

## **Audit legislatívy z pohľadu goldplatingu v rezorte Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky**

(úloha z uznesenia vlády SR č. 50/2019)

február - jún 2019

## Audit legislatívy z pohľadu goldplatingu

### Zhrnutie

V nadväznosti na plnenie úlohy B.1. vyplývajúcej z uznesenia vlády SR č. 50 zo 6. februára 2019 k materiálu „Audit legislatívy z pohľadu goldplatingu“, Vám v prílohe listu zasielam komplexný audit legislatívy v gescii Ministerstva dopravy a výstavby SR (ďalej len „ministerstvo“), spracovaný podľa navrhovaného metodického postupu a podrobený externej oponentúre.

K 30. júnu 2019 bolo v gescii ministerstva 142 smerníc EÚ. K 7 smerniciam z uvedeného počtu SR oznámila, že sú vo vzťahu k SR irelevantné a netransponovala ich (oblasť námornej dopravy) a pri 6 smerniciach EÚ ešte plynie transpozíčná lehota. Ostatné smernice boli do národnej legislatívy riadne transponované.

V súvislosti s auditom legislatívy v oblasti dopravy je potrebné zdôrazniť, že podľa článkov 90 – 100 Zmluvy o Európskej únii je oblasť dopravy súčasťou jednotného vnútorného trhu EÚ a je v dôsledku toho výrazne harmonizovaná a liberalizovaná, z čoho prirodzene vyplýva aj zúžený priestor na goldplating. Navyše, v súlade s cieľom znižovania možnosti nejednotnej transpozície európskej legislatívy v oblasti dopravy na úrovni členských krajín nahrádza v súčasnosti Európska komisia postupne smernice priamo vykonáateľnými nariadeniami.

Realizáciou analýzy národnej legislatívy z pohľadu goldplatingu sa zaoberala pracovná skupina expertov ministerstva. Z uskutočnenej analýzy vyplynul záver, že smernice EÚ boli do národnej legislatívy transponované len v nevyhnutnej miere, nie nad rámec práva EÚ. Boli identifikované tri prípady opodstatneného goldplatingu, ktoré vyplývajú z potreby zabezpečenia zvýšenej bezpečnosti dopravy. Ide o stanovenie hlbšieho dezénu pre zimné pneumatiky určitých kategórií motorových vozidiel, častejšiu periodicitu technickej kontroly autobusov nad 8 rokov prevádzky a vyšší minimálny vek pre získanie preukazu odbornej spôsobilosti lodného kapitána. V otázke administratívnej záťaže ministerstvo vplýva na jej znižovanie už počas procesu prijímania smerníc na úrovni EÚ, najmä aktívnym pôsobením v orgánoch Rady EÚ a spoluprácou s poslancami Európskeho parlamentu. Audit národnej legislatívy neidentifikoval ustanovenia, ktoré by bolo potrebné meniť, preto ministerstvo v súčasnosti nenavrhuje žiadne legislatívne úpravy.

Neprítomnosť goldplatingu v legislatíve v gescii ministerstva potvrdzuje aj skutočnosť, že v rámci pripomienkového konania k uvedenému materiálu „Audit legislatívy z pohľadu goldplatingu“ a k samotným zákonom neboli k spôsobu transpozície smerníc vznesené žiadne podnety verejnosti. Výsledky internej analýzy boli posúdené nezávislým externým oponentom, ktorý sa s nimi stotožnil.

## **1. Cestná doprava a pozemné komunikácie**

V tejto oblasti je v gestorstve Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „MDV SR“) celkom 49 smerníc EÚ, ktoré pokrývajú oblasť schvaľovania vozidiel, cestnej dopravy (dopravné služby, podnikanie) a pozemných komunikácií (infraštruktúra).

Smernice týkajúce sa typového schvaľovania vozidiel (spolu 37) boli transponované do legislatívy SR príslušnými zákonmi (napr. zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke), aproximačnými nariadeniami vlády (napr. nariadenie vlády č. 140/2009) a vyhláškami (napr. vyhláškou MDV SR č. 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke). V tejto oblasti boli zistené dva prípady opodstatneného goldplatingu.

Smernica týkajúca sa hĺbky dezénu jazdnej plochy pneumatík určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (31989L0459) stanovuje minimálnu hĺbku dezénu na 1,6 mm. Nad rámec smernice bola stanovená, z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky, minimálna hĺbka dezénu 3 mm počas zimného obdobia. Požiadavka vyplýva zo zabezpečenia bezpečnej premávky v zimných mesiacoch, keďže dezén s 1,6 mm je nedostatočný. Tieto požiadavky majú sprísnené viaceré členské štáty (napr. Rakúsko, Nemecko a Česko majú 4 mm).

Smernica 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel stanovuje frekvenciu a obsah vykonávania kontrol technického stavu vozidiel (v SR technická a emisná kontrola). Nad rámec smernice má MDV SR stanovené niektoré častejšie lehoty technickej a emisnej kontroly (pre autobusy nad 8 rokov), čo smernica členským štátom umožňuje. Požiadavka na častejšie kontroly autobusov vyplynula z tragických nehôd autobusov (pri obci Úhorná v roku 2003 a Hriňová v roku 2007), kde vyšetrenie ukázalo, že príčinou nehôd bol zlý technický stav vozidiel. Okrem toho smernica umožňuje aj cestnú kontrolu technického stavu, čo však je ťažko realizovateľné v osobnej doprave (zdržanie cestujúcich) a aj to je ďalší dôvod častejšej kontroly (na stanici technickej kontroly).

V oblasti cestnej dopravy je 5 smerníc, ktoré boli transponované do zákonov č. 56/2012 a č. 462/2007 a pri analýze neboli nájdené ustanovenia, ktoré by bolo potrebné meniť.

V oblasti pozemných komunikácií (cestná infraštruktúra) je v gestorstve MDV SR 7 smerníc. Tieto z hľadiska svojho predmetu úpravy a tiež obsahu nemajú vplyv na administratívne zaťaženie fyzických a právnických osôb, pričom spolpatnenie infraštruktúry je v súlade so smernicami EÚ a stimuluje využívanie ekologických vozidiel, ktoré sú spolpatňované nižšími sadzbami.

## **2. Železničná doprava**

Európsku legislatívu v oblasti železničnej dopravy predstavujú štyri legislatívne balíčky, ktoré boli prijaté v rokoch 2001 až 2016 s cieľom postupne otvoriť železničnú dopravu (nákladnú aj osobnú) hospodárskej súťaži, zabezpečiť interoperabilitu národných železničných systémov (nastavením spoločných technických špecifikácií) a vytvoriť podmienky na vznik transeurópskeho železničného systému a jednotného trhu železničných dopravných služieb. Tieto podmienky zahŕňajú spoločné

- pravidlá vyberania poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry,
- pravidlá udeľovania kapacity železničnej infraštruktúry,
- pravidlá udeľovania licencií železničným podnikom a rušňovodičom,
- bezpečnostné požiadavky,
- pravidlá pre cestujúcich v železničnej doprave,
- vytvorenie národných regulačných orgánov a vytvorenie Európskej železničnej agentúry.

Pôvodný zákon č. 164/1996 Z. z. o dráhach, ktorým boli pôvodne transponované prvé dva balíčky, bol z dôvodu jeho náročnej funkčnej aplikácie (infraštruktúra a dopravné služby) nahradený dvomi zákonmi: zákonom č. 513/2009 Z. z. o dráhach a zákonom č. 514/2009 o doprave na dráhach. Tým sa docielilo oddelenie právnej úpravy činností spojených so správou infraštruktúry od dopravných služieb. Oddelenie právnej úpravy znížilo potrebu počtu noviel, ktoré by museli byť vykonané, keby zostalo všetko upravené v jednom komplexnom zákone, keďže tieto dve zložky trhu majú v práve Európskej únie nerovnakú periodicitu zmien.

Aktualizovanej analýze bolo podrobených všetkých 18 identifikovaných a aktuálne účinných smerníc v gescii MDV SR, ktoré boli transponované do zákonov č. 513/2009 Z. z. a č. 514/2009 Z. z. Aktualizovaná analýza je rozšírená o 3 smernice, ktoré boli do národnej legislatívy transponované až v roku 2019 zákonom č. 55/2019, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach. V súčasnosti bol legislatívny proces transpozície všetkých smerníc v oblasti železničnej dopravy ukončený a nedochádza tak k transpozičnému deficitu.

Audit národnej legislatívy bol v zmysle metodiky realizovaný komplexne, avšak so špeciálnym zreteľom na audit podmienok na prístup na trh a podmienok na získanie licencie na výkon povolania rušňovodiča.

Z auditu vyplynulo, že smernice obsahujú dostatočne prísne pravidlá a podmienky regulácie, preto boli transponované takmer doslovne, k najneskoršiemu možnému dátumu, a sú aplikované len na subjekty, ktoré predmetné smernice ukladajú. Analýzou bolo identifikovaných viacero prípadov neprevzatia možnosti výnimky do národnej legislatívy, avšak neboli vyhodnotené ako goldplating s ohľadom na skutočnosť, že tieto výnimky neboli aplikovateľné na slovenské podmienky (v SR neexistujú subjekty, na ktoré by sa vzťahovali), resp. ich aplikácia by bola neúčelná (aplikovateľnosť na nevýznamné množstvo subjektov).

V súlade s Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov (účinnou od apríla 2016) je povinnou súčasťou doložky vplyvov každého návrhu zákona jeho ex-ante posúdenie aj z hľadiska goldplatingu. Toto posúdenie je následne predmetom stanoviska Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov, ktoré je rovnako povinnou súčasťou doložky vplyvov. V žiadnom návrhu zákona, ktorým sa transponovali analyzované smernice do národnej legislatívy, nebol ex-ante indikovaný žiaden goldplating. Následne ani ex post na základe implementačnej praxe či oznámení účastníkov trhu neboli identifikované žiadne dodatočné povinnosti pre účastníkov trhu, alebo zamestnancov, ktorými by boli nadmerne zaťaženi na úkor dosiahnutia cieľa predmetných smerníc.

Aktualizovaná analýza bola postúpená na externé posúdenie Výskumnému ústavu dopravnému, a.s., ktorý posúdil analýzu v plnom rozsahu 18 smerníc a stotožnil sa s názorom MDV SR. Na základe uvedeného v rámci transpozície smerníc, nedochádza v rámci súčasného stavu k aktívnemu alebo pasívnemu goldplatingu a pri analýze tabuliek zhody neboli nájdené ustanovenia, ktoré by bolo potrebné meniť.

Je možné, že v budúcnosti so zmenami na železničnom trhu SR, napr. vznikom väčšieho počtu nezávislých menších železničných podnikov či budovaním železničnej infraštruktúry so širokým rozchodom, alebo s modernizáciou infraštruktúry a jej adaptovaním ETCS vo väčšom a ucelenom rozsahu môže vzniknúť požiadavka trhu na prehodnotenie súčasnej právnej úpravy a jej adaptácie na nové podmienky. Aktuálne však národný právny rámec reflektuje súčasné požiadavky trhu a nezakladá neminimalistické regulačné zaťaženie subjektov železničného trhu.

### **3. Vnútrozemská vodná doprava**

Pri vnútrozemskej vodnej doprave, z celkového zoznamu pôvodných 18 smerníc EÚ v gestorstve MDV SR bola v porovnaní s minulou analýzou do zoznamu doplnená 1 smernica a 11 smerníc bolo zrušených prijatím dvoch najnovších smerníc. Aktualizovaný zoznam obsahuje spolu 8 smerníc.

Analýzou bol zistený jeden prípad opodstatneného goldplatingu, ktorý sa týka minimálneho veku na získanie preukazu odbornej spôsobilosti lodného kapitána z dôvodu zvýšenia bezpečnosti plavebnej prevádzky. Ustanovenie čl. 5 smernice 96/50/ES hovorí o minimálnej hranici veku 18 rokov, pričom je na každom ČŠ, akú vekovú hranicu určí. Minimálny vek 18 rokov skôr zohľadňuje potreby tých členských štátov, kde sa vnútrozemská plavba realizuje na nižších kategóriách vodných ciest. MDV SR sa rozhodlo kvôli bezpečnosti plavebnej prevádzky na vodných cestách (Dunaj), zvoliť vyššiu vekovú hranicu (namiesto 18 rokov ustanovilo vek pre žiadateľa na 23 rokov). Viest veľké plavidlo (cca 80 m – 135 m dlhé a cca 11,4 m široké alebo zostavu plavidiel, ktorá môže mať na Dunaji rozmery do 295 m dĺžky a 33,4 m šírky s nosnosťou až 27 000 ton pri nákladnej lodi alebo niekoľko sto cestujúcich vrátane posádky a ďalšieho personálu na osobnej lodi, je veľmi náročné po psychickej aj fyzickej stránke.

Sprísnenie sa odzrkadľuje na menšom počte plavebných nehôd, kde vyššia veková hranica z dôvodu viacročných skúseností, môže priaznivo prispieť k zníženiu nehôd. Je vhodné spomenúť nehodu havárie remorkéra Ďumbier pri nedostavanej hrádzi hydroelektrárne Freudenu vo Viedni na Dunaji, ktorá sa stala v októbri 1996, pri ktorej zahynula takmer celá posádka – 12 osôb alebo aj nedávnu tragickú nehodu na Dunaji v Budapešti.

Otázka minimálneho veku je ďalej otvorená pri budúcej transpozícii, keďže pôvodná smernica 96/50/ES bola zrušená a nahradená smernicou 2017/2397. Do 17.1.2022, času transpozície smernice 2017/2397, ktorá cez štandardy CESNI a vykonávacie akty ustanovuje nové podmienky na získanie preukazu odbornej spôsobilosti lodného kapitána A a B, sa MDV SR rozhodlo kvôli bezpečnosti plavebnej prevádzky na vodných cestách zvoliť vyššiu vekovú hranicu 23 rokov. MDV SR v súčasnosti pripravuje transpozíciu tejto smernice do zákona č. 338/2000 o vnútrozemskej doprave Z. z. a vyhlášky č. 12/2005 Z. z., a to s účinnosťou najneskôr od 17.01.2022 (to vyplýva z čl. 39.ods. 1 smernice).

#### **4. Námorná doprava**

Pri námornej doprave z celkového zoznamu pôvodných 39 smerníc EÚ v gestorstve MDV SR boli dve smernice do zoznamu doplnené, ďalšie 3 boli zrušené. Novoaktualizovaný zoznam obsahuje spolu 38 smerníc.

Analýzou bol v dvoch prípadoch identifikovaný možný prípad goldplatingu, vo veci platnosti lekárskeho osvedčenia v prípade veku námorníkov starších ako 55 rokov a vydávania preukazu odbornej spôsobilosti osobám mladším ako 18 rokov. Oba prípady súvisia s medzinárodnými dohovormi STCW (Medzinárodný dohovor o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov) a MLC (Dohovor o pracovných normách v námornej doprave), ku ktorým je SR viazaná, ktoré majú prísnejšie pravidlá. Analýzou bolo zistené, že ani v jednom prípade nejde o goldplating.

#### **5. Civilné letectvo**

Legislatíva EÚ v oblasti civilného letectva je s ohľadom na jeho medzinárodný charakter riešená nariadeniami EÚ. Do vnútroštátneho právneho poriadku bolo transponovaných päť smerníc, pričom implementácia sa uskutočnila v súlade s čl. 7 ods. 2 Ústavy nariadením vlády, resp. leteckým zákonom. Z priloženej analýzy vyplýva, že implementácia uvedených smerníc EÚ v oblasti civilného letectva nejde nad rámec legislatívy EÚ, a teda nepatrí do kategórie „goldplating“.

#### **6. Elektronické komunikácie a poštové služby**

Regulačný rámec pre elektronické komunikácie bol v minulom roku komplexne revidovaný. Rámcová smernica, smernica o povolení, prístupová smernica a smernica o univerzálnej službe boli zrušené a nahradené Smernicou EP a Rady (EÚ) 2018/1972 z 11. decembra 2018, ktorou sa stanovuje európsky kódex elektronických komunikácií (ďalej len „Kódex“).

Smernica o súkromí a elektronických komunikáciách bude nahradená Nariadením EP a Rady o rešpektovaní súkromného života a ochrane osobných údajov v elektronických komunikáciách a o zrušení smernice 2002/58/ES, ktorého schválenie sa očakáva v priebehu tohto roka.

Vzhľadom na potrebu implementácie Kódexu sa začala príprava nového zákona o elektronických komunikáciách (do ktorého bude zapracovaná aj Smernica EP a Rady 2014/61/EÚ), pretože členské štáty majú prijať do 21. decembra 2020 relevantné právne predpisy na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Na základe už uvedených skutočností bolo bezpredmetné v súčasnosti analyzovať implementáciu spomínaných smerníc.

V oblasti poštových služieb bola vykonaná analýza transponovanej smernice o spoločných pravidlách rozvoja vnútorného trhu poštových služieb Spoločenstva v znení neskorších smerníc, kde nebol identifikovaný goldplating.

## **7. Výstavba**

V transponovanej smernici o energetickej hospodárnosti budov nebol identifikovaný goldplating.

**PRÍLOHA 1 - Súhrnný zoznam smerníc v gescii rezortu**

Smernice EÚ v gestorstve MDV SR podľa jednotlivých sekcií (stav k 30. 6. 2019)										
Cestná doprava a pozemné komunikácie		Železničná doprava a dráhy	Vodná doprava		Letecká doprava	Elektronické komunikácie a poštové služby		Výstavba	Cestná a vnútrozemská vodná doprava	Cestná, železničná a vnútrozemská vodná doprava
CD	PK		Námorná	Vnútrozemská		EK	PS			
31970L0157	31999L0062	32004L0049	31993L0103	31987L0540	31989L0629	31987L0372	31997L0067	32010L0031	32006L0103	32008L0068
31973L0350	32004L0052	32005L0047	31996L0040	31996L0075	31996L0067	31991L0287	32002L0039		32013L0022	32010L0061
31977L0212	32004L0054	32007L0059	31997L0070	32005L0044	32000L0079	32002L0058	32008L0006			32012L0045
31981L0334	32006L0038	32008L0057	31998L0041	32009L0100	32006L0093	32002L0077				32014L0103
31984L0372	32008L0096	32008L0110	31999L0019	32014L0112	32009L0012	32008L0063				32016L2309
31984L0424	32010L0040	32009L0131	31999L0063	32016L1629		32009L0114				32018L0217
31987L0354	32011L0076	32009L0149	31999L0095	32017L2397		32009L0136				32018L1846
31989L0459		32011L0018	32000L0059	32018L0970		32009L0140				
31991L0671		32012L0034	32001L0096			32014L0061				
31992L0006		32013L0009	32002L0035			32018L1972				
31992L0097		32014L0038	32002L0059							
31995L0050		32014L0082	32002L0084							
31996L0020		32014L0088	32005L0012							
31996L0053		32014L0106	32005L0035							
31999L0037		32016L0797	32005L0065							
31999L0101		32016L0798	32007L0071							
32001L0026		32016L0882	32008L0106							
32002L0007		32016L2370	32009L0013							
32002L0015			32009L0015							
32002L0085			32009L0016							
32003L0020			32009L0017							
32003L0059			32009L0018							
32003L0088			32009L0020							
32003L0127			32009L0021							

**Smernice EÚ v gestorve MDV SR podľa jednotlivých sekcií (stav k 30. 6. 2019)**

Cestná doprava a pozemné komunikácie		Železničná doprava a dráhy	Vodná doprava		Letecká doprava	Elektronické komunikácie a poštové služby		Výstavba	Cestná a vnútrozemská vodná doprava	Cestná, železničná a vnútrozemská vodná doprava
CD	PK		Námorná	Vnútrozemská		EK	PS			
32005L0064			32009L0045							
32006L0001			32009L0123							
32006L0022			32010L0036							
32006L0096			32010L0065							
32006L0105			32011L0015							
32007L0034			32012L0035							
32007L0038			32012L0038							
32007L0046			32013L0054							
32009L0001			32014L0100							
32009L0004			32014L0111							
32009L0005			32015L2087							
32013L0015			32016L0844							
32014L0037			32017L2108							
32014L0045			32017L2109							
32014L0046			32017L2110							
32014L0047			32018L0131							
32015L0719										
<b>41</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>40</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>7</b>
<b>Spolu 142 smerníc EÚ</b>										

Vysvetlivky: **3... L ...** – smernice EÚ, ku ktorým SR oznámila, že sú vo vzťahu k SR irelevantné a netransponovala ich (napr. SR je vnútrozemský štát, ktorý nemá priamy prístup k moru, a teda nemá ani námorné prístavy, alebo SR neregistruje rybárske námorné lode). **3... L ...** – smernice EÚ, pri ktorých ešte plynie transpozičná lehota.



**PRÍLOHA 2 – Informácia o všetkých prípadoch identifikovaného opodstatneného goldplatingu (tzv. Príloha B)**

**Smernica Rady 89/459/EHS z 18. júla 1989 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú hĺbky dezénu jazdnej plochy pneumatík určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel**

EÚ				SK				Kontext	Zdôvodnenie zmeny, pridaná hodnota, vyčíslenie, odôvodnenie	Stanovisko útvaru (ponechať/ vypustiť)	
Právny predpis EÚ	Článok (Č, O, V, P)	Text	Spôsob transportu (N, O, D, n.a.)	Právny predpis SK	Článok (Č, O, V, P)	Text	Zhoda				
<b>Smernica Rady 89/459/EHS z 18. júla 1989 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú hĺbky dezénu jazdnej plochy pneumatík určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel</b>	Č: 1	Členské štáty vykonajú všetky nevyhnutné kroky, aby pneumatiky pre vozidlá kategórií M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , O <sub>1</sub> a O <sub>2</sub> stanovené v prílohe I k smernici Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú typového schválenia motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel <sup>6</sup> , naposledy zmenenej a doplnenej smernicou 87/403/EHS <sup>7</sup> , mali počas svojej prevádzkovej životnosti na cestách hĺbku hlavných drážok povrchu dezénu jazdnej plochy pneumatiky najmenej 1,6 mm.	N	Návrh zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „návrh zákona“).	§ 44 O 11 písm. e)	(11) Vozidlo v cestnej premávke musí spĺňať podmienky na prevádzku v cestnej premávke ustanovené vykonávacím právnym predpisom podľa § 136 ods. 3 písm. d), ktorými sú najmä podmienky na e) kolesá, pneumatiky a protiskľzové reťaze.		Ú	Stanovená minimálna hĺbka dezénu (1,6 mm) v zimnom období (3 mm).	V zimnom období je určená väčšia hĺbka dezénu z dôvodu zabezpečenia vyššej bezpečnosti cestnej premávky	Ponechať zmenu nad rámec smernice
		„Hlavné drážky“ sú široké drážky v stredovej časti povrchu dezénu, ktorý pokrýva približne tri štvrtiny šírky povrchu dezénu	N	Návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby SR, ktorou sa ustanovujú podrobnosti	§ 14 O 10	(10) Pneumatiky nesmú mať na svojom vonkajšom					

		jazdnej plochy pneumatiky.	o prevádzke vozidiel v cestnej premávke (ďalej len „návrh vyhlášky“) Zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov.	§ 14 O 11	<p>obvode, napríklad v oblasti behúňa, bočnice a pätky, trhliny ani poškodenia, ktoré obnažujú kordovú kostru alebo ju narúšajú. Hĺbka hlavných drážok nesmie byť menej ako</p> <p>a) 1 mm na vozidlách kategórie L1e,</p> <p>b) 1,6 mm na vozidlách ostatných kategórií a 3 mm v prípadoch, keď osobitný predpis<sup>21)</sup> pre vozidlá kategórie M a N ustanovuje povinnosť použiť v cestnej premávke vozidlo vybavené zimnými pneumatikami.</p> <p><sup>21)</sup> § 38 zákona č. 8/2009 Z. z. v znení</p>				
--	--	----------------------------	--	--------------	---	--	--	--	--

					neskorších predpisov. (11) Hlavné drážky podľa odseku 10 sú široké drážky v stredovej časti povrchu dezénu, ktorý pokrýva približne tri štvrtiny šírky povrchu dezénu jazdnej plochy pneumatiky.				
--	--	--	--	--	---	--	--	--	--

**Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29. 4. 2014)**

**TABUĽKA ZHODY  
právneho predpisu s právom Európskej únie**

<p align="center"><b>Smernica</b> <b>Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES</b></p>									
			<p>1. Zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov                  2. Vyhláška MDV SR č. 137/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly                  3. Vyhláška MDV SR č. 138/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti emisnej kontroly                  4. Vyhláška MDV SR č. 141/2018, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o štátnom odbornom dozore a odbornom dozore technických služieb na úseku prevádzky vozidiel v cestnej premávke                  5. Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov                  6. Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov                  7. Zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov</p>						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Článok (Č, O, V, P)	Text	Spôsob transpozície	Číslo	Článok (Č, §, O, V, P)	Text	Zhoda	Kontext	Zdôvodnenie	Stavisko útvoru
Č: 1	<p align="center"><b>Predmet úpravy</b></p> <p>Touto smernicou sa ustanovujú minimálne požiadavky pre režim pravidelných kontrol technického stavu vozidiel používaných na verejných pozemných komunikáciách.</p>	N	Zákon	§ 1 O 1 P l) a m)	(1) Tento zákon upravuje l) technickú kontrolu, práva a povinnosti osôb, ktoré prevádzkujú stanice technickej kontroly, m) emisnú kontrolu, práva a povinnosti osôb, ktoré prevádzkujú pracoviská emisnej kontroly,	Ú			
KAPITOLA III MINIMÁLNE POŽIADAVKY Y TÝKAJÚCE SA	<p align="center"><b>Termín a frekvencia kontrol</b></p> <p>1. Vozidlá sa podrobia kontrole technického stavu minimálne v týchto intervaloch bez toho, aby bolo dotknuté obdobie flexibility uplatňované v členských štátoch v súlade s odsekom 3: a) vozidlá kategórie M 1 a N 1 : štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a</p>	N	Vyhláška  137/2018	§ 47 O 1	(1) Technickej kontrole pravidelnej a) v lehote do štyroch rokov po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v štvorročných lehotách podlieha vozidlo 1. kategórie L3eA1, 2. kategórie L4eA1, 3. kategórie L6e iné ako v písm. b) šiestom bode, 4. kategórie O2,	Ú			Ponechať

<p>KONTR OL TECHN ICKÉH O STAVU Č: 5 O: 1</p>	<p>potom každé dva roky; b) vozidlá kategórie M 1 používané ako taxíky alebo sanitky, vozidlá kategórie M 2 , M 3 , N 2 , N 3 , O 3 a O 4 : jeden rok po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každoročne; c) vozidlá kategórie T5, ktoré sa používajú najmä na verejných pozemných komunikáciách na komerčnú cestnú prepravu: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každé dva roky.</p>			<p>§ 51</p>	<p>5. kategórie R2 b) v lehote do štyroch rokov po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách podlieha vozidlo 1. kategórie L3eA2, 2. kategórie L3eA3, 3. kategórie L4eA2, 4. kategórie L4eA3, 5. kategórie L5e, 6. kategórie L6e so zdvihovým objemom motora presahujúcim 125 cm<sup>3</sup>, 7. kategórie L7e, 8. kategórie M1, 9. kategórie N1, 10. kategórie T, 11. kategórie R3, 12. kategórie R4, c) v lehote do jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách podlieha vozidlo 1. kategórie M2, 2. <b>kategórie M3, ktoré po ôsmich rokoch od prvého prihlásenia do evidencie podlieha technickej kontrole pravidelnej periodicky v polročných lehotách,</b> 3. kategórie N2, 4. kategórie N3, 5. kategórie O3, 6. kategórie O4, 7. používané na taxislužbu, 8. používané v autoškole ako výcvikové vozidlo, 9. kategórie M a N používané 8a. na zdravotnícku záchrannú službu, ak ide o vozidlá s právom prednostnej jazdy, 8b. na banskú záchrannú službu, ak ide o vozidlá s právom prednostnej jazdy, 8c. ako sanitné vozidlá, 8d. na poruchovú službu plynárenských</p>			<p>Nad rámec smernice MDV SR stanovilo niektoré lehoty technickej a emisnej kontroly, čo smernica umožňuje členským štátom</p>	
---	--	--	--	-------------	---	--	--	--	--

			<p>Vyhláška 138/2018</p>	<p>O 1</p>	<p>zariadení, ak ide o vozidlá s právom prednostnej jazdy.</p> <p>(1) Emisnej kontrole pravidelnej</p> <p>a) v lehote do štyroch rokov po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách podlieha vozidlo</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. kategórie L3e so zdvihovým objemom motora presahujúcim 125 cm<sup>3</sup>,</li> <li>2. kategórie L4e so zdvihovým objemom motora presahujúcim 125 cm<sup>3</sup>,</li> <li>3. kategórie L5e so zdvihovým objemom motora presahujúcim 125 cm<sup>3</sup>,</li> <li>4. kategórie L6e so zdvihovým objemom motora presahujúcim 125 cm<sup>3</sup>,</li> <li>5. kategórie L7e so zdvihovým objemom motora presahujúcim 125 cm<sup>3</sup>,</li> <li>6. kategórie M1 okrem vozidla kategórie M1 so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom, ktoré podlieha emisnej kontrole pravidelnej v lehote do jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,</li> <li>7. kategórie N1 okrem vozidla kategórie N1 so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom, ktoré podlieha emisnej kontrole pravidelnej v lehote do jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,</li> <li>8. kategórie T,</li> </ol> <p>b) v lehote do jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách podlieha vozidlo</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. kategórie M2,</li> <li>2. kategórie M3,</li> <li>3. kategórie N2,</li> <li>4. kategórie N3,</li> <li>5. používané na taxislужbu,</li> <li>6. používané v autoškole ako výcvikové</li> </ol>				
--	--	--	------------------------------	------------	---	--	--	--	--

					vozidlo, 7. kategórie M a N používané 7a. na zdravotnícku záchrannú službu, ak ide o vozidlá s právom prednostnej jazdy, 7b. na banskú záchrannú službu, ak ide o vozidlá s právom prednostnej jazdy, 7c. ako sanitné vozidlá, 7d. na poruchovú službu plynárenských zariadení, ak ide o vozidlá s právom prednostnej jazdy.				
Č: 5 O: 2	2. Členské štáty stanovujú vhodné intervaly, v ktorých sa vozidlá kategórie L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora presahujúcim 125 cm <sup>3</sup> majú podrobiť kontrole technického stavu.	N	137/20 18	§ 47 O 1 P a) B 1-3 P b) B 1-7	(1) Technickej kontrole pravidelnej a) v lehote do štyroch rokov po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v štvorročných lehotách podlieha vozidlo 1. kategórie L3eA1, 2. kategórie L4eA1, 3. kategórie L6e iné ako v písm. b) šiestom bode, b) v lehote do štyroch rokov po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách podlieha vozidlo 1. kategórie L3eA2, 2. kategórie L3eA3, 3. kategórie L4eA2, 4. kategórie L4eA3, 5. kategórie L5e, 6. kategórie L6e so zdvihovým objemom motora presahujúcim 125 cm <sup>3</sup> , 7. kategórie L7e,	Ú			
			138/20 18	§ 51 O 1 P a) B 1-5	(1) Emisnej kontrole pravidelnej a) v lehote do štyroch rokov po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách podlieha vozidlo 1. kategórie L3e so zdvihovým objemom motora presahujúcim 125 cm <sup>3</sup> , 2. kategórie L4e so zdvihovým objemom motora presahujúcim 125 cm <sup>3</sup> , 3. kategórie L5e so zdvihovým objemom				

					motora presahujúcim 125 cm <sup>3</sup> , 4. kategórie L6e so zdvihovým objemom motora presahujúcim 125 cm <sup>3</sup> , 5. kategórie L7e so zdvihovým objemom motora presahujúcim 125 cm <sup>3</sup> ,				
Č: 5 O: 3	3. Členské štáty alebo príslušné orgány môžu určiť vhodné obdobie, počas ktorého sa má vykonať kontrola technického stavu, bez toho, aby boli prekročené intervaly stanovené v odseku 1.	n.a.			<b>SR iné vhodné obdobie uplatňuje iba pre vozidlá kategórie M3 staršie ako 8 rokov, kde je lehota technickej kontroly pol roka.</b>				



**Smernica Rady 96/50/ES z 23. júla 1996 o harmonizácii podmienok pre získanie národných kapitánských osvedčení pre prepravu tovaru a osôb vnútrozemskou vodnou dopravou v spoločenstve**

EÚ			SK				Kontext	Zdôvodnenie zmeny, pridaná hodnota, vyčíslenie, odôvodnenie	Stanovisko útvaru (ponech at' / vypustiť)
Článok (Č, O, V, P)	Text	Spôsob transpozície	Číslo	Článok (Č, §, O, V, P)	Text	Zhoda			
	<b>SMERNICA RADY 96/50/ES z 23. júla 1996 o harmonizácii podmienok pre získanie národných kapitánských osvedčení pre prepravu tovaru a osôb vnútrozemskou vodnou dopravou v spoločenstve</b>				<p>Vyhláška MDPT SR č. 12/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o kvalifikačných predpokladoch, o overovaní odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla a vodcu malého plavidla a vzory preukazov odbornej spôsobilosti členov posádky plavidla.</p> <p>Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>Nariadenie vlády SR č. 342/2018 Z. z. o technickej spôsobilosti plavidiel prevádzkovaných na vnútrozemských vodných cestách</p>				
Č : 5	Na získanie osvedčenia musí mať žiadateľ minimálne 21 rokov.	N	Vyhláška č. 12/2005 Z.z.	§ 3a	<p><i>Lodný kapitán</i></p> <p>(1) Skúšku z odbornej spôsobilosti na funkciu lodný kapitán, ktorý samostatne vedie plavidlo s vlastným strojovým pohonom na splavnom úseku Dunaja, na vodných cestách námorného charakteru<sup>2)</sup> a na ostatných vodných cestách členských štátov Európskej únie (ďalej len "členský štát"), okrem Rýna, môže vykonať uchádzač, ak má</p> <p>a) vek najmenej 23 rokov,</p> <p>b) úplné stredné odborné vzdelanie alebo úplné stredné všeobecné vzdelanie a</p> <p>c) najmenej štyri roky plavebnej praxe na príslušnej vodnej ceste.</p>	Ú	Smernicu 96/50/ES už ruší nová schválená smernica EÚ 2017/2397, ktorá cez štandardy CESNI a vykonávacie akty ustanoví nové podmienky na		

	<p>Členské štáty však môžu ešte stále vydávať osvedčenia osobám, ktoré majú 18 rokov alebo viac.</p> <p>Uznanie osvedčenia skupiny A alebo skupiny B členským štátom, ktoré bolo vydané iným členským štátom, môže byť podriadené rovnakým požiadavkám na minimálny vek, aké sa vyžadujú v tomto členskom štáte pre vydanie</p>	<p>D</p> <p>D</p>		<p>§ 4</p>	<p>(2) Ak Dopravný úrad uchádzačovi uzná o jeden stupeň nižšie vzdelanie, požadovaná plavebná prax je najmenej 5 rokov.</p> <p><i>Lodný kapitán I. triedy</i></p> <p>(1) Skúšku z odbornej spôsobilosti na funkciu lodný kapitán I. triedy, ktorý samostatne vedie plavidlo s vlastným strojovým pohonom na splavnom úseku Dunaja a na ostatných vodných cestách členských štátov okrem Rýna a vodných ciest námorného charakteru, 2) môže vykonať uchádzač, ak má</p> <p>a) vek najmenej 23 rokov,</p> <p>b) úplné stredné odborné vzdelanie alebo úplné stredné všeobecné vzdelanie a</p> <p>c) najmenej štyri roky plavebnej praxe na príslušnej vodnej ceste.</p>	<p>n.a.</p> <p>Ú</p>	<p>získanie preukazu odbornej spôsobilosti lodného kapitána A a B. MDV SR už v súčasnosti chystá transpozíciu tejto smernice, a to s účinnosťou najneskôr od 17.01.2022 (to vyplýva z čl. 39.ods. 1 smernice). Ustanovenie čl. 5 smernice 96/50/ES hovorí o minimálnej hranici veku, pričom je na každom ČŠ, akú vekovú hranicu určí, t.j. či určí minimálnu, pod ktorú už nemôže ísť, alebo určí vyššiu vekovú hranicu. MDV SR sa rozhodlo kvôli</p>	<p>Ponechat'</p>
--	---	-------------------	--	------------	---	----------------------	---	------------------

	osvedčenia tej istej skupiny.							bezpečnosti plavebnej prevádzky na vodných cestách zvoliť vyššiu vekovú hranicu (namiesto 18 rokov ustanovilo vek pre žiadateľa na 23 rokov). Viest veľké plavidlo (cca 80 m – 135 m dlhé a cca 11,4 m široké, resp. zostavu plavidiel, ktorá môže mať na Dunaji rozmery do 295 m dĺžky a 33,4 m šírky s nosnosťou až 27 000 ton pri nákladnej lodi; resp. niekoľko sto cestujúcich + posádka + ďalší personál na osobnej lodi) je veľmi náročné po psychickej aj fyzickej stránke. Uchádzač bez	
--	-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

								<p>adekvátnej praxe a zdravotnej a odbornej spôsobilosti toho nie je schopný. Sprísnenie sa odzrkadľuje na menšom počte plavebných nehôd spôsobených slovenskými kapitánmi, pričom plavebné nehody, ktoré sa stali, neboli závažné, t.j. bez vysokých škôd na majetku a na zdraví posádky alebo cestujúcich. Najtragickejší m prípadom bola havária remorkéra Ďumbier pri nedostavanej hrádzi hydroelektrárne Freudenu vo Viedni na Dunaji, ktorá</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

								<p>sa stala v októbri 1996, pri ktorej zahynula takmer celá posádka - 12 ľudí. Ani táto plavebná nehoda však nebola zavinená posádkou plavidla, ale nesprávnymi inštrukciami obsluhy rakúskej plavebnej komory na nedostavanom vodnom diele a veľmi zlými poveternostnými podmienkami. Aj iné ČŠ majú ustanovený vyšší vek pre uchádzača na funkciu lodný kapitán, ako je uvedených 21 rokov. Na základe uvedeného, do času transpozície</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

								<p>smernice 2017/2397 o uznávaní odborných kvalifikácií v oblasti vnútrozemskej plavby a o zrušení smerníc Rady 91/672/EHS a 96/50/ES do právnych predpisov SR (čo je do 17.01.2022) považujeme tento prípad za goldplating opodstatnený a navrhujeme túto neminimalistickú transpozíciu ponechať. SR aj pred transpozíciou smernice 96/50/EHS požadovala od uchádzača na kapitánsky preukaz, aby mal min. 23 rokov.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--