné Úrady boli schopné odmietnuť registráciu vozidlu napriek tomu že malo platnú kontrolu z krajiny dovozu na základe metodického pokynu ktorý nieje právnou normou. Touto zmenou by malo dôjsť k zosúladeniu s platným právom SR.</p>		
Verejnost' Verejnost'	O	<p>Celému materiálu Navrhujem túto úpravu: § 31 Dodatočné schválenie jednotlivého vozidla (1) Vozidlá podľa § 1 ods. 5, ktoré neboli</p>	N	

	<p>schválené na prevádzku v cestnej premávke alebo boli schválené na prevádzku v cestnej premávke, ale nezhodujú sa s týmto schválením, možno prevádzkovať v cestnej premávke len po ich dodatočnom schválení na prevádzku v cestnej premávke.</p> <p>(2) Dodatočne schváliť možno len vozidlo, ktoré bolo prihlásené v osobitných evidenciách vozidiel príslušných orgánov podľa § 1 ods. 5 a ktoré bolo z tejto osobitnej evidencie vyradené.</p> <p>(3) Dodatočne schváliť možno aj vozidlo, ktoré je dovezeným vozidlom a bolo vyrobené v EÚ a uvedené na trh bolo v členskej krajine EÚ ,kde nepodliehalo registrácii v čase jeho uvedenia na trh . Jedná sa hlavne o pracovné stroje a manipulačnú a poľnohospodársku techniku. Údaje potrebné na vystavenie OEV je možné získať od výrobcu či importéra ,alebo z evidencie vozidiel PZ SR ak už rovnaký stroj je evidovaný v SR. Poskytnutie údajov je výrobca či importér poskytnúť povinne a za odplatu nákladov ktorú mu MD SR schváli ako oprávnený výdavok nad rámec toho čo je povinný.</p> <p>Odôvodnenie : Touto úpravou sa zabezpečí uplatnenie ZFEÚ ,článkov 34-36 voľný pohyb tovaru ktorá bola prevádzkovaná v niektorej</p>		
--	--	--	--

		<p>členskej krajine v súlade s platnými právnymi predpismi členskej krajiny, bez potreby registrácie. Bez tejto úpravy sa či už občan alebo obchodník dostal do situácie kedy ak techniku zakúpil nevedel ju zaregistrovať nakoľko bolo po ňom vyžadované OEV z krajiny dovozu.</p> <p>Týmto opatrením sa zlepši podnikateľské prostredie a zlepšia sa podmienky na potravinovú sebestačnosť.</p>		
<p>Verejnosť Verejnosť</p>	O	<p>Celému materiálu Navrhujem úpravu v tomto znení § 107 Druhy technickej kontroly (1) Základným druhom technickej kontroly je technická kontrola pravidelná.</p> <p>(2) Technická kontrola sa člení na a) technickú kontrolu pravidelnú, b) technickú kontrolu zvláštnu, c) technickú kontrolu administratívnu, d) technickú kontrolu na prepravu nebezpečných vecí,</p>	N	

		<p>e) technickú kontrolu na vydanie prepravného povolenia,</p> <p>f) opakovanú technickú kontrolu,</p> <p>g) technickú kontrolu vykonávanú v rámci cestnej technickej kontroly.</p> <p>(h) technickú kontrolu pred schválením technickej spôsobilosti.</p> <p>Navrhovanou úpravou sa dosiahne náprava kedy okresné Úrady pri dovozevozidla odmietali uznať platné doklady o technickej kontrole a vyžadovali duplicitnú kontrolu v SR ktorá napriek tomu že bola deklarovaná ako pravidelná neobsahovala údaj o EVČ ktoré je povinnosťou uvádzať v protokole o TK v zmysle povinnosti prevziať smernicu 2014/45ES do národného práva. Napriek upozorneniam a nezjednaniu nápravy V tejto súvislosti je pre nerešpektovanie nadriadenej normy podaná žaloba na vnútroštátnom Súde,takže náprava je viac ako žiadúca. Navyše pravidelnú kontrolu ani nieje môže vykonať na dovážanom vozidle lebo smernica je primárne</p>		
--	--	--	--	--

		určená pre vozidla evidované na území členskej krajiny kde je vozidlo evidované. Takže toto by bolo možné ale len za predpokladu že dovezené vozidlo by muselo byť najprv evidované a až tak vykonaná na ňom technická kontrola. SR by mala brať do úvahy že toto je porušenie ktoré tu je už 7 rokov a takéto prípady podliehajú sankciám zo strany EÚ .		
Verejnost' Verejnost'	O	Celému materiálu Navrhujem zmenu §29 ods.6 písm,(j) . ak v zahraničnom osvedčení o evidencii jednotlivu dovezeného vozidla chýbajú niektoré povinné údaje, to neplatí ak je tieto údaje možné doplniť alebo získať jednoduchým potvrdením od výrobcu či importéra alebo z evidencie vozidiel v SR. Alebo údaje uvedené v registračnom doklade nezodpovedajú uvedenému vozidlu alebo zahraničné osvedčenie o evidencii jednotlivu dovezeného vozidla neumožňuje identifikáciu vozidla, Odvôvodnenie: Touto úpravou sa dosiahne že štátne orgány si splnia svoju povinnosť podľa ktorej sú povinné usmerňovať účastníka konania pomáhať mu v konaní. Napriek tomu že EÚ funguje viac ako 70 rokov dodnes neboli doklady zjednotené takže ,každý štát ma svoj a z toho dôvodu dochádza k tomu že tieto doklady sa stávajú častými spormi. táto úpravy by to mala odstrániť.	N	
Verejnost' Verejnost'	O	Celému materiálu Navrhujem úpravu §29 ods.9 takto : (9)	N	

	<p>Na vydanie osvedčenia o evidencii časť II a technického osvedčenia vozidla a na prihlásenie vozidla do evidencie vozidiel sa vzťahuje § 25 ods. 6, 8 a 9 primerane. Ak jednotlivito dovezené vozidlo má v zahraničných dokladoch vozidla uvedenú nesprávnu kategóriu vozidla alebo nesprávne údaje, schvaľovací orgán pri vystavení dokladov podľa prvej vety a podľa odseku 8 písm. b) uvedie správnu kategóriu vozidla a správne údaje, ak ide o zjavnú chybu v písaní v zahraničných dokladoch vozidla. Opravu je možné urobiť jednoduchým porovnaním v evidencii vozidiel v Slovenskej Republike ,alebo správne údaje dohľadať v ZTO vozidla rovnakého typu.</p> <p>Odvôvodnenie:</p> <p>V dokladoch k vozidlám či už evidovaných alebo dovážaných sa často nachádzajú nesprávne údaje. Väčšinou sa jedná len o písársku chybu ale niekedy je tam aj nezmysel či údaj kedy sa doklad vypisoval Formou „ctrl,C ctrl V“. Toto je jednoducho odstrániteľne a občan či podnik má vybavenú žiadosť bez predlžovania konania . V minulosti nesprávne údaje mali za následok odmietnutie preregistrácie lebo občan bol odkázaný aby mu boli údaje opravené tam kde došlo k omylu v zahraničí. Bohužiaľ úrady nevedia že ak vozidlo vyregistrujete tak oprava v dokladoch je nemožná a vystavenie nových by si</p>		
--	---	--	--

		<p>vyžadovalo opätovné zaregistrovanie tak následne opravu a následne vystavenie vývozných dokladov. Preto je potrebné zamestnať na OCDPK aj ŠDÚ ľudí s patričným vzdelaním ,aby vedeli čo je potrebné a nevyhnutné urobiť aby sa dala náprava vykonať jednoducho a promptne a neposielali ľudí na opravu v dokladoch do zahraničia kde systém môže fungovať odlišne a ešte je tam aj jazyková bariéra. Touto zmenou sa dosiahne odstránenie zbytočnej byrokracie a zlepší sa správne fungovanie vo vnútri Únie. Týmto spôsobom naplní SR svoju zákonnú povinnosť voči občanom usmerňovanie a napomáhanie v konaní.</p>		
<p>Verejnosť Verejnosť</p>	<p>O</p>	<p>Celému materiálu Stanovisko k návrhu 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.</p> <p>K bodu: Zmena systému výkonu technických služieb v cestnej premávke.</p> <p>Na základe analýzy návrhu novely zákona č. 106/2018 Z. z. , si dovoľujem predložiť nasledovné oficiálne stanovisko, ktoré zohľadňuje legislatívne, ekonomické, odborné a spoločenské aspekty problematiky výkonu technických služieb v Slovenskej republike.</p>	<p>N</p>	

	<p>I. Význam a prínos súčasného modelu technických služieb.</p> <p>Súčasný systém výkonu technických služieb v oblasti cestnej premávky, ktorý je založený na transparentných výberových konaniach, umožňuje výkon činností kvalifikovanými štátnymi aj neštátnymi subjektmi. Tento model má viacero nesporných výhod:</p> <p>Funguje efektívne a odborne – sieť technických služieb je stabilná, profesionálne zabezpečená a technologicky vybavená.</p> <p>Je samofinancovateľný – služby sú financované priamo koncovými užívateľmi, bez záťaže pre štátny rozpočet.</p> <p>Je spravodlivý a otvorený – výber subjektov prebieha na základe objektívnych kritérií (odbornosť, infraštruktúra, kvalita).</p> <p>Zodpovedá praxi v iných členských štátoch EÚ, kde obdobné činnosti vykonávajú kvalifikované nezávislé subjekty pod dohľadom štátu (napr. Nemecko, Rakúsko).</p> <p>Podnikateľské subjekty pôsobiace v tejto oblasti vynaložili nemalé investície do infraštruktúry, technológií, informačných systémov a odborného personálu. Tieto subjekty dlhodobo preukazujú vysokú úroveň odbornosti, právnej zodpovednosti a</p>		
--	--	--	--

	<p>transparentnosti.</p> <p>II. Riziká navrhovanej zmeny systému.</p> <p>Navrhovaná novela, ktorá predpokladá výkon technických služieb výlučne štátnym subjektom bez výberového konania, predstavuje závažný zásah do existujúceho systému. Uvedený prístup prináša niekoľko zásadných rizík:</p> <p style="padding-left: 40px;">Zrušenie výberového konania je v rozpore s princípmi hospodárskej súťaže, rovnosti a transparentnosti.</p> <p style="padding-left: 40px;">Zavedenie jediného štátneho poskytovateľa bez preukázania odbornej spôsobilosti a infraštruktúry môže viesť k zníženiu kvality a dostupnosti služieb.</p> <p style="padding-left: 40px;">Financovanie zo štátneho rozpočtu je systémovo nespravodlivé a neudržateľné – služby budú hradené aj občanmi, ktorí ich nevyužívajú.</p> <p style="padding-left: 40px;">Zánik alebo oslabenie existujúcich technických služieb, ktoré plnia svoju funkciu bezchybne, znamená stratu investícií, know-how a odborných kapacít.</p> <p>III. Návrhy na úpravu legislatívneho riešenia.</p> <p>Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti navrhujem nasledovné legislatívne riešenia, ktoré rešpektujú verejný záujem a zároveň</p>		
--	--	--	--

	<p>ochraňujú funkčný a overený model:</p> <p>1. Zachovanie pluralitného a súťažného modelu.</p> <p>Technické služby musia zostať dostupné pre štátne aj neštátne subjekty, ktoré spĺňajú zákonom stanovené podmienky.</p> <p>Výkon činností technických služieb má byť podmienený výberovým konaním na základe odborne a transparentne nastavených kritérií.</p> <p>2. Garantovanie samofinancovania systému.</p> <p>Technické služby by mali byť aj naďalej financované priamo používateľmi – bez potreby výdavkov zo štátneho rozpočtu.</p> <p>Tento prístup je hospodárne a sociálne spravodlivý.</p> <p>3. Posilnenie právneho a inštitucionálneho rámca.</p> <p>V prípade výkonu činností verejnej moci musí byť tento výkon výslovne upravený v zákone, a musí byť zabezpečený verejný dohľad.</p> <p>Právne prostredie musí zabezpečiť predvídateľnosť, právnu istotu a zodpovednosť.</p> <p>4. Reformy tam, kde sú potrebné.</p>		
--	--	--	--

	<p>Uvítame odbornú diskusiu o potrebných úpravách v oblastiach, kde sa objavujú právne alebo systémové problémy (napr. v oblasti kontroly originality atď...).</p> <p>Tieto reformy však musia byť cieľovo zamerané, odôvodnené a proporčné, nie plošné a likvidačné.</p> <p>Záverečné stanovisko.</p> <p>Domnievame sa, že navrhovaná novela zákona v súčasnej podobe neprimerane zasahuje do stabilného a funkčného systému, ktorý bol vybudovaný s podporou štátu a v súlade so smerovaním Európskej únie. Tento zásah môže spôsobiť nenapraviteľné škody odborne spôsobilým súkromným subjektom, ktoré zohrávajú významnú úlohu pri zabezpečovaní bezpečnosti cestnej premávky.</p> <p>Navrhujeme preto prepracovanie novely zákona tak, aby:</p> <ul style="list-style-type: none"> bola zachovaná pluralita poskytovateľov technických služieb, bol výkon týchto služieb výberový, odborný a zákonný, boli rešpektované doterajšie investície a úroveň odbornosti, bola zabezpečená verejná kontrola, 	
--	---	--

		<p>transparentnosť a spravodlivé financovanie.</p> <p>Iba takto koncipovaná legislatíva bude zaručovať kontinuitu, kvalitu, právnu istotu a ochranu verejného aj podnikateľského záujmu v tejto kľúčovej oblasti.</p> <p>Dátum: 17.11.2025</p> <p>Meno a priezvisko: Ing. Zsolt Solár</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	<p>O</p>	<p>Celému materiálu Túto pripomienku považujem za zásadnú a apelujem na MD SR aby sa ňou nezaoberalo. Pripomienku dalo Mesto Bratislava a znie: Prosíme do textu zákona začleniť zadefinovanie vozidla typu „beerbike“, či už priradením k niektorej z existujúcich definícií vozidiel alebo vytvorením samostatnej definície v kategórii ostatných vozidiel. Prípadne navrhujeme rozšírenie zoznamu zvláštnych vozidiel o tento druh vozidiel. Odvôvodnenie: „BEERBIKE" nie je vozidlo ale atrakcia primárne určená na prepravu ale na konzumáciu alkoholu čiže takéto vozidlá nemajú čo hľadať na pozemných komunikáciách po ktorých sa pohybujú aj iné vozidlá. Prevádzka by pre takéto atrakcie mala byť povolená len na komunikáciách ako je pešia zóna alebo iný uzavretý objekt kde nie je</p>	<p>N</p>	<p>Pripomienka prerokovaná emailovou komunikáciou. Hlavné mesto netrvá na pripomienke.</p>

		<p>premávka ostatných vozidiel kde by mohlo dôjsť k stretu. Budúci rok začína platiť aj zákon ktorý za požitie alkoholu nepostihuje len vodiča ,ale aj spolujazdcov určitých kategórii vozidiel do ktorého tato atrakcia by presne spadala pod sankciu. Túto atrakciu by malo v svojej kompetencii plne spravovať mesto avšak nedokážem si predstaviť ako a kde? Napr. ktorá poisťovňa by dokázala takúto atrakciu poistiť v prípade že by došlo k nehode či poškodeniu zdravia keď ešte pred samotnou jazdou bolo jasné že bude porušený zákon a spolujazdci budú používať alkohol čím sa zvyšuje nebezpečie na vznik poistnej udalosti. Alkohol je jednou z výnimiek kedy nedochádza k plneniu poistenia. A taktiež neverím že túto atrakciu by niekto schválil do premávky minimálne ,aby mu bol vystavený CE certifikát pre všeobecnú bezpečnosť potrebný na uvedenie výrobku na trh EÚ ! Takže toto by bol druhý dôvod neplnenia poistenia . Niekedy je lepšie trochu viac porozmýšľať ako vypustiť takýto nezmysel Mesto Bratislava!.</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	<p>O</p>	<p>Celému materiálu K celej novele zásadná pripomienka. Nie je možné návrh znenia zákona v rámci MPK schváliť ktorýmkoľvek relevantným účastníkom konania „na slepo“ bez oboznámenia sa so znením príslušných vyhlášok, na ktoré sa návrh odvoláva a ktoré môžu nežiaduco ovplyvniť deklarovaný zámer</p>	<p>N</p>	<p>Návrhy vyhlášok sú vypracované.</p>

	<p>a účastníci MPK tým následne prebrať spoluzodpovednosť za negatívny spoločenský dopad.</p> <p>Absolútne nie potrebné naháňať termín účinnosti celej predloženej iniciatívnej novely k 1.7.2026. Je nedôvodný. Neprijatím jeho navrhovanej účinnosti nie je ohrozený žiadny termín vyplývajúci z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/14 z 19. decembra 2024, ktorým predkladateľ argumentuje ako hlavný dôvod predloženej novely, s výnimkou ustanovení zákona týkajúcich sa vozidiel kategórie U, ktorých účinnosť postačuje k 1.1.2028. Nie sú potrebné ani iné relevantné dôvody, ktoré si vyžaduje prax.</p> <p>Bez akýchkoľvek pochybností je ale potrebné zamerať sa na vypracovanie nového kvalitného návrhu ako komplexu vrátane vyhlášok, posúdenie jeho reálnej aplikácie v praxi z hľadiska ekonomických a odborných parametrov.</p> <p>Negatívnym dopadom navrhovanej expresnej účinnosti zákona je odborné nezvládnutie jeho vypracovania z dôvodu časovej tiesni.</p> <p>Z uvedených dôvodov postačí účinnosť zákona k 1.1.2028 k ustanoveniam zákona týkajúcich sa kategórie vozidiel U vyplývajúcich z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/14 a k ostatným ustanoveniam najskôr k 1.1.2030.</p>	
--	---	--

<p>Verejnost' Verejnost'</p>	<p>Celému materiálu</p> <p>V minulosti štát prostredníctvom svojej rozpočtovej organizácie vo svojej pôsobnosti zabezpečoval nielen podporné činnosti ako ich označilo ministerstvo v návrhu, ale aj samotné výkony STK. Teda činnosti, ktoré majú nesporne priamejší a zásadnejší dopad na motoristov, než podporné činnosti. V prípade samotných STK sa jedná o tzv. vynútené výkony, ktoré musí občan, ako prevádzkovateľ vozidla, zo zákona povinne strpieť a uhradiť cenu za ich absolvovanie, pričom časť nákladov za poplatky, ktoré technickým službám reguluje štát a ktoré si technické služby účtujú za svoje služby a spravovanie systému v SR, je podľa nás iba zlomok konečnej ceny, ktorú si jednotlivé STK svojvoľne, častokrát kartelovo, stanovujú sami a účtujú nám ako dopravcom alebo všeobecne občanom.</p> <p>To znamená, že na rozdiel od iných krajín musíme ekonomicky znášať nielen vynútenú povinnosť štátu, ale tiež neprimerané zisky jednotlivých majiteľov STK (pričom ich biznisplán je zaručený, nie je potrebné ho vymýšľať, pretože ide o štátom delegovanú činnosť a majiteľ STK vie dopredu, aké bude mať náklady na svoje zriadenie a prevádzku). Paradoxne cena za výkon STK na Slovensku nie je štátom stanovená, hoci v ekonomicky a motoristicky vyspelých krajinách ES je</p>	<p>N</p>	
---	--	----------	--

		<p>regulovaná (na Slovensku to tak bolo v 90tych rokoch), čo pre našich konkurentov z EÚ v oblasti dopravy je finančnou výhodou t. j. oslabuje to našu konkurencieschopnosť. Vďaka lobingu súkromných STK sa však regulácia na Slovensku zrušila a cenotvorba je na divoko. Výsledok pre nás dopravcov ako aj občanov motoristov je prispôbiť sa skutočnosti, že štát nemá odvahu vstúpiť do regulácie cien za STK a tým urobiť poriadok a nenechávať sa ovplyvňovať zo strany lobistov z radov STK, ktorí sledujú prednostne svoje ekonomické záujmy (vid' finstat, z ktorého vyplýva, že u niektorých STK cca každé štvrté euro z tržieb je ziskom súkromnej firmy). Štát ako regulátor by mal sledovať predovšetkým záujmy prevádzkovateľov vozidiel (dopracov aj občanov) a nepripustiť neprimeranú ekonomickú záťaž za vynútenú povinnosť absolvovať STK. Predložená novela nerieši problém občanov a najmä nás, ktorí musíme absolvovať STK každoročne s celým vozovým parkom za neprimeranú cenu, čo výrazne vplýva na naše náklady. Odporúčame ministerstvu vytvoriť takú úpravu zákona, ktorá bude riešiť skutočné a zásadné problémy, ktoré trápia motoristov a brať na zreteľ predovšetkým potreby občanov a nie lobistov z STK.</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	O	<p>Celému materiálu Dovolím si pre lepšie pochopenie vysvetliť kto</p>	N	

	<p>a čo sú vlastne pts TK,EK,KO aMPZ. ako z predošlého pripomienkového konania tak aj teraz sa tu ešte nájdú prispievatelia že s PTS TK,EK,KO a MPZ je všetko v úplnom poriadku. No nie nieje. Jediná PTS je PTS overovania a ta bola zriadená na základe plnenia povinnosti SR k EÚ vyplývajúcej z smernice 2007/46ES neskôr zrušenej a nahradenej smermicou 2018/858ES a taktiež aj z Nariadenia Vlády SR 140/2009 z roku 2009.Takto to má napísané aj v poverení a to poverenie získala na základe jednoduchej žiadosti po splnení podmienok pre skúšobné laboratórium a akreditácii. Ani jedna ostatná PTS nemá takéto poverenie. V ich poverení figuruje len zákon 106/2018Z.z ktorý Spracovali sekčný riaditeľ odboru cestnej dopravy a riaditeľ Štátneho dopravného Úradu a predložili ho Ministrovi Dopravy aby ho predložil na schválenie v parlamente. Celý material bol spracovaný tak aby zvýhodňoval len určité subjekty a primárne neriešil zlepšenie jak podnikateľského prostredia tak zlepšenie života občanov ktorý s ním prichádzali do kontaktu,ale len tvorbu zisku pre štyri dopredu dohodnuté firmy.a takto to tu fungovalo cez 20rokov a stalo to občanov podľa dostupných verejných info cca cez 14 mil.eúr ročne ktoré si tieto subjekty ktoré nerobili technické kontroly ,ale vykonávali prácu za MD SR za ktorú si ale nenechali platiť ministerstvu lebo ak by tomu</p>		
--	---	--	--

	<p>tak bolo tak hned' po prvej faktúre by bolo po biznise. Biznis fungoval tak ,že si vybrali určitú stanicu technickej kontroly a išli ich kontrolovať čo majú robiť buď pracovníci ministerstva alebo okresné úrady. Samozrejme že kontrolu vyfakturovali kontrolovanému subjektu a ten je aj zaplatil z obavy straty licencie pretože ak nie tak by sa vystavil represii zo strany pts za výdatnej podpory ministerstva. Ďakujem súčasnému ministrovi že nabral odvahu a začal čistiť ministerstvo od hydry čo tam cez 20 rokov parazitovala. Toto platilo pre Testek a SEKA, Ešte lepšie funguje IRIS kontrola originality. To že jedným zo zakladateľov bol DRUKOS odsúdený za ekonomickú trestnú činnosť len potvrdzuje oprávnenosť konečne zrušiť túto zlodejinu! Je treba prevziať jednoduchý model dohľadu napr. tak ako je to v ČR kde to funguje pod ministerstvom obchodu a priemyslu cez mestský úrad z rozšírenou právomocou pre TK čo je obdoba našich okresných úradov v sídle kraja a EK pod mestským úradom čo sú v SR okresné úrady. Originalita je nezmysel preto ju nemajú .Kriminalitu tam rieši polícia ako všade len v SR sme nato potrebovali IRIS a samozrejme ze za peniaze. Taktiež všetky pracoviska KO čo sú tie pracoviská čo reálne kontrolujú vozidlá za peniaze čím zhoršujú voľný pohyb v rámci unie samozrejme že tiež nie zadarmo musia byť okamžite zrušené a ak</p>	
--	--	--

		<p>je podozrenie na trestnú činnosť správny orgán má ako každý možnosť podať podnet na PZ SR ktorý je na takú činnosť určený. z týchto dôvodov musia byť tieto štyri PTS okamžite zrušené a ich činnosť prevzatá štátom. Zrušenie zlepši podnikateľské prostredie ,odstráni byrokraciu aka niej nikde v EÚ a zlacni kontroly technického stavu ako aj náklady na preregistráciu.netreba zabudať že čiastka za ich pôsobenie s požehnaním ŠDÚ bola 14,5 mil.ročne a pan minister by mohol iniciovať prešetrovanie či to bolo požehnané bezodplatne keď bývalí pracovníci ministerstva sú na vysokých pozíciách v testeku. Myslím že ak niekto doteraz pochyboval ,tak teraz sa mu oči otvorili a nieje tu viac miesto na obhajobu tejto zlodejiny!</p>		
<p>Verejnosť Verejnosť</p>	<p>O</p>	<p>Čl. 1 § 90 ods. 13 K novelizačnému bodu č.96 Navrhovanú zmenu považujem za nespravodlivú voči nám technikom. Súčasnú zmenu zákona nám umožňuje zmeniť zamestnávateľa bez hrozby straty platnosti ovedčenia v priebehu 1 roka. Navrhovaná zmena nám túto možnosť prakticky odoberie a tým pádom budeme znova “”otrokmi”” majiteľov STK keďže nebude možné prestúpiť na inú STK bez toho aby sme absolvovali nové základné školenie. Považujeme to za presadenie záujmov majiteľov STK v snahe udržať si nás technikov za každú cenu a ak nie</p>	<p>N</p>	

		<p>tak ako znepríjemnenie “prestupu” na inú STK pod podmienkou absolvovania základného školenia. Navrhovaný novelizačný bod neuvádza, ako závažne technik za 5r porušil ustanovenie zákona, čo znamená, že ak technik v období 5 rokov vykonal čo i len ľahkú chybu za čo dostal najnižšiu pokutu, tak už toto je podmienka aby mu nebolo umožnené prestúpiť na inú STK bez toho aby absolvoval základné školenie, hoci doškoloovací kurz absolvoval pred niekoľkými týždňami/mesiacmi. Z uvedeného novelizačného bodu mi ako technikovi znova vychádza, že sa rozhodlo o nás-bez nás. V tomto kontexte preto navrhujem ministerstvu neprijat' takto plánovanú zmenu. Zároveň by sa ministerstvo malo zaoberať myšlienkou zriadiť združenie/organizáciu výlučne nás technikov, ktorá sa bude tiež podieľať na všetkých dôležitých procesoch ktoré sa nás budú dotýkať Je predsa nemysliteľné, aby sme boli súčasťou spoločenstva, v ktorom sa rozhoduje bez toho aby sme my-technici STK mohli rozhodnúť o otázkach, ktoré sa nás dotýkajú.</p>		
Verejnost' Verejnost'	<input type="radio"/>	Celému materiálu Ushsjsxj	N	
Verejnost' Verejnost'	<input type="radio"/>	Celému materiálu Pripomienka	N	
Verejnost' Verejnost'	<input type="radio"/>	Celému materiálu Dávam pripomienku nesúhlasím treba zmenu	N	

<p>Verejnosť Verejnosť</p>	<p>Celému materiálu Čl. 1 § 90 ods. 13 K novelizačnému bodu č.96 nesúhlasím s touto zmenou v novele. Ak technik porušil svoje povinnosti a bol potrestaný týmto by to malo byť vybavené. V prípade opakovaného porušenia áno vtedy je na mieste tvrdší postih ,ale nerozumiem tomu prečo sa viaže oprávnenie technika na a jeho zrušenie či nové školenie pri zmene zamestnávateľa? Systém je potrebné zmeniť tak že bude predpísané prvé školenie ukončené skúškou ktorým technik získa oprávnenie a následne napr,v pravidelných dvojj ročných cykloch absolvuje školenie ktoré bude obsahovať pokrok v technike .nové právne normy a inovatívne postupy aby kontroly išli z dobou. V žiadnom prípade zakončené skúškou! Toto bol nápad nejakého premotivovaného úradníka ktorý vedel prečo to robí. To potom by sa tu mohli začať preskúšavať aj lekári aj vodiči aj inštalatéri a keď neuspjú v inovatívnom teste tak stratia diplom či oprávnenie. Vzdelávanie je potrebné zabezpečiť prostredníctvom okresných úradov v sídle kraje preto je tam nevyhnutná okamžitá zmena ,a obsadiť OCDPK absolventmi technických odborov nie veterinármi ktorí nevedia kde je sever a užívajú si zamestnanie a pritom ani nevedia čo robia. toto je spôsob ako odstrániť byrokraciu , neistotu, a zabezpečiť pokrok a dobré pracovné</p>	<p>N</p>	
---------------------------------------	--	----------	--

		<p>podmienky ako v štátnej správe tak aj v súkromnom sektore. Tak to funguje v ČR a funguje to dobre. Aj preto musí byť prechod PTS TK,EK,KO a MPZ pod štát pretože pôsobil v tomto sektore represívne až nátlakovo a chovali sa ako výpalníci .A štát sa nato veselo prizeral. Preto je potrebné dať tomu novú tvár aby technická kontrola bola nielen obligatórnou povinnosťou ale aj životnou situáciou bez nepríjemných zážitkov. Tento spôsob tu nastavili tieto subjekty parazitujúce na systéme kontrol umelo vytvárali prostredie na čo najviac porušení ,aby mohli následne vykonať kontroly čo im produkovalo zisky .To že to bolo negatívne pre STK nehralo úlohu .Samozrejme štát bol tomu nápomocný a odmena vo forme finančnej sankcie nesmela chýbať.</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	<p>O</p>	<p>Celému materiálu Vítam zmenu zákona pre ktorú sa konečne ministerstvo rozhodlo. Musím však poznamenať že celý zákon tak ako je, je jeden lobby projekt úzkej skupiny ľudí v prostredí dohľadu nad kontrolami vozidiel ako na ministerstve tak aj v súkromnom sektore. Tlieskam ministrovi Rážovi je konečne po toľkých rokoch si on jediný všimol čo sa mu na ministerstve deje a začal čistiť ŠDÚ. Zákon 106/2018 Z.z ako celok je zlý a bude ho treba v budúcnosti kompletne prerobiť .A čo je okamžite nevyhnutné? .Okamžité zrušenie</p>	<p>N</p>	

		<p>PTS ktoré fungujú na základe výberového konania lebo vznikli porušením kompetenčného zákona a prenos týchto výkonov pod štát cez odborne vzdelaných pracovníkov okresných úradov ,tým pádom sa aj skvalitní činnosť v štátnej správe pretože doteraz tam na tejto pozícii pracovali veterinári či umelci a pod. Okamžité zrušenie kamier na STK ,a na to čo je nevyhnutné postačuje foto záznam tak ako sa teraz vykonáva. Možno snád' pridať ešte jednu fotku pred brzdovou stolicou aby sa dalo odčítat kedy asi boli brzy merané. Dôvod je ten že žijeme v 21vom storočí ,chodíme do práce a nie do výkonu trestu v nejakej gubernii kde je kamerový dohľad jednou formou trestu. A toto je dôvod ktorý ma naštartoval k tejto pripomienke :PTS aby si zvýšili zisky presadili kamery cez ministerstvo a zaťažili STK povinnosťou. Zabudli však že na odhaľovanie trestnej činnosti tu máme PZ SR a správny výkon kontrol štát ,ktorý to dokáže ľavou zadnou nešikanóznym spôsobom. PTS sa nominovali do pozície skoro boha niekedy až tak že zastupovali ministerstvo dopravy v zahraničí čo je choré. A toto im musí zlomiť väz!</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	O	<p>Pripomienka k bodu 111 – zavedenie elektronického protokolu Ministerstvo zavedením elektronického protokolu pri STK mení súčasný stav ohľadom</p>	N	<p>Stále zostáva možnosť papierového protokolu.</p>

		<p>vydávaných tlačív.</p> <p>S takto spracovaným návrhom na zavedenie elektronického protokolu, za nás dôchodcov nesúhlasím a žiadam zachovať protokol v stave ako doteraz.</p> <p>Z perspektívneho hľadiska s prihliadnutím na pokračujúcu informatizáciu spoločnosti možno tento krok uvítať, ale je potrebné jeho účinnosť načasovať, na neskoršie obdobie cca o 5 až 7 rokov, kedy možno predpokladať vyššiu počítačovú gramotnosť nás starších občanov, než u terajšej mladej generácii.</p> <p>Ak nedostane občan po STK vytlačený protokol ako doteraz, na ktorom sú uvedené nedostatky o nespôsobilosti vozidla, nebude vedieť, čo má automechanikovi v servise povedať.</p> <p>Aj keď návrh obsahuje možnosť vytlačenia protokolu, neobsahuje ale prílohy ako má elektronický protokol vyzeráť. Z návrhu nie sú jasné ani podmienky vystavovania protokolu. Kedy STK vystaví len elektronický protokol a kedy papierový, či je to povinné, čo to bude stáť a ktorý protokol bude použiteľný v prípade sporov a na úradoch. Používanie len elektronického protokolu znevýhodní počítačovo menej gramotných ľudí.</p>		
Verejnosť Verejnosť	O	<p>Čl. I. k čl. I. body: 59, 60, 61, 64, 65, 66, 69, 73, 74, 78, 79, 120, 144 a 156</p> <p>k čl. I. body: 59, 60, 61, 64, 65, 66, 69, 73, 74, 78, 79, 120, 144 a 156</p>	N	

	<p>Chystaná zmena nie je v dôvodovej správe jasne vysvetlená. Nevysvetľuje dôvod prečo súčasný stav nevyhovuje a prečo je potrebné ho zmeniť na stav keď nebude potrebné výberové konanie.</p> <p>Ak štát identifikuje nedostatky v súčasnom stave, jednoduchším a efektívnejším postupom by bola úprava podmienok a pravidiel výkonu tejto činnosti.</p> <p>Návrh neobsahuje analýzu dopadov na verejné financie. Ide pritom o zabezpečenie činností, ktoré sú často veľmi odlišné z pohľadu vybavenia technických služieb.</p> <p>Oblasti ako technické kontroly, emisné kontroly kontroly originality či montáž plynových zariadení predstavujú samostatné odborné a legislatívne komplexy. Každá z nich je založená na dlhodobu získavaných vedomostiach a skúsenostiach odborníkov pôsobiacich v jednotlivých technických službách. Tých si nie je možné vychovať za pár mesiacov.</p> <p>Navrhovaná zmena zákona č. 106/2018 v súčasnej podobe nepreukazuje jasné prínosy oproti existujúcemu systému. Doporučujeme</p>		
--	---	--	--

		<p>ponechať súčasný stav s možnosťou štátu vybrať si subjekt u ktorého sú najlepšie vytvorené podmienky s nižším dopadom na štátny rozpočet.</p> <p>CERTEST, s.r.o. technická služba montáže plynových zariadení</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	<p>O</p>	<p>Čl. I bod 85 čl. I. bod 85:</p> <p>V pripravovanej zmene v § 89 kde sa v ods. 1 písm. e) vypúšťajú slová „znášať náklady spojené s overením“. Toto by mohlo naznačovať že túto činnosť má technická služba vykonávať bezplatne. Zavedenie takéhoto modelu by viedlo k ohrozeniu našej samofinancovateľnosti a tým k rozporu s § 70 ods. 8, kde máme za úlohu byť samofinancovateľní.</p> <p>Na výkon overovaní technická služba musí mať platnú akreditáciu, ktorá je finančne aj administratívne náročná. S činnosťou overení sú spojené aj cestovné náklady, mzdy zamestnancov, režijné a prevádzkové náklady, ktoré nie je možné dlhodobo znášať bez primeranej úhrady. Ak chceme zachovať samofinancovateľnosť, budeme nútení premietnuť výpadky tržieb do iných cien, čo veľmi pravdepodobne môže vyvolať nespokojnosť odbornej verejnosti v našej</p>	<p>N</p>	

		<p>oblasti.</p> <p>Technickú službu vykonávame na základe poverenia keď nás štát vybral vo výberovom konaní. Navrhovaná úprava zásadne mení pravidlá počas platnosti existujúceho poverenia. Zákon po takejto zmene zákona bude naďalej vyžadovať aby sme túto činnosť vykonávali, naďalej nám bude ukladať povinnosť splňať rovnaké podmienky, ale po novom kontrolovanému subjektu nestanoví povinnosť na náhradu nákladov.</p> <p>Vzhľadom na ohrozenie samofinancovateľnosti a nezávislosti inšpekčného orgánu navrhujeme ponechať doterajšie znenie.</p> <p>CERTEST, s.r.o. technická služba montáže plynových zariadení</p>		
Verejnost' Verejnost'	O	<p>k novelizačnému bodu č. 59</p> <p>Pripravovaná novela je procesne zlá, logicky nezdôvodnená, technicky nezmyselná a ekonomicky zaťažujúca. Nie je uvedený ani jeden relevantný dôvod, prečo predkladateľ uvedenú novelu plánuje zaviesť. Aký je dôvod? Prečo MD neuviedlo čo ho viedlo k takejto zásadnej zmene? Veď to je úplne zásadná informácia a dôvod aby sa o takejto zmene vôbec začalo uvažovať. Zdôvodnenie , že ide o zjednodušenie administratívnych procesov v oblasti technickej kontroly je absolútny</p>	N	

	<p>nezmysel, pretože uvedené spôsobí presný opak. Ak má predkladateľ v záujme zlepšiť celkovo systém kontrol na Slovensku tak týmto krokom môže zásadne celý systém rozvrátiť. Takouto zásadnou zmenou dôjde k deštrukcii celého systému na STK, pretože ak to preberie pod seba štát tak už z minulosti vieme, že taký systém, ktorý riadi štát nikdy nebude efektívny, ale len ekonomicky extrémne nákladný. Ak si toto predkladateľ neuvedomuje, tak je to buď neznalosť problematiky alebo na druhej strane snaha o ekonomicky výnos (nie však štátu). Ak ale teda má ministerstvo v záujme zlepšiť systém STK tak navrhujem začať postupne a hlavne komplexne. Systém STK sa dá zlepšiť v nasledovných krokoch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zmeniť systém fungovania činnosti technika, nech činnosť vykonávame dodávateľsky ako s.r.o. alebo ako živnosť (nech nás žiadny majiteľ STK nemôže tlačiť do výkonu a vyhodnotenia vozidla) - vytvoriť (minimálne podporiť myšlienku) združenie technikov, aby sme mali zásadné slovo pri tvorbe legislatívy, ktorá sa technikov dotýka - zriadiť jednotnú a jedinú organizáciu, ktorá bude partnerom pre ministerstvo a ktorá bude združovať všetky STK a bude mať neopomenuteľné slovo pri tvorbe legislatívy. - liberalizovať sieť technických služieb, kde bude mať štát majetkovú účasť 		
--	---	--	--

	<p>- liberalizovať sieť STK, teda, nech činnosť vykonáva každý kto splní stanovené podmienky a štát bude mať spoluvlastníctvo v každej STK</p> <p>- ak chce štát zo systému kontrol ekonomicky ťažiť, tak zoštatniť alebo minimálne mať rovnako majetkovú účasť v každej STK</p> <p>Myslím, že takýmto návrhom by sa zachoval systém STK v SR na vysokej úrovni a zároveň by to bol znak toho, že naozaj ide ministerstvu o to, aby systém fungoval konečne efektívne a zároveň ekonomicky výhodne pre štát. Vznik štátnej s.r.o. bez uvedenia dôvodu zrušenia technických služieb je absolútnym znakom arogancie moci a snahy o ekonomický výnos pre úzku skupinu ľudí, ktorí sa v r. 2033 budú usmievať, avšak už to nebudú oni, kto bude musieť vysvetlovať pred médiami a verejnosťou, prečo sa nedá absolvovať STK, keďže systém nefunguje. Ako vždy to budeme práve my technici, na koho budú občania útočiť a sťažovať sa, že novonastavený systém je taký slovenský - peniaze preč a nič nefunguje. Zároveň je absolútne neprípustné, aby nás ako technikov zastupoval oficiálne niekto, kto nikdy nevlastnil žiadnu STK, nemá alebo donedávna nemal žiadne vedomosti o systéme STK a vedie spoločenstvo spôsobom za zatvorenými dverami. Nás ako technikov sa nikto nepýtal, nemáme takmer žiadne právo sa</p>	
--	---	--

		<p>vyjadriť, ani náš majiteľ nám nevie odpovedať na množstvo otázok, pretože odpovede jednoducho nepozná. Dohodne sa všetko za zatvorenými dverami a my ako technici sa všetko dozvedáme ako hotové. Presne to je dôvod aby sa zriadila jednotná a jediná organizácia, ktorú bude viesť niekto na základe hlasovania všetkých STK a TECHNIKOV v SR a to najmä na základe jeho odborných vedomostí. Rovnako by bolo potrebné zriadiť organizáciu technikov, aby náš hlas bol rovnako dôležitý ako majiteľov STK, pretože bez nás by sa žiadna STK nevykonala!!! Táto novela preto nič nerieši, nech sa pokojne do činnosti technických služieb prihlási ktokoľvek, keď preukáže splnenie stanovených podmienok, ale začínať transformáciu kontrol vozidiel od poslednej inštalácie čo je technická služba je absolútne nepochopenie fungovania STK v SR a snaha o destabilizáciu systému. Navrhujem ministerstvu lepšie sa zamyslieť nad systémom kontrol, pri snahe zlepšiť celý systém (čo je dúfam zámerom prečo chcú meniť systém) začať koncepčne od začiatku a postupne.</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	O	<p>Celému materiálu Po prečítaní si dnešných pripomienok som definitívne presvedčený že ministerstvo dopravy urobilo veľký krok vpred keď otvorilo zákon pre verejnost'. Zrušenie PTS TK,EK,KO a MPZ je nutné pretože vznikli porušením</p>	N	

	<p>kompetenčného zákona a ich okamžité nezrušenie bude mať finančný dopad na rozpočet SR nakoľko vytváraním metodik týmito službami ktoré odobril ŠDÚ dochádzalo k nesprávnym úradným postupom až dokonca tak že rozhodnutie ministra bolo v odôvodnené na ich základe čo nieje problém preukázať na súde a štát bude musieť svoje zlyhanie odškodniť. Rádovo pre jeden subjekt v stovkách tisíc eur. A že ich po prvom úspešnom rozsudku bude ako húb po daždi to garantujem. Hlavný problém bol iris ident a druhým testek. To že sa s tým ministerstvo nedokázalo vysporiadať je jeho máslo na hlave aj jeho zodpovednosť. Ďalším problémom sú kamery. myslím že rozoberať tento chorý nápad ktorý mali technické služby mal jeden účel a tým bol zisk. Samozrejme že bez spojenca na ministerstve by to nešlo. Treba ďalej prehodnotiť aj sankcie a predčasné zrušenie oprávnenia technikov. Taktiež pri dovoze vozidla je potrebné jasne zadefinovať nemožnosť zaevidovať dovezené vozidlo. Ak ma kupujúci k vozidlu OEV a to bolo vydané a nieje falšované je irelevantné či je platne alebo nie. Ak vozidlo prejde technickou kontrolou v SR je povinnosť také vozidlo zaevidovať. môže to byť prípad kedy si občan SR kúpi v zahraničí vozidlo ktoré je nepojazdne alebo po havárii .pokiaľ ho da do stavu takého aby prešlo technickou kontrolou môže prejsť</p>	
--	---	--

	<p>niekoľko mesiacov. To že vozidlo malo prejsť kontrolou ktorou neprešlo lebo bolo predané vytvorí podmienku kedy je vyregistrované teda OEV je neplatné. Ak tak paragraf treba upraviť tak,že ak je predložené OEV z krajiny dovozu je správny orgán povinný vozidlo zaregistrovať aj keď bolo OEV zneplatnené. Bez OEV je možné vozidlo zaregistrovať len vtedy ak národná autorita z krajiny dovozu potvrdí platnosť OEV. Nepredloženie OEV by malo byť zdôvodnené stratou alebo krádežou ohlásenou na PZ SR alebo v zahraničí a predložené potvrdenie a čestným vyhlásením potvrdená pravosť tvrdenia . Toto vidím ako dôsledok green dealu ako rýchlu likvidáciu spaľovákov v západnej európe aj za pomoci aj SR. Ministerstvo do dnešného dňa si nesplnilo zákonnú povinnosť podľa §136 ods.2 písm.a bod 51 a to že vydáva alternatívne technické požiadavky pre jednotlivý dovoz ojazdeného vozidla z vybraných tretích štátov a uverejňuje ich vo vestníku ministerstva dopravy, .To svedčí len o tom že dovoz vozidiel si mohli dovoliť len veľké firmy ktoré si u výrobcu dohodli výrobu týchto vozidiel s komponentami EHK ES čo pri väčšej sérii nie je problém a v tretích krajinách to dokáže nielen predajca značky ale ešte aj malý regionálny dealer ,to platí aj pre umiestnenie volantu na opačnú stranu. Vzhľadom nato že naši občania pracujú v tretích krajinách a</p>		
--	---	--	--

	<p>sťahujú sa po čase domov aj s majetkom ,ktorý dokonca EÚ oslobodila od clá a DPH SR nevytvorila podmienky aby si tento majetok mohli doma zaregistrovať!!! SR v súčasnej dobe kvôli tomu čelí žalobe. Ak sa nechceli svojho majetku vzdať tak museli obtiažne vozidlo zaregistrovať hocikde inde v EÚ čo nie je problém len v SR a tak následne doma kde aj tak čelili problémom za čo je tiež SR žalovaná. Toto je výsledok súčasných technických služieb a bývalého riaditeľa ŠDÚ a jeho hydry! Minimálne toto je dôvod okamžitého zrušenia vybraných PTS a dohľad presunúť pod štát cez ministerstvo a odborne vzdelané osoby na OCDPK. Je tu veľa dobrých pripomienok tak dúfam že ministerstvo zapracuje do zákona tie ktoré sú veľmi naliehavé aby nespôsobovali štátu či sankcie či povinnosť nahradiť škody nesprávnym úradným postupom. Zákon tak ako je teraz napísaný je celý zlý tendenčný a porušuje ZFEÚ ako aj nerešpektuje rozsudky EÚ Súdu a nerešpektuje smernice EÚ za ktoré v prípade žaloby môže byť SR sankcionovaná. Tento zákon je potrebné teraz okamžite pozmeniť ,aby sa minimalizovali postihy, a čo v najkratšej možnom čase je ho treba celý prepracovať a prijať nanovo v súlade s povinnosťami ktorými sme viazaní . V prípade záujmu som ochotný po 12 tich rokoch šikany darebákmi na ŠDÚ OCDPK aj PTS cez</p>	
--	---	--

		spolupracujúce stk pomôct ministerstvu. Ministerstvo kontakt má .Šebek Ľubomír.		
Verejnost' Verejnost'		<p>Celému materiálu Pripomienka k iniciatíve predkladateľa</p> <p>Na vedomie neopomenuteľným účastníkom MPK - predkladateľ novely plní objednávku SMaT !</p> <p>Navrhovateľ vo viacerých prílohách vlastného materiálu k LP/2025/512 uviedol, že sa jedná o iniciatívny návrh. Zatajil však dôležitú skutočnosť, čiá iniciatíva bola takúto novelu predložiť. Je verejným tajomstvom, že skutočným iniciátorom bola neziskovka SMaT.</p>		
	O	<p>Predkladateľ až po dátume oficiálneho ukončenia pripomienok 28.10.2025 k LP 2025/512, bez pokračovania rozporovým konaním, predčasne ukončil proces z dôvodu spojenia noviel zákona č.106/2018 Z. z. Opakovaným konaním v skutočnosti zmaril referendum odborníkov v oblasti podporenia hromadnej pripomienky voči experimentu. Obral tak o čas a energiu nielen veľké množstvo podporovateľov hromadnej pripomienky ale i ostatných účastníkov MPK a vzbudil nedôveru k tvorbe legislatívneho procesu v SR. Zostáva dúfať, že ho nezmarí aj v spojenej novele. Poučený z priebežného monitorovania obsahu pripomienok, svoj</p>	N	

	<p>pôvodný dôvod zamaskoval novým dôvodom - zapracovanie zmien v súvislosti s prijatím nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/14 z 19. decembra 2024.</p> <p>Nariadenie EP sa ale netýka celej spojenej novely, iba určitej časti jej ustanovení. Časť novely týkajúca sa presadenia zmeny v činnosti technických služieb, je tá istá ako v prvom MPK.</p> <p>Predkladateľ zrejme dúfal, že pôvodne predloženú novelu pretlačí v tichosti bez závažných pripomienok a bude mať dostatok času na prípravu druhej časti novely.</p> <p>Nezvládol však legislatívny proces časovo, keď od počiatku obe novely nespojil do jednej v rámci jedného konania, ani odborne, keď k návrhu zákona do MPK nepripojil vyhlášky, na ktoré sa v návrhu odvoláva. Bez oboznámenia sa s ich znením, nemožno objektívne posúdiť text návrhu.</p> <p>Nadalej aj v LP/2025/562 platí, že iniciátorom novely, nielen v časti technických služieb, ale i niektorých spojených ustanovení, je SMaT.</p> <p>Kto to vlastne SMaT je? Ten kto dlhodobo sledoval ich profil si vedel prečítať, čo bolo primárnym dôvodom ich konštituovania, keď na svojej stránke mali uvedené, že ich hlavným</p>		
--	--	--	--

	<p>cieľom je zastaviť nezmyselnú liberalizáciu siete STK. Povedané ľudskou rečou chrániť si svoje ziskové záujmy, nepripustiť si konkurenta do monopolu svojho teritoriálneho pôsobenia. Postupne však veľmi pružne menili svoj profil a začali expandovať aj mimo výkonu STK do oblasti kde majú nulovú prax, ale a priori od počiatku zámer deštruovať. Začali najskôr na MD svojimi častými návštevami a vypisovaním rôznych námietok voči existujúcej právnej úprave naprieč spektrom vedúcich pracovníkov rezortu, vnucovaním im svojich vlastných požiadaviek, masívnom využívaní resp. zneužívaní zákona o slobodnom prístupe k informáciám, takmer vo všetkých rezortoch, inicializovaním rôznych druhov žalôb a trestných oznámení.</p> <p>Predstavitelia SMaT ostentatívne dáva najavo do celého sveta svoj najsilnejší argument, ktorý mu dáva kompetencie a ktorým sa zaštiľuje - veľkosť masy ľudí ktorých má za sebou, najmä pracoviskami TK, EK, KO a MPZ, ktoré manipuluje svojou demagógiou, že v akej pohode budú žiť, keď sa zrušia súkromné technické služby. Nebudú musieť chodiť na školenia a ak tak iba online, nebudú musieť chodiť na skúšky, nebudú podrobovaní overovaniu a odbornému dozoru, budú dostávať prístup do celoštátneho IS zadarmo a podobné absurdity.</p>		
--	---	--	--

	<p>Čo samozrejme pravda nie je, pretože nič nie je zadarmo a priebežné vzdelávanie s overením znalostí i dozor nad systémom bude bez akýchkoľvek pochybností aj naďalej. Ale v momentálnej eufórii sa to pracoviskám veľmi dobre počúva a na týchto populizmoch si predstavitelia SMaT budujú svoju kariéru. Tlačí sa do všetkých možných médií. Prezentuje svoje názory založené na nesprávnom úsudku, kde síce povedia kus pravdy, ale vytrhnutej z kontextu. Ak by úmyselne nezamlčali aj druhú časť pravdy ich vyjadrenia by dávali opačný výklad než ten, ktorý masírujú poslucháčom do mysle. Hovoria im iba tú časť pravdy, ktorá zapadá do ich scenára. Napr. zo spektra štátov si zobrali za vzor určitú laxnosť v ČR, nie však ostatné ekonomicky i motoristicky vyspelé štáty, kde sú školenia povinné a skúšky technikov i platnosti osvedčení v kratších intervaloch než u nás, kde je nekompromisný dozor nad výkonom kontrol, kde sa za využívanie IS platí ap. Akosi opomenuli uviesť, že už aj v ČR sa pripravujú prísnejšie regule. V súvislosti s predloženou novelou, predsedkyňa predstavenstva SMaT oznámila všetkým členom, že hromadnú pripomienku novely zákona o technických službách v rámci LP/2025/512 podanú profesorom Hujom, v ktorej stručne ale zrozumiteľne uviedol dôvody</p>	
--	---	--

	<p>pre jej zamietnutie, nie je potrebné samostatne pripomienkovať, pretože oni ako združenie ju budú pripomienkovať. Nepriamo tým pracoviská vyzvala, aby sa nezúčastňovali MPK, čím vyžaduje slepú dôveru, marí ich slobodnú vôľu, obmedzuje ich zákonné právo prejaviť svoj vlastný názor a pasuje sa do pozície jediného najkompetentnejšieho, ktorý keď sa vyjadrí akokoľvek bude to „správne“ a vyhradzujúceho si oprávnenie konať navonok v mene pracovísk združených v SMaT.</p> <p>Je potrebné dať zrozumiteľne predstaviteľom SMaT najavo, že mali zostať pri svojom pôvodnom zámere z času konštituovania sa, venovať energiu obhajobe svojich primárnych oprávnených záujmov a neprekračovať rubikon do oblasti funkčného systému a jeho deštrukcie.</p> <p>Svojim antisystémovým konaním si vykoledovali nastavenie zrkadla, v ktorom sa obrazí ich pravá tvár, bez masky pokryteckých deklarácií, ktorej stopy vidieť v predložennom návrhu zákona.</p> <p>Po oboznámení sa s námietkami verejnosti v MPK č. LP/2025/512 niektorí predstavitelia SMaT kalia atmosféru v oblasti ďalej, lobujú u subjektov, u ktorých neuspeli. Využívajú sociálne siete ako najrýchlejší nástroj</p>	
--	---	--

	<p>komunikácie. Niekedy však rýchlejšie píšú a konajú ako im to myslí. Vešajú upútavky s opakujúcimi sa frázami s poukazovaním na rôzne účelovo neúplné údaje z verejne dostupných zdrojov so sloganmi „my to tak nenecháme“, „bojujeme za Vás“,.... Blokujú však statusy odborníkov s opačným názorom, ktorí tiež nechcú nechať tak arogantné a neprofesionálne konania niektorých predstaviteľov SMaT. Odmietajú reagovať na oprávnené otázky o údajoch týkajúcich sa ekonomického nadštandardu niektorých zástupcov predstavenstva. Z verejne prístupných zdrojov, aj radoví členovia SMaT však môžu vidieť, že vodu kážu a víno pijú. Nebojujú za nás ani za nikoho, okrem svojho ega. So škodoradosťou rozdáujú rany pod pás na všetky strany, ale keď schytajú regulérne K.O., kvičia. Názorným príkladom o.i. je ich reakcia pri zadržaní osôb podozrivých z páchania korupčnej trestnej činnosti v súvislosti s vykonávaním technických a emisných kontrol na pracovisku predstaviteľa SMaT, keď vykopávajú gól z vlastnej brány a ani teoreticky nepripúšťajú svoje zlyhanie ale svojím členom radia ako postupovať v prípade zadržania políciou. Nečelia problému s cieľom odstrániť príčiny nedostatkov vo vlastných radoch, ale hľadajú právne kľučky ako sa vyviniť. Vzbudzujú nedôveru aj vo vlastných radoch, keď na zrozumiteľne položené otázky o</p>		
--	--	--	--

	<p>ekonomike, odbornej úrovni výkonu kontrol a stabilite systému podľa iniciatívnej zmeny, odpovedajú priehľadnými lžami.</p> <p>Ich najsilnejšou zbraňou sú právne triky, ktorou ale nebojú za pravdu ale fiškálnymi úskokmi pravdu dusia. Neupokojujú situáciu v oblasti, ale maximalizujú chaos.</p> <p>V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že predkladateľ agresívne vystupovanie SMaT najskôr odmietal, keď ho SMaT spôsobom štylizácie opakovaných podaní znevažoval aj keď žiadal zrušiť transparentné výberové konanie pre technické služby a nahradiť ho verejným obstarávaním.</p> <p>Paradoxne však neskôr keď si niektorí predstavitelia predkladateľa uvedomili, že by mohli z toho profitovať tým, že podľa návrhu SMaT bez výberového konania môžu poveriť svojho favorita, naskočili na hru SMaT a pretavili ich nezmyselné požiadavky do predloženého návrhu. Úplne odignorovali triezve oponentské návrhy pracovníkov s dlhoročnými skúsenosťami, nielen odborníkov z brandže ale i z vlastných radov, najmä vysoko negatívny dopad na výdavky zo štátneho rozpočtu, netransparentnosť výberu, nezaručenú odbornosť experimentálneho</p>		
--	---	--	--

	<p>doteraz verejnosti neznámeho nového subjektu . Podľa informácií z členskej základne, ku dňu zasadnutí členov SMaT, im dokonca priebežne dávali odpočet svojich zásluh po jednotlivých etapách na plnení už spoločného zámeru – likvidácie existujúcich technických služieb, aby mohli čelní predstavitelia SMaT triumfálne oznámiť svojim členom čo dokázali vylobovať, akože v prospech STK.</p> <p>Ak paškvil časti novely týkajúcej sa presadenia zmeny v činnosti technických služieb v podobe akej je predložený prejde MPK, jediný komu deštrukcia funkčného stavu prinesie zadosťučinenie, budú predstavitelia SMaT, ktorým treba uznať vytrvalosť v dlhodobom ťažení proti súkromnej forme pôsobenia technických služieb. Škoda, že plytvali energiou špatným smerom na deštrukciu, nie zlepšenie systému. Zároveň však treba neuznať, presnejšie vyjadrené rázne namietat' nekalé prostriedky, ktoré svätili ich účel.</p> <p>Novela, však nebude v prospech STK a už vôbec nie v prospech štátu i celého systému.</p> <p>Nahradením existujúcich technických služieb subjektom, ktorého si bez výberového konania a bez záruky odbornosti určí navrhovateľ sám, sa stratí transparentnosť činností technických služieb. Zmena podľa návrhu vyžadujúca si</p>		
--	---	--	--

	<p>značné personálne a materiálové vybavenie bude neefektívnejšia než terajší stav, keď sú technické služby samofinancovateľné. Nastane veľmi negatívny dopad na štátny rozpočet, na nedostatočnú odbornú úroveň subjektu bez praktických skúseností a tým odbornú podporu technikov pri výkone TK, na zvýšenie poplatkov novému štátnemu subjektu, na nestabilný spoločný celoštátny IS zahlcovaný štvornásobným počtom dát než doteraz s reálne väčším predpokladom vysokej neprístupnosti, pri ktorom ak vypadne jedna z oblastí kontrol TK, EK, KO, MPZ bude blokovaný celý systém všetkých druhov kontrol.</p> <p>Pozitívnym konštatovaním z doterajšieho statusu MPK je, že predložené znenie návrhu už rázne odmieta nielen časť neopomenuteľných účastníkov konania, ktorá vytýka nekvalitné spracovanie návrhu z hľadiska nedostatočného zdôvodnenia predloženej novely, nekompletnosti príloh a ich neúplnej obsahovej náplni, ekonomickú záťaž na verejné financie, nevypracovanie vyhlášok k zákonu. Nesúhlas s predloženou novelou vyjadrili tiež profesné združenia aj široká motoristická verejnosť v dvoch hromadných pripomienkach i pripomienkach verejnosti. Že veľa subjektov bolo bez pripomienok, je logické pretože oblasť sa ich netýka, nevidia do systému a nepoznajú zložitosti procesov v ňom</p>	
--	---	--

		<p>prebiehajúce, napr. MKSR, MZVEZSR, ÚJDSR a pod. Je však znepokojujúca až zarážajúca pasivita ÚVO, ktorého sa výber uchádzača vykonávajúcich činností vo verejnom záujme týka, keď aj v spojenej novele je bez pripomienok. Mlčí a nenamieta netransparentné priame určenie nového uchádzača, bez výberového konania ?!</p> <p>Aj keď sa SMaT legitimuje veľkým počtom podporovateľov ktorých zastupuje, počet jeho názorových oponentov možno dokumentovať minimálne trojnásobne väčším počtom jednak v podpore hromadnej pripomienky návrhu novely v LP/2025/512 a aj druhýkrát opakovanej v LP/2025/562, ale aj v ďaleko väčšom počte odborníkov v danej oblasti.</p> <p>Je potrebné neopomenutelnými účastníkmi MPK takto predložený iniciatívny komplot novely v časti novely týkajúcej sa presadenia zmeny v činnosti technických služieb neprinášajúci do systému žiaden pozitívny progres, postavený na nekalých úmysloch, zamietnuť a zachovať spoľahlivý funkčný stav v oblasti technických služieb.</p>		
Verejnosc' Verejnosc'	O	<p>Celému materiálu Pripomienka k návrhu novely zákona č. 106/2018 Z. z. – technická služba TK a informačný systém CIS TK K časti návrhu: ustanovenia upravujúce</p>	N	

	<p>technickú službu v oblasti technickej kontroly a centrálné informačné systémy (CIS TK) Návrh na zmenu a doplnenie</p> <p>Žiadame, aby do ustanovení návrhu zákona, ktoré upravujú technickú službu a informačné systémy používané pri výkone technickej kontroly vozidiel, bolo doplnené, že:</p> <p>Technická služba poverená prevádzkou centrálného informačného systému technickej kontroly (CIS TK) je povinná:</p> <p>a) zabezpečiť minimálnu dostupnosť systému na úrovni aspoň 99,9 % mesačne a jeho škálovanie tak, aby pri bežnej a predvídateľnej záťaži nedochádzalo k opakovaným výpadkom a spomaleniam, ktoré znemožňujú alebo zásadne obmedzujú výkon TK,</p> <p>b) priebežne modernizovať softvér a infraštruktúru tak, aby zodpovedali aktuálnemu stavu techniky a požiadavkám na kybernetickú bezpečnosť a ochranu údajov,</p> <p>c) sprístupniť otvorené a riadne zdokumentované integračné rozhrania (API) pre technológie staníc technickej kontroly na nediskriminačnom základe, vrátane podpory moderných REST/JSON rozhraní a štandardných bezpečnostných mechanizmov;</p>	
--	--	--

	<p>podľa praktických skúseností prevádzkovateľov TK je súčasné riešenie CIS TK z pohľadu integrácie technologicky zaostalé – vnímame ho ako „DINOSAURUSA“ medzi informačnými systémami modernej doby, ktorý neumožňuje plnohodnotné napojenie moderných API riešení a tým brzdí ďalšiu digitalizáciu a automatizáciu procesov,</p> <p>d) viesť auditné záznamy (logy) všetkých výpadkov, incidentov a závažných spomalení CIS TK a na požiadanie ich sprístupniť Ministerstvu dopravy SR a orgánom dozoru,</p> <p>e) niesť primeranú zodpovednosť za škodu, ktorá preukázateľne vznikne prevádzkovateľom STK výlučne v dôsledku výpadku alebo závažnej poruchy CIS TK, ak technická služba nepreukáže, že k nim došlo v dôsledku vyššej moci.</p> <p>Do zákona žiadame doplniť, že opakované, neodôvodnené alebo dlhodobé výpadky či preukázaná technologická zaostalosť CIS TK sú dôvodom na:</p> <p>a) pozastavenie alebo odňatie poverenia technickej služby na prevádzku CIS TK, b) uloženie primeraných sankcií technickej službe,</p>		
--	--	--	--

	<p>c) možnosť zmeny technickej služby alebo prechodu CIS TK pod priamu prevádzku štátu, ak sa dlhodobo nedarí zabezpečiť riadny chod systému.</p> <p>Žiadame, aby zákon explicitne zakázal prenos rozhodovacích právomocí štátu v oblasti technickej kontroly vozidiel na technickú službu alebo súkromného dodávateľa informačného systému. Technická služba môže zabezpečovať iba technicko-podporné činnosti, nie:</p> <p>automatizované rozhodovanie o výsledku technickej kontroly, blokovanie prevádzky stanice, faktické rozhodovanie o technickej spôsobilosti vozidla.</p> <p>Rozhodovacie právomoci musia zostať výlučne v pôsobnosti štátu alebo ním výslovne určených orgánov/osôb s jasným právnym základom (napr. technici/organizácie v režime preneseného výkonu štátnej správy).</p> <p>V zákone má byť výslovne uvedené, že štát musí mať plnú technickú, právnu a dátovú kontrolu nad CIS TK, a to tak, aby:</p> <p>bola reálne možná zmena dodávateľa CIS TK, bolo možné rozšíriť okruh technických služieb alebo systém prevádzkovať priamo štátom, a aby licenčné či technické nastavenia nebránili zmene dodávateľa (zákaz tzv. vendor lock-in</p>		
--	---	--	--

	<p>pri kľúčovej infraštruktúre). Posudzovanie incidentov CIS TK nezávislým IT auditom, ktorý má príslušnú akreditáciu.</p> <p>Žiadame, aby zákon a vykonávacie predpisy výslovne stanovili, že:</p> <p>a) podnety a sťažnosti na výpadky, poruchy a bezpečnostné incidenty CIS TK nesmú byť vybavované len bežným administratívnym posúdením zo strany gestora (ministerstva), ale musia byť pri systémových alebo opakovaných problémoch povinne predmetom riadneho IT auditu nezávislou inštitúciou</p> <p>b) takýto IT audit má vykonávať odborne spôsobilý subjekt (interný alebo externý) s preukázanou kvalifikáciou a/alebo certifikáciou v oblasti IT a kybernetickej bezpečnosti (napr. osoby s uznávanými odbornými certifikáciami alebo organizácie s relevantnou akreditáciou podľa osobitných predpisov),</p> <p>c) výsledkom auditu má byť písomná správa, ktorá jednoznačne identifikuje príčiny problému (či ide o chybu CIS TK, infraštruktúry, prevádzkovateľa STK a pod.) a navrhne nápravné opatrenia,</p> <p>d) gestor (ministerstvo) nesmie „ex katedra“ uzatvárať IT incidenty len vnútorným</p>		
--	--	--	--

	<p>administratívnym stanoviskom bez zapojenia takto odborne spôsobilých osôb; v opačnom prípade hrozí, že technické incidenty budú posudzované osobami bez potrebnej špecializácie, čo je pri kritickej informačnej infraštruktúre neakceptovateľné.</p> <p>Odôvodnenie pripomienky</p> <p>Dlhodobé problémy s dostupnosťou CIS TK</p> <p>Z praxe staníc technickej kontroly opakovane vyplývajú situácie, keď centrálna časť CIS TK nie je dostupná alebo je výrazne spomalená, čo znemožňuje vykonávanie kontrol, vydávanie protokolov a plynulý chod prevádzky. Prevádzkovatelia STK pritom:</p> <p>plnia zákonné povinnosti,</p> <p>nesú náklady na technológiu, priestory a personál,</p> <p>a zároveň nemajú žiadny reálny vplyv na kvalitu a dostupnosť centrálného systému, od ktorého sú plne závislí.</p> <p>Za takýchto okolností je nevyhnutné, aby zákon obsahoval jasne definované technické štandardy (SLA) a zodpovednosť technickej služby za riadnu prevádzku CIS TK.</p>		
--	---	--	--

	<p>Technologická zaostalosť a API integrácia („dinosaurus medzi systémami“) pri dlhodobom zaťažení systému</p> <p>Z dlhodobých skúseností prevádzkovateľov STK vyplýva, že CIS TK je z hľadiska architektúry, dostupnosti a možností integrácie technologicky zaostalý. V rámci odbornej diskusie ho preto vnímame ako „dinosaurusa“ medzi informačnými systémami modernej doby – systém, ktorý:</p> <p>opakovane zlyháva alebo sa výrazne spomaľuje pri bežnej prevádzkovej záťaži,</p> <p>neponúka štandardné moderné integračné rozhrania (REST/JSON API, bežne používané bezpečnostné a autentizačné mechanizmy),</p> <p>svojou uzavretosťou a technickým nastavením brzdí digitalizáciu a automatizáciu procesov na STK a udržiava prevádzkovateľov v závislosti od jedného starého riešenia bez reálnej možnosti technologického posunu.</p> <p>Pri systéme, ktorý je centrálnou infraštruktúrou pre výkon zákonom regulovanej činnosti, považujeme takýto stav za neudržateľný. Pri dlhodobom finančnom zaťažení sektora STK poplatkami súvisiacimi s CIS TK je primerané</p>	
--	--	--

	<p>očakávať viditeľnú modernizáciu a technologický posun, čo sa podľa našich skúseností v praxi neodráža.</p> <p>V marketingovej komunikácii a odborných diskusiách sa súčasná podoba CIS TK a jeho prevádzkovateľ často prezentujú ako mimoriadne moderné riešenie, ktoré má reprezentovať „technologický pokrok“ aj v európskom kontexte, pričom iné krajiny sú prezentované ako zaostávajúce. Naša každodenná skúsenosť pri praktickom používaní je však presne opačná. Na základe týchto poznatkov si dovoľujeme vyjadriť jednoznačný odborný nesúhlas s takýmto sebahodnotením systému a o to naliehavejšie požadujeme, aby zákon stanovil konkrétne technické štandardy, povinnú modernizáciu a jasnú zodpovednosť.</p> <p>Nerovnováha v zodpovednosti a rizikách</p> <p>Prevádzkovatelia STK nesú:</p> <p>právnu zodpovednosť za výsledok kontroly,</p> <p>vysoké investičné a prevádzkové náklady,</p> <p>reputačné riziká vo vzťahu k verejnosti a zákazníkom,</p>		
--	---	--	--

	<p>ale nemajú reálnu možnosť ovplyvniť kvalitu a stabilitu centrálného systému, ktorého chyby znášajú ako prvá línia komunikácie s občanom. Technická služba, ktorá CIS TK prevádzkuje, tak v praxi disponuje významným vplyvom na fungovanie celého systému STK, bez primerane jasne definovanej zodpovednosti. Zákon musí túto nerovnováhu vyvážiť.</p> <p>Monopolné postavenie a riziko vendor lock-in</p> <p>Súčasný model fakticky vytvára monopol jedného dodávateľa CIS TK a súvisiacej technickej služby, bez reálnej možnosti konkurenčného tlaku na inovácie, cenu a kvalitu. Pri kritickej infraštruktúre, ktorá je nevyhnutná na výkon regulovanej činnosti, je takýto stav rizikový:</p> <p>pre bezpečnosť cestnej premávky,</p> <p>pre podnikateľské prostredie v oblasti STK aj pre štát, ktorý sa stáva technologicky závislým od jedného subjektu.</p> <p>Preto navrhujeme, aby zákon:</p> <p>zakotvil možnosť zmeny technickej služby alebo prechodu CIS TK pod štát,</p> <p>zakázal licenčné a technické nastavenia, ktoré</p>		
--	---	--	--

	<p>znemožňujú zmenu dodávateľa (vendor lock-in),</p> <p>a umožnil pluralitu riešení za predpokladu splnenia rovnakých technických a bezpečnostných štandardov.</p> <p>Prečo je potrebný nezávislý IT audit incidentov CIS TK</p> <p>Incidenty CIS TK (výpadky, poruchy, bezpečnostné udalosti, chybné spracovanie dát) majú čisto technický a špecializovaný charakter. Posudzovanie toho, či ide o:</p> <p>chybu v samotnom systéme,</p> <p>chybu infraštruktúry,</p> <p>chybu používateľa,</p> <p>alebo kombináciu týchto faktorov,</p> <p>si vyžaduje konkrétnu IT/kybernetickú expertízu, ktorú bežný administratívny aparát gestora (ministerstva) nemusí mať v potrebnej hĺbke. Ak sú takéto incidenty vyhodnocované len interným administratívnym stanoviskom bez zapojenia odborne spôsobilých osôb, hrozí:</p> <p>zľahčovanie alebo nesprávna interpretácia</p>		
--	--	--	--

	<p>zistení,</p> <p>prenášanie viny na prevádzkovateľov STK bez relevantnej technickej analýzy,</p> <p>a dlhodobé prehliadanie systémových problémov CIS TK.</p> <p>Preto žiadame, aby zákon vyžadoval, že systémové a opakované incidenty CIS TK musia byť predmetom riadneho IT auditu vykonaného subjektom s preukázanou odbornosťou a (ak je to relevantné) akreditáciou, a aby gestor nemohol takéto technické incidenty uzatvárať len vlastným administratívnym vyjadrením bez takéhoto odborného podkladu.</p> <p>Procesná a metodická časť (RIA a formálne požiadavky)</p> <p>Doplnenie a prepracovanie Doložky vybraných vplyvov (RIA)</p> <p>Žiadame doplniť a prepracovať Doložku vybraných vplyvov tak, aby osobitne vyhodnocovala:</p> <p>vplyv existujúceho nastavenia CIS TK a poverenej technickej služby na hospodársku súťaž a podnikateľské prostredie v oblasti STK</p>		
--	--	--	--

		<p>(monopolné postavenie, závislosť od jedného dodávateľa, bariéry vstupu),</p> <p>vplyvy opakovaných výpadkov a technologickej zaostalosti CIS TK na prevádzkovateľov STK a občanov (odklady kontrol, náklady, reputácia),</p> <p>vplyvy na informatizáciu verejnej správy a kybernetickú bezpečnosť,</p> <p>a vplyvy na regionálne rozloženie staníc a ich ekonomickú udržateľnosť.</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	<p>O</p>	<p>Celému materiálu K časti návrhu: úprava podmienok staníc technickej kontroly – doplnenie definície a technických požiadaviek na mobilnú STK / mobilné pracovisko technickej kontroly Návrh na zmenu a doplnenie</p> <p>Žiadame, aby návrh zákona výslovne:</p> <p>Definoval mobilnú stanicu technickej kontroly (mobilnú STK) / mobilné pracovisko technickej kontroly ako:</p> <p>„pracovisko technickej kontroly zriadené na mobilnom alebo premiestniteľnom technickom zariadení (napr. príves, náves, nadstavba, kontajner alebo obdobná mobilná jednotka), ktoré spĺňa všetky vecné a personálne</p>	<p>N</p>	

	<p>požiadavky na výkon technickej kontroly podľa tohto zákona a vykonávacích predpisov, s výnimkami ustanovenými osobitne pre mobilné pracoviská.“</p> <p>Upravilo technické požiadavky na prehliadku spodku vozidla pri mobilnej STK tak, že:</p> <p>podmienka „statickej kontrolnej jamy“ sa nebude vzťahovať na mobilnú STK,</p> <p>pre mobilnú STK sa namiesto kontrolnej jamy výslovne pripustia rovnocenné technické riešenia, najmä:</p> <p>certifikovaný kamerový systém určený na vizuálnu prehliadku spodku vozidla (pevne zabudované alebo robotické kamery so záznamom),</p> <p>prípadne iné schválené technické zariadenia umožňujúce bezpečnú a dostatočne detailnú vizuálnu kontrolu spodku vozidla,</p> <p>záznam z kamerového systému má byť archivovaný a jednoznačne prepojený s číslom protokolu o kontrole (časová pečiatka, identifikácia vozidla a kontrolóra).</p> <p>Doplnilo, že technické požiadavky na mobilnú STK musia byť funkčne rovnocenné, nie</p>		
--	--	--	--

	<p>prísnejšie, ako požiadavky na stacionárne pracovisko, t. j.:</p> <p>zachová sa rovnaký rozsah úkonov a zodpovednosti technika,</p> <p>rozdiel bude len v technickom riešení (kamera / zdvíhacie zariadenie namiesto statickej jamy),</p> <p>mobilná STK bude podliehať rovnakému dozoru a kalibrácii meracej techniky ako stacionárna STK.</p> <p>Zakotvilo zásadu, že legislatíva nesmie de facto znemožniť mobilnú STK tým, že jej predpíše fyzicky nemobilné prvky, ako je pevne zabudovaná kontrolná jama alebo konštrukčné prvky trvalo spojené so stavbou. V prípade mobilných riešení sa majú používať:</p> <p>premiestniteľné a rozoberateľné konštrukcie,</p> <p>alebo digitálne / kamerové technológie, ktoré dosahujú rovnaký alebo vyšší bezpečnostný a kontrolný efekt.</p> <p>Odôvodnenie pripomienky</p> <p>Mobilná STK vs. „statická jama“ – logický rozpor</p>		
--	--	--	--

	<p>Povinnosť mať statickú kontrolnú jamu je zmysluplná pre klasické, trvalo zabudované pracoviská, nie však pre mobilnú STK. Ak má byť pracovisko skutočne mobilné, nemôže byť technicky viazané na stavebne zriadenú jamu.</p> <p>Ak zákon formálne umožní „mobilnú STK“, ale zároveň trvá na kontrolnej jame rovnako, ako pri stacionárnej stanici, ide v praxi o zákaz mobilnej STK inými slovami. Takéto nastavenie:</p> <p>brzdí flexibilitu systému technickej kontroly,</p> <p>znemožňuje obslúžiť dočasné, málo dostupné alebo sezónne lokality,</p> <p>a je v rozpore s trendom zavádzania mobilných technických liniek v iných členských štátoch EÚ.</p> <p>Moderné technológie – kamera namiesto jamy</p> <p>Súčasný technologický vývoj umožňuje plnohodnotnú vizuálnu kontrolu spodku vozidla aj bez fyzickej jamy, a to najmä:</p> <p>pevne zabudovanými kamerovými systémami v podlahe alebo v mobilnom module,</p> <p>pohyblivými (robotickými) kamerami,</p>		
--	---	--	--

	<p>prípadne kombináciou kamerového systému a zdvíhacích zariadení.</p> <p>Takéto riešenia:</p> <p>zvyšujú bezpečnosť technika (žiadne pohybovanie sa v jame),</p> <p>umožňujú zaznamenávať a archivovať skutočný stav spodku vozidla (dôležité pri sporoch, opakovaných kontrolách, dokazovaní),</p> <p>a môžu dosahovať rovnakú alebo vyššiu úroveň detailu, než klasická vizuálna kontrola v jame.</p> <p>Z tohto dôvodu nie je dôvod trvať na tom, aby aj „mobilná STK“ mala de facto pevne zabudovanú jamu.</p> <p>Flexibilita systému technickej kontroly a dostupnosť služieb</p> <p>Mobilná STK umožňuje:</p> <p>obsłužiť odľahlé regióny, kde nie je ekonomicky udržateľné budovať plnohodnotnú stacionárnu STK,</p> <p>riešiť dočasne zvýšený dopyt (sezóny, presun</p>		
--	--	--	--

	<p>flotíl, preťažené regióny),</p> <p>podporiť špecifické segmenty (napr. stavebné stroje, poľnohospodárska technika, flotily nákladných vozidiel) bez nutnosti komplikovaných presunov do vzdialených miest.</p> <p>Ak zákon ponechá len „stavebný“ model staníc s jamou a zakáže alebo prakticky znemožní mobilnú STK, Slovensko sa dobrovoľne pripraví o nástroj, ktorý inde v EÚ funguje a pomáha zvýšiť pokrytie technickými kontrolami.</p> <p>Kontrola a bezpečnosť zostávajú zachované</p> <p>Náš návrh neznižuje bezpečnosť ani úroveň kontrol – naopak:</p> <p>vyžaduje rovnaký rozsah úkonov technickej kontroly,</p> <p>požaduje archiváciu kamerového záznamu spodku vozidla naviazanú na konkrétny protokol a identifikáciu vozidla,</p> <p>ponecháva rovnaké nároky na technikov, kalibráciu a dohľad orgánov štátu.</p> <p>Rozdiel je len v tom, že namiesto stavebno-</p>		
--	--	--	--

		<p>technického prvku (jama) sa použijú moderné technické riešenia, ktoré sú pre mobilné pracovisko logickejšie a v mnohom aj bezpečnejšie.</p>		
<p>Verejnost' Verejnost'</p>	<p>O</p>	<p>K novelizačnému bodu: 85 S pripomienkou, ktorá pri novelizačnom bode 85 navrhuje „zachovať súčasný stav“, nesúhlasíme.</p> <p>K samofinancovateľnosti podľa § 70 ods. 8 zákona</p> <p>Ustanovenie § 70 ods. 8 hovorí o tom, že technická služba má byť samofinancovateľná z vlastnej činnosti, nie o tom, že každý jednotlivý úkon musí byť v každom prípade priamo spoplatnený kontrolovaným subjektom.</p> <p>Navrhovaná úprava, podľa ktorej by oprávnená osoba znášala náklady inšpekcie len v prípade zisteného neplnenia požiadaviek, neznamená porušenie princípu samofinancovateľnosti – technická služba môže financovať svoju činnosť aj:</p> <p>z iných poplatkov a služieb podľa § 74,</p> <p>z paušálnych alebo ročných poplatkov,</p> <p>z interného rozdelenia nákladov tak, aby nebola závislá výlučne od toho, či pri konkrétnej</p>	<p>N</p>	

	<p>inšpekciu nájde nedostatky.</p> <p>Inými slovami, samofinancovateľnosť ≠ garantovaný poplatok za každý jeden úkon bez ohľadu na výsledok.</p> <p>K argumentu o „konflikte záujmov“ a ISO/IEC 17020:2012</p> <p>Pripomienka správne cituje bod 6.1.11 normy ISO/IEC 17020:2012, podľa ktorého „pracovníci zapojení do inšpekčných činností sa nesmú odmeňovať spôsobom, ktorý ovplyvňuje výsledky inšpekcií“.</p> <p>To sa však týka odmeňovania konkrétnych pracovníkov (inšpektorov), nie právneho nastavenia, kto v konečnom dôsledku znáša náklady inšpekcie. Konflikt záujmov vzniká vtedy, keď je odmena jednotlivca priamo viazaná na počet alebo závažnosť nájdených nedostatkov.</p> <p>Navrhujeme preto, aby sa prípadná obava z konfliktu záujmov riešila takto:</p> <p>výslovným zákazom odmeňovania inšpektorov podľa počtu alebo závažnosti zistených nedostatkov,</p> <p>a vhodným modelom financovania technickej</p>		
--	---	--	--

	<p>služby (napr. paušálne poplatky, kombinácia poplatkov za úkony a fixných platieb), nie automatickým prenesením všetkých nákladov každej inšpekcie na oprávnené osoby.</p> <p>Samotný fakt, že legislatíva stanoví, v ktorých prípadoch znáša náklady inšpekcie oprávnená osoba a v ktorých nie, nie je v rozpore s ISO/IEC 17020:2012, pokiaľ nie je porušený princíp nezávislosti a nestrannosti inšpektorov.</p> <p>K tvrdeniu o „neexistencii takéhoto inšpekčného orgánu“</p> <p>Argument, že „na území SR neexistuje inšpekčný orgán akreditovaný podľa ISO/IEC 17020:2012, ktorý by vykonával inšpekcie bez poplatku pri nenájdenní nedostatkov“, je opisom súčasnej obchodnej praxe, nie právnou prekážkou.</p> <p>Práve legislatíva má určovať minimálne pravidlá a mantinely (vrátane otázky, kto a kedy znáša náklady), nie byť pasívnym odrazom existujúcich obchodných modelov technických služieb.</p> <p>Ak je cieľom novelizačného bodu 85:</p> <p>motivovať technické služby k efektívnemu, primeranému a nešikanóznemu výkonu</p>		
--	---	--	--

	<p>inšpekcií,</p> <p>a zároveň nezvyšovať neprimerane nákladové zaťaženie oprávnených osôb,</p> <p>potom je úplne legitímne, aby zákonodarca definoval, v ktorých prípadoch sa náklady inšpekcie znášajú inak než dnes.</p> <p>Analógia s poplatkom za STK</p> <p>Pripomienka používa analógiu so STK – že podľa tejto logiky by sa spoplatňovali len „neúspešné“ kontroly, pri ktorých je vozidlo nespôsobilé. Táto analógia je zavádzajúca, pretože:</p> <p>pri STK ide o dobrovoľnú objednávku služby vlastníkom vozidla,</p> <p>pri inšpekcii STK/EK ide o kontrolu kontrolóra – dohľad nad subjektom, ktorý už vykonáva činnosť vo verejnom záujme a má limitovanú možnosť voľby (najmä pri existencii jednej technickej služby).</p> <p>Navyše, aj pri STK by bolo možné v zásade predstaviť si model, kde je základný poplatok fixný a ďalšie úkony sú diferencované podľa výsledku – nejde teda o „nepredstaviteľnú“ alebo „logicky neprijateľnú“ konštrukciu.</p>		
--	--	--	--

		<p>Návrh riešenia</p> <p>Namiesto zachovania súčasného stavu navrhujeme:</p> <p>podporiť novelizačný bod 85 v zásade,</p> <p>prípadne ho spresniť, aby bolo zrejmé, že:</p> <p>náklady inšpekcie znáša oprávnená osoba najmä v prípadoch závažného alebo systémového neplnenia požiadaviek,</p> <p>pri inšpekciách, ktoré neodhalia žiadne závažné nedostatky, môže byť náklad znášaný technickou službou (resp. z iných jej príjmov v rámci samofinancovateľnosti podľa § 70 ods. 8),</p> <p>a odmeňovanie konkrétnych inšpektorov nesmie byť nikdy viazané na počet či závažnosť nájdených chýb.</p> <p>Takto nastavené pravidlá:</p> <p>rešpektujú princíp samofinancovateľnosti technickej služby,</p> <p>sú v súlade s požiadavkami ISO/IEC 17020:2012 na nezávislosť a nestrannosť,</p>		
--	--	---	--	--

		<p>a zároveň zamedzujú neprimeranému finančnému prenášaníu rizík a nákladov výlučne na oprávnené osoby.</p> <p>RIA a dopady na podnikateľské prostredie</p> <p>Zároveň žiadame, aby sa v Doložke vybraných vplyvov (RIA) osobitne vyhodnotili:</p> <p>dopady navrhovanej úpravy na nákladové zaťaženie oprávnených osôb,</p> <p>dopady na postavenie technických služieb (najmä tam, kde pôsobia v monopolnom alebo kvázi-monopolnom postavení),</p> <p>a dopady na hospodársku súťaž v sektore (napr. či súčasný model poplatkov nevedie k neprimeranému posilňovaniu technických služieb na úkor oprávnených osôb).</p>		
<p>hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava</p>	<p>Z</p>	<p>Celému materiálu Prosíme do textu zákona začleniť zadefinovanie vozidla typu „beerbike“, či už priradením k niektorej z existujúcich definícií vozidiel alebo vytvorením samostatnej definície v kategórii ostatných vozidiel. Prípadne navrhujeme rozšírenie zoznamu zvláštnych vozidiel o tento druh vozidiel.</p> <p>Odôvodnenie:</p>	<p>N</p>	<p>Vyriešené emailovou komunikáciou. Hlavné mesto SR Bratislava netrvá na pripomienke</p>

		<p>Štvorkolesové vozidlá typu beerbike sú osadené určitým typom pohonu, prevažne elektrickým, ktorý môže byť v závislosti od vôle osoby vedúcej beerbike podporený hnacou silou vytvorenou šliapaním ostatných „spolujazdcov“. Tieto vozidlá nie je možné s určitosťou zaradiť pod ani jednu z jestvujúcich definícií vozidiel uvedených v zákone, nakoľko nespĺňajú všetky určovacie znaky najpodobnejších definovaných vozidiel - štvorkolky alebo bicykla s pomocným motorčekom. Rovnako nie je v praxi ustálené, či sa v prípade beerbikov jedná o zvláštne vozidlo. Vytvorené právne vákum vo vzťahu k tomuto druhu vozidiel spôsobuje sťaženie možnosti regulácie týchto vozidiel v cestnej premávke, ako aj kontrolu ich technickej spôsobilosti.</p>		
<p>hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. 1 § 4 ods. 10 písm. b) bod 11 Navrhujeme nemeniť § 4 ods. 10 písm. b), namiesto toho zmeniť § 4 ods. 10 písm. c) takto: V § 4 ods. 10 písm. c) sa na konci pripájajú tieto slová: „ako doplnok pri šliapaní cyklistu do pedálov, s výnimkou funkcie asistencie motorčeka obmedzenej na max. 6 km/h“.</p> <p>Odôvodnenie: V návrhu zákona sa dopĺňa text, ktorý očividne patrí k písm. c) daného odseku - bicykel s pomocným motorčekom. Priradenie</p>	<p>A</p>	<p>V § 4 ods. 10 písm. c) sa na konci pripájajú tieto slová: „ako doplnok pri šliapaní cyklistu do pedálov, alebo na využitie funkcie asistencie pri chôdzi s bicyklom alebo asistencie rozjazdu bicykla,“.</p> <p>S novelizáciou zákona by sa znovelizovala aj vyhláška č. 134/2018 Z. z., ktorá v § 31 stanovuje požiadavky pre bicykel s pomocným motorčekom. Doplnil by sa nový odsek 4, ktorý by znel: (4) Pomocný motorček môže umožňovať rozjazd bicykla alebo asistenciu pri</p>

		<p>textu k písm. b) je zřejmý omyl. Niektoré bicykle s pomocným motorčekom, ktoré sú určené na prepravu nákladu a/alebo osôb, môžu disponovať užitočnou funkciou asistencie pri chôdzi (tzv. Walk Assist) zvyčajne obmedzenej na 6 km/h, ktorá umožňuje vodičovi bicykla jeho posun/odtlačenie napr. pri manipulácii alebo parkovaní, a funkciou asistencie rozjazdu, ktorá umožňuje vodičovi rozjazd v križovatke s nákladom (často aj 150 kg), aby mohol začať pedálovať a spustil sa pomocný motorček. Pri tejto funkcii (s max. rýchlosťou do 6 km/h) nedôjde k negatívnym efektom nebezpečnej a rýchlej jazdy, a zároveň dôjde k zvýšeniu plynulosti cestnej premávky pri prejazde križovatkou. Funkciu asistencie rozjazdu a asistencie pri chôdzi považujeme za pozitívne, nápomocné najmä v oblasti bezemisnej logistiky.</p>		<p>schôdzi cyklistu najviac do rýchlosti 6 km · h⁻¹.</p> <p>Týmto by sa doplnilo používanie takéhoto pohonu pri rozjazde a pri chôdzi maximálne do rýchlosti 6 km/h. Ak by to bolo viac ako 6 km/h, tak by už išlo o vozidlo kategórie L podľa nariadenia (EU) 168/2013.</p>
<p>ÚNMSSR Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky</p>	<p>Z</p>	<p>Čl. I V čl. I žiadame doplniť nový bod novely návrhu zákona v nasledovnom znení: „V § 79 ods. 4 písm. b) sa za slovom „laboratórium“ vypúšťa čiarka a slová „ak kalibráciu nevykonáva osoba podľa písmena a)“.</p> <p>Odôvodnenie: Touto právnou úpravou by sa zrovnoprávnilo</p>	<p>A</p>	

	<p>postavenie subjektov vykonávajúcich kalibračnú činnosť zariadení používaných pri technickej kontrole a emisnej kontrole, ktoré majú meraciu funkciu. Zrovnoprávnenie by sa dosiahlo uvoľnením trhu v rámci kalibračnej činnosti podľa tohto zákona aj pre ostatné odborne spôsobilé osoby, čím by sa odstránilo monopolne postavenie výrobcov zariadenia alebo jeho zástupcov pri kalibračnej činnosti zariadení používaných pri technickej kontrole a emisnej kontrole, ktoré majú meraciu funkciu. Uvoľnením trhu možno predpokladať vytvorenie nových príležitostí pre podnikateľské subjekty, ktoré vykonávajú kalibračnú činnosť, čo by viedlo k vytvoreniu zdravého konkurenčného prostredia pri kalibrácii zariadenia používaného pri technickej kontrole a emisnej kontrole, ktoré majú meraciu funkciu.</p> <p>Touto právnou úpravou by nebolo dotknuté a obmedzené postavenie výrobcu zariadenia alebo jeho zástupcu pri kalibrácii zariadenia používaného pri technickej kontrole a emisnej kontrole, ktoré majú meraciu funkciu a činnosť, ktorú doteraz vykonával by bola ponechaná v rozsahu ako pred touto právnou úpravou.</p> <p>Následné povinnosti ustanovené zákonom č. 106/2018 Z. z. pre odborne spôsobilú osobu (kalibračné laboratórium), ktorá by chce vykonávať kalibráciu podľa zákona č. 106/2018 Z. z. by nebola dotknutá.</p>		
--	--	--	--

		Zároveň sa dá predpokladať, že navrhovaným uvoľnením trhu v rámci kalibračnej činnosti podľa tohto zákona by sa vytvorili priaznivejšie podmienky s pozitívnym vplyvom na dobré konkurenčné podnikateľské prostredie, čo je v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky na obdobie rokov 2023 – 2027.		
ÚNMSSR Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	Z	Čl. I V čl. I žiadame doplniť nový bod novely návrhu zákona v nasledovnom znení: „V § 79 ods. 19 sa poznámka pod čiarou k odkazu 68 nahrádza novou poznámkou pod čiarou k odkazu x, ktorá znie: „x) § 17 ods. 4 zákona č. 157/2018 Z. z.“ Odôvodnenie: § 17 ods. 4 zákona č. 157/2018 Z. z. o metrológii a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov špecifikuje, že kalibrácia povinne kalibrovaného meradla používaného pri technickej kontrole alebo emisnej kontrole sa vykonáva spôsobom ustanoveným osobitným predpisom, ktorým je zákon č. 106/2018 Z. z. V súčasnosti platná poznámka pod čiarou odkazuje na definíciu určeného meradla.	A	Vyriešené emailovou komunikáciou. (odkaz na zákon č. 157/2018 Z. z.)
MIRRI SR Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		

MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MZSR Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MZVEZ SR Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MŠVVaMSR Ministerstvo školy, výskumu, vývoja a mládeže Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MŽPSR Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
NBS Národná banka Slovenska		Odoslané bez pripomienok		
NBÚ Národný bezpečnostný úrad		Odoslané bez pripomienok		

ÚGKKS Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
ÚJDSR Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
ÚPVSR Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
ÚVO Úrad pre verejné obstarávanie		Odoslané bez pripomienok		
ŠÚSR Štatistický úrad Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		

Vznesené hromadné pripomienky

Subjekt	Podporo- vatelia	Pripomienka	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
Cyklokoalícia Cyklokoalícia	1	Čl. I § 4 ods. 10 K návrhu 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, predloženému Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky do medzirezortného pripomienkového konania (LP/2025/562), predkladáme nasledujúcu pripomienku:	A	V § 4 ods. 10 písm. c) sa na konci pripájajú tieto slová: „ako doplnok pri šliapaní cyklistu do pedálov, alebo na využitie funkcie asistencie pri chôdzi s bicyklom alebo asistencie rozjazdu bicykla,“. S novelizáciou zákona by sa znovelizovala aj vyhláška č. 134/2018 Z. z., ktorá v § 31 stanovuje požiadavky pre

	<p>K bodu 11 [§ 4 ods. 10 písm. b)]: Navrhujeme upraviť znenie zákona aj dôvodovú správu tak, aby bolo zo znenia zrejmé, že bicyklom s pomocným motorčekom sa naďalej rozumie bicykel, pri ktorom na pohon okrem ľudskej sily slúži aj pomocný motorček, pričom pomocný motorček slúži len ako doplnok pri šliapaní cyklistu do pedálov, no s výnimkou funkcie asistencie rozjazdu obmedzenej na 6 km/h. Alternatívne navrhujeme bod vypustiť úplne.</p> <p>ODÔVODNENIE:</p> <p>K číslovaniu:</p> <p>Podľa vlastného materiálu aj dôvodovej správy bod 11 upravuje § 4 ods. 10 písm. b). Na základe popisu úpravy v dôvodovej správe a logiky veci sa však nazdávame, že ide o preklep a má ísť o § 4 ods. 10 písm. c). K tomuto predpokladanému zneniu smeruje celá pripomienka.</p> <p>K uvedeniu potreby novej zákonnej úpravy:</p> <p>Dôvodová správa vo všeobecnej časti uvádza, že dôvodom vypracovania návrhu zákona je zapracovanie zmien v súvislosti s prijatím nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/14 z 19. decembra 2024 o schvaľovaní necestných pojazdných strojov prevádzkovaných na</p>	<p>bicykel s pomocným motorčekom. Doplnil by sa nový odsek 4, ktorý by znel: (4) Pomocný motorček môže umožňovať rozjazd bicykla alebo asistenciu pri schôdzi cyklistu najviac do rýchlosti 6 km · h⁻¹.</p> <p>Týmto by sa doplnilo používanie takéhoto pohonu pri rozjazde a pri chôdzi maximálne do rýchlosti 6 km/h. Ak by to bolo viac ako 6 km/h, tak by už išlo o vozidlo kategórie L podľa nariadenia (EU) 168/2013.</p>
--	---	--

		<p>verejných pozemných komunikáciách a dohľade nad trhom s nimi a o zmene nariadenia (EÚ) 2019/1020 a tiež zjednodušenie administratívnych úkonov pri technických kontrolách, emisných kontrolách, kontrolách originality a montáže plynových zariadení.</p> <p>Samotné nariadenie 2025/14 však v preambule, bod (8), uvádza nasledovné: „Keďže účelom tohto nariadenia je riešiť riziká vyplývajúce z prevádzky necestných pojazdných strojov, ktoré sú navrhnuté a skonštruované na vykonávanie prác a nie na prepravu osôb, zvierat alebo tovaru – s výnimkou situácie, keď prenášajú materiál, ktorý prispieva k ich prevádzke – v cestnej premávke, toto nariadenie by sa nemalo uplatňovať na stroje, ktorých jediným účelom je preprava osôb, zvierat alebo tovaru. Toto nariadenie sa preto nevzťahuje na (...) elektricky poháňané pedálové bicykle vrátane bicyklov s pomocným elektrickým pohonom a bicyklov určených na prepravu komerčného nákladu, (...)”</p> <p>Potrebu tejto zmeny neosvetľuje ani osobitná časť dôvodovej správy, ktorá len popisuje charakter úpravy, no nijako neuvádza motiváciu predkladateľa. Navrhovanú zmenu preto považujeme za nedostatočne zdôvodnenú a žiadame jej potrebu bližšie zdôvodniť, alebo bod vypustiť.</p> <p>K obsahovej stránke veci:</p>		
--	--	--	--	--

	<p>Pokiaľ bolo snahou predkladateľa zjednotiť definíciu bicykla, potom máme za to, že ani navrhované znenie zákona samo o sebe nie je celkom jednoznačné, nakoľko ponecháva voľnosť interpretácie významu slova doplnok aj predložky pri (či znamená súčasne, v tom istom momente, alebo je chápaná širšie). Pokiaľ je však znenie čítané spoločne s dôvodovou správou, ktorá je súčasťou predkladanej legislatívy, vytvára problém s neprimeraným dopadom na užívateľov bicyklov s pomocným motorčekom aj súvisiace odvetvie hospodárstva, v rozpore so strategickými cieľmi SR v oblasti cyklistickej dopravy aj medzinárodnými štandardmi.</p> <p>Dôvodová správa uvádza, že definícia bicykla s pomocným motorčekom sa upresňuje tak, že „pomocný motorček neslúži na pohon bicykla, pokiaľ cyklista nešliape do pedálov.“ Takéto prísne vymedzenie však opomína fakt, že veľká časť bežne dostupných elektrobicyklov na slovenskom trhu je vybavená funkciou asistencie rozjazdu (start-up assistance mode), resp. asistencie chôdze (walking assistance mode).</p> <p>V prípade prijatia navrhovanej zmeny v tejto podobe by významná časť ľudí dnes využívajúcich bicykle s pomocným motorčekom prestala spadať do kategórie cyklistu, čo by prinieslo praktické problémy, zníženu atraktivitu udržateľných módov dopravy a potenciálne negatívny vplyv na</p>	
--	---	--

		<p>bezpečnosť cestnej premávky.</p> <p>Takáto funkcia v praxi zjednodušuje rozbeh v ťažších podmienkach už predtým, ako motor zachytí pohyb pedálov (napr. u seniorov alebo osôb so zdravotným znevýhodnením, pre ktorých elektrické bicykle znamenajú výrazné rozšírenie možností mobility) či napríklad tlačenie bicykla, typicky nákladného, s deťmi alebo nákladom do kopca pri vychádzaní z garáže. S touto funkciou počíta aj STN EN 15194 (Bicykle. Bicykle na elektrický pohon. Bicykle EPAC.), ktorou sa riadia bicykle s pomocným motorčekom predávané na slovenskom trhu pre použitie v cestnej premávke.</p> <p>Odporúčania pre definíciu bicykla, vrátane elektrických bicyklov, publikovala minulý rok aj Európska hospodárska komisia Organizácie spojených národov (UNECE), pričom v časti venovanej bicyklom s pomocným motorčekom jasne uvádza výnimku pre túto funkciu (Final report of the Group of Experts on Cycling Infrastructure Module, 2024):</p> <p>„Auxiliary electric motor: means an electric motor fitted onto vehicles equipped with pedals or hand-crankers to provide propulsion assistance while pedalling. This motor cannot self-propel the vehicle except in the start-up assistance mode.</p> <p>Start-up assistance mode: means a function by</p>		
--	--	--	--	--

	<p>which the user can activate the auxiliary electric motor to propel the vehicle up to a maximum speed of 6km/h without pedalling.”</p> <p>Inšpiráciu pre znenie zohľadňujúce túto funkciu možno nájsť aj v legislatíve iných európskych krajín, ktoré v prípade prísnejšieho vymedzenia použitia pomocného motorčeka uvádzajú výnimku pre túto funkciu. Vid' napríklad Nemecko (§ 63a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, StVZO):</p> <p>„Die Anforderungen des Satzes 1 sind auch dann erfüllt, wenn das Fahrrad über einen Hilfsantrieb im Sinne des Satzes 1 verfügt, der eine Beschleunigung des Fahrzeugs auf eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h, auch ohne gleichzeitiges Treten oder Kurbeln des Fahrers, ermöglicht (Anfahr- oder Schiebehilfe).”</p> <p>Alebo Taliansko (Articolo 50 Velocipedi, CdS):</p> <p>“I velocipedi a pedalata assistita possono essere dotati di un pulsante che permetta di attivare il motore anche a pedali fermi, purché con questa modalita' il veicolo non superi i 6 km/h.”</p> <p>Oproti tomu, napríklad v Holandsku definícia bicykla s pomocným motorčekom neobsahuje pre túto funkciu priamo uvedenú výnimku, neobsahuje však ani jednoznačnú podmienku šliapania pedálmi pre aktiváciu pomocného motorčeka. Vid' nižšie</p>	
--	---	--

	<p>(Wegenverkeerswet 1994, Artikel 1):</p> <p>"Fietsen met trapondersteuning: fietsen die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen;"</p> <p>Avšak aj bez takejto právnej úpravy, najmä vzhľadom na spoločné východisko v EN 15194, oficiálny výklad štátnych inštitúcií rovnako hovorí o možnosti tejto funkcie pre kategóriu bežných bicyklov s pomocným motorčekom (rdw.nl): "De fiets mag een 'loophulp' of 'walk assist' hebben. Deze ondersteunt als u met de fiets aan de hand loopt tot 6 kilometer per uur."</p> <p>Predkladateľom navrhovaná úprava zákona, ktorá pre bicykle s pomocným motorčekom priamo vylučuje elektrickú asistenciu v momente, kedy osoba nepedáluje, vo všetkých prípadoch, nám nie je známa zo žiadnej európskej krajiny.</p> <p>Pripomienka je zásadná. V prípade jej neakceptovania žiadame uskutočnenie rozporového konania. Splnomocnenými zástupcami verejnosti pri prerokovaní pripomienok v rozporovom konaní sú:</p>		
--	---	--	--

		Dan Kollár (dan@cyklokoalicia.sk) Kristína Griačová (kristina@cyklokoalicia.sk) Martin Hlásny (martin@cyklokoalicia.sk)		
Verejnost' Verejnost'	540	<p>Čl. čl. I. novelizačné body: 59, 60, 61, 64, 65, 66, 69, 73, 74, 78, 79, 120, 144 a 156</p> <p>Hromadná pripomienka k článku I, novelizačným bodom 59, 60, 61, 64, 65, 66, 69, 73, 74, 78, 79, 120, 144 a 156.</p> <p>Činnosti technických služieb, ktoré na ne delegoval štát v oblasti výkonu jednotlivých kontrol, sú v súčasnej dobe plne funkčné a sú v súlade so stratégiami EÚ na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky a ochranu životného prostredia.</p> <p>Už existujúca právna úprava umožňuje vykonávať činnosť technickej služby ministerstvu alebo na základe výberového konania fyzickým alebo právnickým osobám (štátnym aj neštátnym). Súčasná právna úprava umožňuje spravodlivú a transparentnú súťaž uchádzačov o činnosť technickej služby na základe rôznych parametrov, akými sú napr. kvalitatívne kritéria, personálne a odborné zabezpečenie činnosti, potenciál na tvorbu informačných systémov alebo projekt na zabezpečenie všetkých zákonnom stanovených činností a ich rozvoj.</p> <p>Predkladateľom navrhovaná novela zákona diskriminačne ruší transparentné výberové konanie a zavádza iba jedinú možnosť, a to priamym poverením štátnej právnickej osoby bez toho, aby preukázala, či vie takúto činnosť vykonávať.</p>	N	Rozporové konanie sa konalo dňa 4.2.2026. Rozpor trvá.

	<p>Štát už v minulosti zvolil veľmi efektívne riešenie, keď na základe výberového konania vybral kompetentné, kvalifikované a úzko špecializované právnické osoby, ktoré sú technickými službami a musia byť samofinancovateľné bez príjmov zo štátneho rozpočtu. Tento model je štandardom aj v iných vyspelých štátoch, napr. Nemecku, Rakúsku, Chorvátsku, kde nad týmito organizáciami štát vykonáva kontinuálnu kontrolnú činnosť. V rozpore s desaťročia zavedenou praxou ministerstvo ako predkladateľ novely bez náležitého zdôvodnenia ide znefunkčniť funkčný systém a ide zavádzať experiment, ktorý bude musieť byť financovaný zo štátneho rozpočtu, čo bude negatívne vplývať na verejné financie štátu, pretože systém nebude financovaný len užívateľmi systému, ale všetkými obyvateľmi ako výdavok štátneho rozpočtu. Takéto financovanie je nespravodlivé voči občanom (nemotoristom), ktorí tieto služby nebudú využívať.</p> <p>Preto navrhujem predkladateľovi prepracovať novelu zákona tak, aby:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bol zachovaný výber oprávneného subjektu na výkon technickej služby transparentným a nediskriminačným spôsobom na základe objektívnych kvalitatívnych parametrov s preukázaním schopnosti zabezpečiť plnenie zákonných povinností, - bol výber oprávneného subjektu na výkon technickej služby objektívny, rovnocenný a nediskriminačný pre rôznych žiadateľov (štátne aj 	
--	---	--

		<p>neštátne subjekty) s cieľom zabezpečiť vysokú kvalitu, odbornosť a efektívnosť činnosti technickej služby,</p> <p>- bola garantovaná samofinancovateľnosť takejto inštitúcie bez nutnosti financovania zo štátneho rozpočtu.</p> <p>Mám za to, že iba takéto znenie novely zákona nepoškodí verejné záujmy a prinesie kontinuitu v predmetných činnostiach. Zároveň je dôležité, aby predkladaná novela zákona bola v súlade s prijatou Národnou stratégiou SR pre bezpečnosť premávky na roky 2021 – 2030, ktorá priamo súvisí s technickým stavom motorových vozidiel, kde v podmienkach SR je v súčasnosti zavedený funkčný systém kontrol technického stavu vozidiel.</p> <p>Túto pripomienku považujem za zásadnú.</p> <p>Osoba oprávnená k jednaniu s navrhovateľom: Prof. Ing. Ľubomír Hujo, PhD.</p>		
Verejnosť Verejnosť	27	<p>Celému materiálu</p> <p>Hromadná pripomienka k článku I, novelizačným bodom 59, 60, 61, 64, 65, 66, 69, 73, 74, 78, 79, 120, 144 a 156. Činnosti technických služieb, ktoré na ne delegoval štát v oblasti výkonu jednotlivých kontrol, sú v súčasnej dobe plne funkčné a sú v súlade so stratégiami EÚ na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky a ochranu životného prostredia. Už existujúca právna úprava umožňuje vykonávať činnosť technickej služby ministerstvu alebo na</p>	N	

		základe výberového konania fyzickým alebo právnickým osobám (štátnym aj neštátnym). Súčasná právna úprava umožňuje spravodlivú a transparentnú súťaž		
--	--	--	--	--