



Materiál na rokovanie HSR SR
Dňa 4. mája 2026

č. 5)

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

Všeobecne k návrhu:

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 (ďalej len „návrh zákona“) predkladá Ministerstvo dopravy SR ako iniciatívny materiál a tiež na základe úlohy B. 1 z uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 346 zo dňa 2. júla 2025.

Dôvody na vypracovanie návrhu zákona sú nasledovné:

- a. Činnosť technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality a technickej služby montáže plynových zariadení (ďalej len „činnosť technických služieb“) v súčasnosti môžu vykonávať fyzické osoby – podnikatelia alebo právnické osoby, ktorým Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) vydalo poverenie základe uskutočneného výberového konania. Dôvodom vypracovania návrhu zákona je umožniť, aby činnosť týchto štyroch technických služieb mohla vykonávať aj právnická osoba štátu zriadená alebo založená ministerstvom,
- b. zabezpečiť implementáciu 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 (Ú. v. EÚ L, 2025/14, 8. 1. 2025),
- c. zabezpečiť nový prípad, kedy môže typový schvaľovací orgán povoliť skúšobnú prevádzku vozidiel, ktoré môžu byť za splnených podmienok prevádzkované aj v zahraničí, čo vyplýva z úlohy B. 1 z uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 346 z 2. júla 2025.
- d. zosúladiť niektoré ustanovenia zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o prevádzke vozidiel“) a tak zabezpečiť zjednodušenie administratívnych procesov v oblasti technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení.,
- e. riešiť problematiku podmienok prevádzky vozidiel v cestnej premávke v súlade s požiadavkami novej legislatívy Európskej únie a s prihliadnutím na poznatky a skúsenosti nadobudnuté v procese aplikácie v súčasnosti platného zákona o prevádzke vozidiel,
- f. spresniť niektoré ustanovenia v súvislosti s jednotlivým schvaľovaním vozidiel,



- g. spresniť poskytovateľov povinne prispievajúcich do registra prevádzkových záznamov, vozidiel a špecifikovať životné situácie, o ktorých sa zasielajú údaje do tohto registra,
- h. zaviesť zrušenie alebo zánik miesta v sieti staníc technickej kontroly, v sieti pracovísk emisnej kontroly alebo v sieti pracovísk kontroly originality, ak pracovisko nebolo vybudované,
- i. zaviesť elektronický protokol o kontrole technického stavu vozidla,
- j. upraviť pravidelné vzdelávanie technikov potrebné pre predĺženie platnosti osvedčenia technika,
- k. upraviť vykonávanie odborného dozoru na základe skúsenosti s jeho vykonávaním,
- l. sprievodné novely súvisiacich zákonov v čl. II až IV, a to zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov, zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákona č. 387/2015 Z. z. o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Predkladaný návrh zákona definuje oprávnené subjekty na zabezpečenie vybraných technických služieb, pričom typový schvaľovací orgán môže poveriť zabezpečením týchto činností právnickú osobu štátu zriadenú alebo založenú ministerstvom dopravy, ktorá môže v jeho mene tieto služby zabezpečovať. MD SR v tejto súvislosti neuvažuje so vznikom novej právnickej osoby, naopak plánuje využiť existujúcu štruktúru subjektov v svojej pôsobnosti.

Navrhuje sa, aby návrh zákona nadobudol účinnosť dňom 1. januára 2027, čím sa zároveň zabezpečí dostatočne dlhá legisvakanačná lehota na oboznámenie sa s navrhovaným zákonom.

Návrh zákona bol predmetom riadneho medzirezortného pripomienkového konania, ktoré prebiehalo v čase od 29. októbra 2025 do 18. novembra 2025 a bol predmetom rokovania Legislatívnej rady vlády Slovenskej republiky. Vyhodnotenie medzirezortného pripomienkového konania a Vyhlásenie predkladateľa o rozporoch je súčasťou predkladaného materiálu.

Stanovisko AZZZ SR:

AZZZ SR mala v medzirezortnom pripomienkovom konaní k predmetnému materiálu viacero zásadných pripomienok, pričom niektoré boli akceptované. K návrhu si dovoľujeme zaslať nasledovné pripomienky:

1. § 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 doškoloovací kurz a úspešne vykoná skúšku odbornej spôsobilosti.

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.

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.

S cieľom zachovať integritu systému, ale zároveň umožniť technikovi opätovný výkon povolania po splnení primeraných kvalifikačných požiadaviek, navrhujeme doplniť, aby technik mohol získať nové osvedčenie podľa § 90 ods. 11 len po absolvovaní doškolovacieho 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.

2. § 83 ods. 7

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.

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.

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 vyťaženia 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 vyťaženie 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.

Za problematický považujeme aj súčasný spôsob určovania kapacity siete prostredníctvom takzvaného taktu linky, ktorý nezohľadňuje reálne trvanie jednotlivých pracovných úkonov. Ide o parameter, ktorý 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 vyťaženie 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.

Z uvedených dôvodov považujeme za odôvodnené, aby sa výpočet siete zakladal na reálnych údajoch o skutočnom vyťažení pracovník, 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.

3. K 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.

Odôvodnenie:

Návrh zákona v predloženej 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.

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 za drobný priestupok, bez toho, aby mu bola okamžite uložená pokuta. Zavedenie obdobného mechanizmu vo vzťahu k technikom je preto logickým a proporciálnym riešením. 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.

4. § 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.

Odôvodnenie:

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.

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 neochoty spolupracovať. Predĺženie lehoty na 30 dní predstavuje bežný časový rámec pre včasné nahlasovanie porušení a zároveň vytvára realistický priestor na riadne interné preverenie zistení.

5. § 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 pracoviska kontroly originality.

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.

Odôvodnenie:

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. Súčasné znenie 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.

V praxi ide najmä o bežné podnikateľské situácie – generačné 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 pracovné miesta a neúmerne zaťažilo okresné úrady ako povoloňacie orgány.

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.

6. § 83 a § 84

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.“

Odôvodnenie:

V aplikačnej praxi dochádza pri STK, PEK a PKO k zmenám prevádzkovateľa najmä z 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.

Súčasný 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 neprímerane predlžuje obdobie, počas ktorého nemôže byť prevádzka v činnosti.

Dvojstupňový proces zároveň spôsobuje zbytočné ekonomické a personálne dopady – predlžuje odstávku prevádzky, komplikuje vlastnícke transakcie a môže ohroziť dostupnosť služieb v menších regiónoch. Prevádzka bola už v minulosti riadne posúdená v konaní podľa § 83, a samotná zmena prevádzkovateľa (zmena IČO) nemá technický ani bezpečnostný dopad na poskytovanie služieb technickej kontroly, emisnej kontroly alebo kontroly originality.

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.

Záver:

AZZZ SR odporúča materiál na ďalšie legislatívne konanie po zohľadnení uvedených pripomienok.