

## Doložka vybraných vplyvov

<b>1. Základné údaje</b>	
<b>Názov materiálu</b>	
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.	
<b>Predkladateľ (a spolupredkladateľ)</b>	
Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	
<b>Charakter predkladaného materiálu</b>	<input type="checkbox"/> Materiál nelegislatívnej povahy
	<input checked="" type="checkbox"/> Materiál legislatívnej povahy
	<input checked="" type="checkbox"/> Transpozícia/ implementácia práva EÚ
<i>V prípade transpozície/implementácie uveďte zoznam transponovaných/implementovaných predpisov:</i>	
<p>- nariadenie 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)</p> <p>Predkladaným návrhom zákona dochádza k zásahu do transpozičných opatrení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. ES L 127, 29.4.2014) v platnom znení.</p>	
<b>Termín začiatku a ukončenia PPK</b>	október 2025
<b>Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie</b>	október 2025
<b>Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP**</b>	-
<b>Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR*</b>	máj 2026

<b>2. Definovanie problému</b>	
<i>Uveďte základné problémy, ktoré sú dôvodom vypracovania predkladaného materiálu (dôvody majú presne poukázať na problém, ktorý existuje a je nutné ho predloženým materiálom riešiť).</i>	
Dôvody na vypracovanie návrhu zákona sú nasledovné:	
<ol style="list-style-type: none"> <li>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 zriadená ministerstvom,</li> <li>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), ktorá spočíva v tom, že výrobcovia vozidiel budú môcť typovo schváliť vozidlo buď vnútroštátnym typovým schválením, alebo typovým schválením EÚ vozidla podľa citovaného nariadenia. Preto je potrebné pri implementácii zaviesť kategóriu vozidiel U a všetky vozidlá v evidencii vozidiel, ktoré sa v minulosti schvaľovali ako vozidlá vnútroštátnej kategórie PS (rozdiel v maximálnej rýchlosti vozidla) je potrebné zaradiť do kategórie U.</li> </ol>	

3. 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. Výrobcovia vozidiel identifikovali problémy pri prevádzkovaní týchto vozidiel v zahraničí a takouto zmenou sa to odstráni.
4. 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. V rámci zosúladenia je potrebné predĺženie pravidelných priebežných overení plnenia podmienok na vykonávanie technickej kontroly z dvoch na tri roky čo prinesie rovnováhu medzi overeniami z pohľadu technických služieb, umožnenie vyhľadávania platnosti technickej kontroly na základe parametra identifikačného čísla vozidla VIN alebo evidenčného čísla vozidla, čím sa zníži administratívna záťaž pre občanov a v neposlednom rade možnosť vydania osvedčenia technika technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality a montáže plynových zariadení aj pre viacero oprávnených osôb, ak ich prevádzkuje jedna osoba, čím sa zjednoduší a zefektívni práca technikov v jednej spoločnosti na viacerých prevádzkach,
5. 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,
6. spresniť niektoré ustanovenia v súvislosti s jednotlivým schvaľovaním vozidiel,
7. spresniť poskytovateľov povinne prispievajúcich do registra prevádzkových záznamov vozidiel a špecifikovať životné situácie, o ktorých sa zasielajú údaje do tohto registra, čím sa rozšíri a spresní tok údajov do registra a späť ku konzumentom týchto údajov,
8. 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, čím sa odstráni nežiadúci stav, kedy sa umelo držalo miesto v sieti a tým sa
9. zaviesť elektronický protokol o kontrole technického stavu vozidla,
10. upraviť pravidelné vzdelávanie technikov potrebné pre predĺženie platnosti osvedčenia technika,
11. upraviť vykonávanie odborného dozoru na základe skúsenosti s jeho vykonávaním
12. 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.

### 3. Ciele a výsledný stav

*Uved'te 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).*

Cieľom predloženého návrhu zákona je nevyhnutná novelizácia zákona o prevádzke vozidiel na základe definovania problémov v bode 2.

### 4. Dotknuté subjekty

*Uved'te subjekty, ktorých sa zmeny predkladaného materiálu dotknú priamo aj nepriamo:*

Technické služby:

- technická služba technickej kontroly spoločnosť TESTEK, a.s.;
- technická služba emisnej kontroly spoločnosť S – EKA, spol. s r.o.;
- technická služba kontroly originality spoločnosť IRIS IDENT, s.r.o.;
- technická služba montáže plynových zariadení spoločnosť CERTEST s.r.o.

Oprávnené osoby technickej kontroly (súčasní prevádzkovatelia staníc technickej kontroly)

Oprávnené osoby emisnej kontroly (súčasní prevádzkovatelia pracovísk emisnej kontroly)

Oprávnené osoby kontroly originality (súčasní prevádzkovatelia pracovísk kontroly originality)

Oprávnené osoby montáže plynových zariadení (súčasní prevádzkovatelia pracovísk montáže plynových zariadení)

Orgány štátnej správy: Ministerstvo dopravy SR, Ministerstvo vnútra SR, okresné úrady v sídle kraja, okresné úrady, odbory cestnej dopravy a pozemných komunikácií.  
Výrobcovia vozidiel a zástupcovia výrobcov vozidiel.

Poist'ovne a leasingové spoločnosti

### 5. Alternatívne riešenia

*Aké alternatívne riešenia vedúce k stanovenému cieľu boli identifikované a posudzované pre riešenie definovaného problému?*

*Nulový variant - uveďte dôsledky, ku ktorým by došlo v prípade nevykonania úprav v predkladanom materiáli a alternatívne riešenia/spôsoby dosiahnutia cieľov uvedených v bode 3.*

Alternatíva č. 0 – Zachovanie doterajšej právnej úpravy:

Ak by sa zachovala súčasná právna úprava, činnosť technických služieb budú vykonávať fyzické osoby – podnikatelia alebo právnické osoby, ktorým ministerstvo vydalo poverenie na základe výberového konania. V súvislosti s implementáciou 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) je nulový variant neprípustný kvôli povinnosti zaradiť kategóriu vozidla U do právneho rámca SR. Protokol o technickej a emisnej kontrole bude sa bude naďalej tlačiť na ceninový papier s ochranným prvkom a občan nebude mať na výber medzi elektronickou a papierovou formou. V súvislosti s dopĺňaním údajov do registra prevádzkových záznamov vozidiel sa nerozšíri zoznam prispievateľov. Na staniách technickej kontroly budú musieť byť minimálne dvaja technici technickej kontroly, ktorí sú držiteľmi vodičského oprávnenia so všetkými skupinami.

Alternatíva č. 1 – Prijatie právnej úpravy:

Ak sa prijme navrhovaná právna úprava činnosť technických služieb bude môcť vykonávať aj právnická osoba zriadená ministerstvom, zavedie sa kategória vozidiel U, protokol o technickej a emisnej kontrole bude sa bude tlačiť na obyčajný papier formátu A4 bez ochranného prvku s tým, že občan bude mať na výber, či využije papierovú formu, alebo si nechá poslať na zvolenú emailovú adresu elektronický protokol, ktorý bude mať rozšírený rozsah. Doplnia sa prispievatelia údajov do registra prevádzkových záznamov vozidiel o leasingové spoločnosti a úrad na zaistenie majetku a tak sa zvýši kvalita poskytovania údajov pre občanov a organizácie. Navrhovaná právna úprava upravuje stav, kedy na staniách technickej kontroly už bude musieť byť minimálne jeden technik technickej kontroly, ktorý je držiteľom vodičského oprávnenia so všetkými skupinami a tak sa zníži záťaž na podnikateľské subjekty (oprávnené osoby).

### 6. Vykonávacie predpisy

*Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?*

**Áno**       **Nie**

*Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:*

Vyhláška č. 131/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel.

Vyhláška č. 132/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na niektoré vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky na účely schvaľovania.

Vyhláška č. 133/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o dokladoch vozidla.

Vyhláška č. 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

Vyhláška č. 135/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole.

Vyhláška č. 137/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly.

Vyhláška č. 138/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti emisnej kontroly.

Vyhláška č. 139/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti kontroly originality.

Vyhláška č. 140/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti montáže plynových zariadení.

### 7. Transpozícia/implementácia práva EÚ

*Uveďte, či v predkladanom návrhu právneho predpisu dochádza ku goldplatingu podľa tabuľky zhody, resp. či ku goldplatingu dochádza pri implementácii práva EÚ.*

**Áno**       **Nie**

*Ak áno, uveďte, ktorých vplyvov podľa bodu 9 sa goldplating týka:*

Transpozíčné opatrenie v čl. I bode 25 návrhu zákona, ktoré transponuje ustanovenie s dobrovoľnou transpozíciou čl. 5 ods. 4 piatu odrážku smernice EP a Rady 2014/45/EÚ predstavuje goldplating typu b) „navýšenie požiadaviek nad rámec minimálnych požiadaviek“.

Čl. 5 ods. 4 piata odrážka smernice EP a Rady 2014/45/EÚ znie:

„Bez ohľadu na dátum poslednej kontroly technického stavu vozidla môže členský štát alebo dotknutý príslušný orgán požadovať, aby vozidlo absolvovalo kontrolu technického stavu pred dátumami uvedenými v odsekoch 1 a 2, a to v týchto prípadoch:

- v prípade závažného vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky.“.

Návrhom zákona sa do § 29 ods. 5 zákona č. 106/2019 Z. z. dopĺňa oprávnenie schvaľovacieho orgánu nariadiť prevádzkovateľovi jednotlivého dovezeného vozidla na jeho náklady podrobiť vozidlo technickej kontrole alebo emisnej kontrole, ak existuje dôvodné podozrenie, že dovezené vozidlo predstavuje riziko ohrozenia verejného záujmu na bezpečnosti a zdraví. Doplnenie oprávnenia schvaľovacieho orgánu sa týka dovezených vozidiel, ktoré ešte nepodliehajú technickej kontrole pravidelnej alebo emisnej kontrole pravidelnej v Slovenskej republike ani v členskom štáte alebo zmluvnom štáte z ktorého boli dovezené.

Odôvodnenie goldplatingu: Zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky.

## 8. Preskúmanie účelnosti

*Uveďte termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti predkladaného materiálu.*

*Uveďte kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané.*

Nepredpokladá sa preskúmanie účinnosti a účelnosti návrhu zákona.

\* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.

\*\* vyplniť iba v prípade, ak sa záverečné posúdenie vybraných vplyvov uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. jednotnej metodiky.

\*\*\* posudzovanie sa týka len zmien v I. a II. pilieri univerzálneho systému dôchodkového zabezpečenia s identifikovaným dopadom od 0,1 % HDP (vrátane) na dlhodobom horizonte.

9. Vybrané vplyvy materiálu			
Vplyvy na rozpočet verejnej správy z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy, v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu	<input checked="" type="checkbox"/> Pozitívne	<input type="checkbox"/> Žiadne	<input checked="" type="checkbox"/> Negatívne
	<input checked="" type="checkbox"/> Áno	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> Čiastočne
v tom vplyvy na rozpočty obcí a vyšších územných celkov z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy, v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu	<input type="checkbox"/> Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
	<input type="checkbox"/> Áno	<input checked="" type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> Čiastočne
Vplyv na dlhodobú udržateľnosť verejných financií v prípade vybraných opatrení ***	<input type="checkbox"/> Áno		<input type="checkbox"/> Nie
Vplyvy na limit verejných výdavkov	<input type="checkbox"/> Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
Vplyvy na podnikateľské prostredie z toho vplyvy na MSP  Mechanizmus znižovania byrokracie a nákladov sa uplatňuje:	<input checked="" type="checkbox"/> Pozitívne	<input type="checkbox"/> Žiadne	<input checked="" type="checkbox"/> Negatívne
	<input checked="" type="checkbox"/> Pozitívne	<input type="checkbox"/> Žiadne	<input checked="" type="checkbox"/> Negatívne
	<input type="checkbox"/> Áno		<input checked="" type="checkbox"/> Nie
Sociálne vplyvy	<input checked="" type="checkbox"/> Pozitívne	<input type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
Vplyvy na životné prostredie  Materiál je posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov	<input type="checkbox"/> Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
	<input type="checkbox"/> Áno		<input checked="" type="checkbox"/> Nie
Vplyvy na informatizáciu spoločnosti	<input checked="" type="checkbox"/> Pozitívne	<input type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho			

vplyvy služieb verejnej správy na občana	<input type="checkbox"/> Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe	<input type="checkbox"/> Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu	<input type="checkbox"/> Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne

### 10. Poznámky

Ministerstvo dopravy SR bude musieť upraviť niektoré služby v rámci Jednotného informačného systému cestnej dopravy, čo bude mať negatívny dopad na výdavky z rozpočtu verejnej správy, a to maximálne do výšky 500 tis. Eur, ktoré sú finančne zabezpečené v rámci rozpočtu MD SR na rok 2026.

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 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. Zároveň však túto činnosť môže vykonávať aj samotný typový schvaľovací orgán.

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 (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.

Návrhom zákona bude umožnené povolenie skúšobnej prevádzky vozidla aj v zahraničí pre výrobcov vozidiel oproti súčasnému stavu (len na území SR) pre vozidlá pred sériovou výrobou, ktoré plní všetky technické požiadavky na schválenie na prevádzku v cestnej premávke, ale schválenie ešte nebolo udelené, čo bude mať pozitívny vplyv pre výrobcov vozidiel, ktorí sériovo vyrábajú vozidlá na SR. Umožnenie tohto povolenia bude mať pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Podrobnosti sú uvedené v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu a v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie.

Taktiež sa návrhom zákona zavedie, že do registra prevádzkových záznamov vozidiel budú musieť zasielať povinné údaje o vozidlách nové okruhy osôb, čo bude mať pre nich mierne negatívny vplyv, ale zároveň pozitívny vplyv pre obyvateľov, keďže tento stav prispeje k eliminácii podvodov s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti. Podrobnosti sú uvedené v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie. Materiál nemá vplyv na životné prostredie a nemá ani environmentálnu relevanciu, pretože v tomto prípade ide iba o to, že výrobcovia vozidiel budú môcť typovo schváliť vozidlo buď vnútroštátnym typovým schválením, alebo typovým schválením EÚ vozidla podľa citovaného nariadenia. Rovnaký princíp je uplatnený pri ostatných kategóriách vozidiel. V súčasnosti platný právny rámec pre vnútroštátne typové schválenia týchto vozidiel a typovým schválením EÚ

vozidla má rozdiel primárne v administratívnych záležitostiach. Environmentálne požiadavky zostávajú na rovnakej úrovni, čo je povinnosťou členských krajín uznávať ich v rámci EÚ. Predložený materiál nemá súvis s emisnými a technickými požiadavkami a nemení podmienky pre vstup necestných pojazdných strojov na pozemné komunikácie. Predložený materiál má len administratívny dosah bez samostatného materiálneho účinku na životné prostredie.

Taktiež sa návrhom zákona zavedie, že do registra prevádzkových záznamov vozidiel budú musieť zasielať povinné údaje o vozidlách nové okruhy osôb, čo bude mať pre nich mierne negatívny vplyv, ale zároveň pozitívny vplyv pre obyvateľov, keďže tento stav prispeje k eliminácii podvodov s počítačom celkovej prejdenej vzdialenosti. Podrobnosti sú uvedené v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie.

#### 11. Kontakt na spracovateľa

*Uveďte údaje na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov.*

Ministerstvo dopravy SR

Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Štátny dopravný úrad

Ing. Dušan Štofík – [dusan.stofik@mindop.sk](mailto:dusan.stofik@mindop.sk)

#### 12. Zdroje

Ministerstvo dopravy SR pri vypracovaní doložky vybraných vplyvov, ako aj analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy a analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie vychádzalo z vlastných odhadov, technickej služby technickej kontroly, technickej služby emisnej kontroly, technickej služby kontroly originality, technickej služby montáže plynových zariadení a tiež zo štatistík Ministerstva vnútra SR.

#### 13. Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č.

(v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 8.1 Jednotnej metodiky)

Súhlasné

Súhlasné s návrhom na dopracovanie

Nesúhlasné

Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:

#### 14. Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov zo záverečného posúdenia č. 046/2026 (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. Jednotnej metodiky)

STANOVISKO KOMISIE

(ZÁVEREČNÉ POSÚDENIE)

K MATERIÁLU

NÁVRH ZÁKONA, KTORÝM SA MENÍ A DOPLŇA ZÁKON Č. 106/2018 Z. Z. O PREVÁDZKE VOZIDIEL V  
CESTNEJ PREMÁVKE A O ZMENE A DOPLNENÍ NIEKTORÝCH ZÁKONOV  
V ZNENÍ NESKORŠÍCH PREDPISOV

**I. Úvod:** Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky dňa 14. apríla 2026 predložilo Stálej pracovnej komisii LRV SR na posudzovanie vybraných vplyvov (ďalej len „Komisia“) na záverečné posúdenie materiál: „*Návrh zákona, ktorým sa mení a doplňa zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov*“. Materiál predpokladá pozitívno-negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, ktoré sú rozpočtovo zabezpečené, pozitívno-negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie, vrátane pozitívno-negatívnych vplyvov na malé a stredné podniky, a pozitívne vplyvy na informatizáciu spoločnosti.

**II. Pripomienky a návrhy zmien:** Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:

**K doložke vybraných vplyvov**

Komisia žiada v doložke vybraných vplyvov doplniť a prepracovať bod 2. Definovanie problému, bod 3. Ciele a výsledný stav, bod 5. Alternatívne riešenia, bod 8. Preskúmanie účelnosti a bod 12. Zdroje.

Odôvodnenie: Súčasné znenie bodu 2 mieša viacero rovín – opis existujúcich problémov, deklarované ciele, navrhované nástroje aj stručný obsah novely. Takéto spracovanie nezodpovedá metodickému účelu tejto časti Doložky, ktorá má jasne identifikovať, aký konkrétny problém existuje, v čom spočíva jeho nežiaduci stav a prečo je potrebné ho riešiť. Z textu nie je dostatočne zrejmé, ktoré problémy vyplývajú z implementácie nariadenia EÚ, ktoré z aplikačnej praxe a ktoré predstavujú samostatné vnútroštátne rozhodnutia predkladateľa.

Súčasná formulácia bodu 3 nespĺňa metodický štandard, pretože fakticky len odkazuje na definovanie problémov a neuvádza, aký konkrétny výsledný stav má novelou vzniknúť. Chýbajú aspoň vecne uchopiteľné výstupy, napríklad právne usporiadanie kategórie U a súvisiacich kategórií vozidiel, elektronizácia vybraných protokolov a úkonov, zníženie administratívnej záťaže, rozšírenie a spresnenie dátových tokov do registra prevádzkových záznamov vozidiel, zlepšenie dohľadu nad prevádzkou a schvaľovaním vozidiel či spresnenie pravidiel pre necestné pojazdné stroje.

Odôvodnenie v bode 5, podľa ktorého alternatívne riešenia neboli posudzované z dôvodu implementácie nariadenia EÚ a zosúladenia zákona, možno považovať za čiastočne relevantné len vo vzťahu k tej časti materiálu, ktorá je priamo viazaná na nariadenie (EÚ) 2025/14. Nie je však postačujúce pre ďalšie významné časti návrhu, ktoré sú výsledkom vnútroštátneho rozhodnutia predkladateľa, napríklad pri úprave výkonu technických služieb právnickou osobou zriadenou ministerstvom, pri rozsahu nových dátových povinností subjektov, pri elektronickom protokole, pravidlách siete staníc alebo pri úpravách odborného dozoru. Práve pri týchto častiach mal byť aspoň stručne vyhodnotený nulový variant, prípadne porovnané základné alternatívy riešenia.

Pri takto rozsiahlej novele, ktorá zavádza nové kategórie vozidiel, upravuje pravidlá pre necestné pojazdné stroje, rozširuje dátové povinnosti dotknutých subjektov a mení fungovanie informačných systémov, je uvedený text na preskúmanie účelnosti metodicky nedostatočný. Práve pri tomto type materiálu je vhodné určiť aspoň rámcový časový horizont a základné kritériá preskúmania, napríklad fungovanie registra prevádzkových záznamov vozidiel, počet a štruktúru zapojených subjektov, aplikačné problémy pri kategórii U, praktické dopady elektronizácie procesov, ako aj dopady na trh technických služieb.

Komisia žiada dopracovať bod 12. Zdroje a sprístupniť, resp. priložiť všetky analýzy a podklady, na ktoré sa doložka odvoláva a zároveň riadne vyplniť bod týkajúci sa stanoviska Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov. Doložka uvádza, že materiál vychádza z vlastných odhadov predkladateľa a údajov Ministerstva vnútra SR a technických služieb. Tieto podklady však nie sú medzi priloženými dokumentmi zrejmé, čo znemožňuje riadne overiť úplnosť a presvedčivosť vyhodnotenia vplyvov. Súčasne nie je riadne vyplnený ani bod týkajúci sa stanoviska Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov.

Komisia žiada v doložke vybraných vplyvov vyznačiť pozitívne vplyvy na životné prostredie a vypracovať súvisiacu analýzu vplyvov.

Odôvodnenie: Materiál označuje vplyvy na životné prostredie ako „žiadne“, avšak samotný návrh právnej úpravy aj platné znenie dotknutého zákona vychádzajú z toho, že schvaľované a prevádzkované vozidlá nesmú predstavovať vážne riziko pre životné prostredie a že prevádzkou vozidla nesmie dochádzať k jeho ohrozovaniu. Zároveň návrh priamo implementuje nariadenie EÚ o necestných pojazdných strojoch, dotýka sa typového schvaľovania, uvádzania vozidiel na trh, ich prevádzky na verejných komunikáciách a vedenia registračných a prevádzkových údajov, ktoré môžu mať

environmentálnu relevanciu minimálne na kvalitatívnej úrovni. Navyše aj samotná dôvodová správa uvádza elektronickú výmenu údajov s koordinačným centrom pre prúd starých vozidiel ako opatrenie, ktoré má prispieť k lepšiemu plneniu povinností podľa zákona o odpadoch, čo environmentálny presah minimálne naznačuje.

Komisia žiada preto túto časť doložky dopracovať tak, aby bolo zrejmé, či:

- novela mení podmienky pre vstup necestných pojazdných strojov na verejné komunikácie,
- má súvis s emisnými a technickými požiadavkami,
- vplýva na údaje využiteľné pri kontrole environmentálnych aspektov prevádzky vozidiel,
- alebo či má iba administratívny dosah bez samostatného materiálneho účinku na životné prostredie.

Ak predkladateľ naďalej zastáva názor, že materiál nemá významný priamy vplyv na životné prostredie vyžadujúci samostatnú analýzu, je potrebné túto skutočnosť aspoň stručne, ale vecne a presvedčivo odôvodniť. Samotné konštatovanie „žiadne vplyvy“ bez ďalšieho vysvetlenia Komisia považuje za nedostatočné.

Komisia odporúča v bode 9. doložky vybraných vplyvov označiť pozitívne a negatívne sociálne vplyvy a vypracovať separátnu analýzu sociálnych vplyvov.

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. Napr. 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 napr. 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 tiež právo kupujúceho odstúpiť od zmluvy a predávajúci bude musieť prevziať späť vozidlo a kupujúcemu vrátiť späť finančné prostriedky 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 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. 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. Uvádzanú pripomienku si MPSVR SR uplatnilo aj v štádiu MPK, a predkladateľ v sprievodných materiáloch k legislatívnemu procesu LP/2025/562 uvádza, že pripomienka bola akceptovaná „A“ a ďalej pri spôsobe vyhodnotenia pripomienky predkladateľ uvádza, že „Doložky vplyvov budú vypracované v zmysle pripomienky“. Napriek týmto konštatovaniam predkladateľ do ďalšieho štádia legislatívneho procesu – do štádia Záverečného posúdenia, ktoré je v súčasnosti predmetom pripomienkovania – predložil materiál bez zapracovania pripomienky.

### **K vplyvom na rozpočet verejnej správy**

V doložke vybraných vplyvov je uvedený pozitívny a negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, ktorý je označený ako rozpočtovo zabezpečený. V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy v tab. č. 1 nie je vplyv uvedený ani ako krytý ani ako nekrytý, v bode 2.1.1. je uvedené, že výdavky sú

zabezpečené v rámci MF SR/VPS. Vyjadrenia k rozpočtovej zabezpečenosti je potrebné uvádzať jednotne vo všetkých častiach materiálu.

Pozitívny vplyv sa predpokladá v rokoch 2027 až 2029 rozmedzí od 75 tis. eur do 225 tis. eur v súvislosti s vydávaním povolení skúšobnej prevádzky vozidla aj v zahraničí, ktoré vydáva MD SR a s prihlásením vozidiel do evidencie vozidiel a následne vydaním osvedčenia orgánmi Policajného zboru (MV SR). Komisia upozorňuje, že údaje v analýze vplyvov na rozpočet v tab. č. 1 nie sú v súlade s komentárom v časti 2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie. Uvedené Komisia žiada zosúladiť. Zároveň je potrebné v tab. č. 1 za príjmy verejnej správy celkom doplniť v príslušnom riadku kapitolu MD SR a upraviť údaje za kapitolu MV SR. V podrobnej tab. č. 3 je potrebné uviesť správnu podpoložku ekonomickej klasifikácie (správne poplatky sa rozpočtujú na podpoložke 221002).

Negatívny vplyv materiálu v sume 500 tis. eur v roku 2026 súvisí s potrebnou úpravou Jednotného informačného systému v cestnej doprave (JISCD), ktorého správcom a prevádzkovateľom je kapitola MD SR. Predkladateľ v analýze vplyvov v časti 2.1.1. Financovanie návrhu uvádza, že predmetné prostriedky sú zabezpečené v rámci MF SR/VPS. V rozpočte kapitoly VPS na rok 2026 nie sú na uvedený účel alokované prostriedky. Komisia žiada vplyv na rok 2026 riešiť v rámci schválených limitov kapitoly MD SR a vypustiť z materiálu kapitolu VPS.

V súvislosti so zriadením právnickej organizácie ministerstvom predkladateľ v doložke vplyvov časť 10. Poznámky uvádza, že „v sledovanom období rokov 2026 až 2029, na ktorý sa doložka vplyvov vypracováva, nemá identifikovaný vplyv na rozpočet verejnej správy. Prípadné vplyvy na rozpočet verejnej správy v budúcich obdobiach nie je možné v súčasnosti identifikovať a to z dôvodu, že nie je určená právna forma právnickej osoby zriadenej alebo založenej ministerstvom a teda ani je známe jej zaradenie v rámci registra organizácií.“. V súvislosti s týmito možnými negatívnymi vplyvmi Komisia uvádza, že všetky prípadné negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy budú musieť byť zabezpečené v rámci schválených limitov.

Komisia žiada do materiálu doplniť analýzu, ktorá vyhodnotí súčasný systém zabezpečenia technických služieb a na základe jasných kritérií určí, ako má vyzeráť nový systém podľa § 70 ods. 1 písmeno b) až e) zákona.

Odôvodnenie: Akejkolvek zmena 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.

Komisia žiada doplniť analýzu vplyvov o kvantifikáciu potenciálnych príjmov, ako aj potenciálnych výdavkov spojených so vznikom právnickej osoby zriadenej alebo založenej Ministerstvom dopravy SR, ktorej typový schvaľovací orgán udelí poverenie na vykonávanie technických služieb podľa §70 ods. 1 písmeno b) až e).

Odôvodnenie: Navrhovaná zmena umožňuje, aby tieto technické služby vykonávala právnická osoba štátu zriadená alebo založená Ministerstvom dopravy SR. Doložka vplyvov však neobsahuje kvantifikáciu nákladov na vznik a prevádzku takejto osoby ani odhad jej príjmov a spôsobu financovania.

S materiálom bude možné súhlasiť len s podmienkou, že z neho nebude vyplývať nekrytý negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy a ani negatívny vplyv na limit verejných výdavkov.

### **K vplyvom na podnikateľské prostredie**

Komisia žiada predkladateľa o vypracovanie aktuálnej Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie v súlade s platnou verziou Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov.

Odôvodnenie: Predkladateľ v materiáli použil neaktuálnu verziu Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie, ktorá nie je v súlade s platnou metodikou posudzovania vybraných vplyvov. Z tohto dôvodu nie je zabezpečené riadne a porovnateľné posúdenie vplyvov navrhovaných opatrení na podnikateľské prostredie.

Komisia žiada predkladateľa o doplnenie Kalkulačky nákladov podnikateľského prostredia, keďže ide o povinnú samostatnú prílohu materiálu predkladaného do legislatívneho procesu. Vzhľadom na identifikovaný vplyv predkladaného materiálu na podnikateľské prostredie je potrebné túto kalkulačku predložiť spolu s Analýzou vplyvov na podnikateľské prostredie ako samostatný súbor vo formáte .xls.

### **K vplyvom na informatizáciu spoločnosti**

Komisia súhlasí, že predložený materiál má vplyv na informatizáciu spoločnosti. Komisia žiada o úpravy v analýze vplyvov na informatizáciu spoločnosti. V bode 6.1. pri prvých dvoch koncových elektronických službách chýbajú kódy (a pravdepodobne sa jedná o nové služby, takže by malo byť uvedené písm. A a nie písm. B), pri poslednej aj názov a pri kóde ks\_334093 je uvedený zlý názov koncovej elektronickej služby. Zároveň v bode 6.2. Komisia upozorňuje predkladateľa, že názov systému sa uvádza tak, ako je zaregistrovaný v MetaIS, v tomto prípade je správny a úplný názov „JISCD – Jednotný informačný systém v cestnej doprave“. Komisia taktiež upozorňuje predkladateľa, že formulár analýzy vplyvov na informatizáciu spoločnosti nie je určený na jeho svojvoľné úpravy, ale na jeho vyplnenie v takom formáte, ako bol navrhnutý.

### **Ku goldplatingu (všeobecne)**

Pri preukazovaní transpozície čl. 5 ods. 4 piateho bodu smernice 2014/45/EÚ v platnom znení do slovenského právneho poriadku sa Komisia domnieva, že je potrebné v deviatom stĺpci tabuľky zhody uvádzať slová „*GP – A, b) navýšenie požiadaviek*“ a v desiatom stĺpci tabuľky zhody uvádzať slová „*oblasť s vplyvom na podnikateľské prostredie, oblasť so sociálnymi vplyvmi*“, nakoľko Komisia má za to, že dobrovoľnou transpozíciou tohto ustanovenia smernice dochádza ku goldplatingu. V tejto súvislosti je potrebné predkladanú tabuľku zhody rozšíriť o Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie v závere tabuľky zhody. Túto pripomienku Komisia primerane vzťahuje aj na siedmy bod doložky vybraných vplyvov.

### **III. Záver: Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje**

#### **nesúhlasné stanovisko**

s materiálom predloženým na záverečné posúdenie.

**IV. Poznámka:** Predkladateľ zapracuje pripomienky a odporúčania na úpravu uvedené v bode II a uvedie stanovisko Komisie v časti 14. doložky vybraných vplyvov spolu s vyhodnotením pripomienok. Nesúhlasné stanovisko Komisie neznamená zastavenie ďalšieho schvaľovacieho procesu. Stanovisko Komisie slúži ako podklad pre informované rozhodovanie vlády Slovenskej republiky a ďalších subjektov v rámci schvaľovacieho procesu. Predkladateľ má možnosť dopracovať materiál podľa pripomienok a zaslať ho na opätovné schválenie Komisie, ktorá môže následne zmeniť svoje stanovisko.

**Mgr., PhDr. Vladimír Šimoňák, PhD.**

predseda Komisie