



## PROJEKTOVÝ ZÁMER

Identifikovanie požiadaviek na funkčnú časť riešenia

### Identifikácia projektu

Povinná osoba	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky
Názov projektu	Automatizácia systému odhaľovania porušení pravidiel cestnej premávky
MetalS kód	projekt_1762
Zodpovedná osoba za projekt	kpt. Ing. Jakub Medveď - projektový manažér
Realizátor projektu	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky
Vlastník projektu	Ing. Igor Sibert - GR SITB MV SR

### Schvaľovanie dokumentu

Položka	Meno a priezvisko	Organizácia	Pracovná pozícia	Dátum	Podpis (alebo elektronický súhlas)
Vypracoval	Jakub Medveď	MV SR	Projektový manažér	10.8.2022	

# Obsah

1.	POPIS ZMIEN DOKUMENTU.....	3
1.1.	HISTÓRIA ZMIEN.....	3
2.	ÚČEL DOKUMENTU, SKRATKY (KONVENCIE) A DEFINÍCIE.....	3
2.1.	POUŽITÉ SKRATKY A KONVENCIE.....	3
2.1.1.	POUŽITÉ SKRATKY (PRÍKLADY).....	3
2.1.2.	KONVENCIE PRE TYPY POŽIADAVIEK (PRÍKLADY).....	3
3.	DEFINOVANIE PROJEKTU.....	3
3.1.	MANAŽÉRSKE ZHRNUTIE.....	3
3.2.	MOTIVÁCIA A ROZSAH PROJEKTU.....	4
3.3.	ZAINTERESOVANÉ STRANY/STAKEHOLDERI.....	9
3.4.	CIELE PROJEKTU A MERATEĽNÉ UKAZOVATELE.....	9
3.5.	ŠPECIFIKÁCIA POTRIEB KONCOVÉHO POUŽÍVATEĽA.....	10
3.6.	RIZIKÁ A ZÁVISLOSTI.....	11
3.7.	ALTERNATÍVY A MULTIKRITERIÁLNA ANALÝZA.....	11
4.	POŽADOVANÉ VÝSTUPY (PRODUKT PROJEKTU).....	15
5.	NÁHLAD ARCHITEKTÚRY.....	16
6.	LEGISLATÍVA.....	23
7.	ROZPOČET A PRÍNOSY.....	24
8.	HARMONOGRAM JEDNOTLIVÝCH FÁZ PROJEKTU A METÓDA JEHO RIADENIA.....	27
9.	PROJEKTOVÝ TÍM.....	27
10.	PRACOVNÉ NÁPLNE.....	28
11.	ODKAZY.....	29
12.	PRÍLOHY.....	29

**1.1. POPIS ZMIEN DOKUMENTU**  
**1.2. HISTÓRIA ZMIEN**

Verzia	Dátum	Zmeny	Meno
1.00	10.8.2022	Vytvorenie dokumentu	Jakub Medved'

**1.3. ÚČEL DOKUMENTU, SKRATKY (KONVENCIE) A DEFINÍCIE**

Dokument obsahuje sumarizáciu podkladov týkajúcich sa projektu "Automatizácia systému odhaľovania porušení pravidiel cestnej premávky" v rámci Komponentu 16, Plánu obnovy a odolnosti SR.

**POUŽITÉ SKRATKY A KONVENCIE**

**POUŽITÉ SKRATKY (PRÍKLADY)**

ID	SKRATKA	POPIS
1	Archive	Aplikácia na zhratie záznamov a videoplayer (pre úpravu) sú aplikácie akvizičného uzla. Záznamy sa potom ukladajú a uchovávajú v IS Videoarchív.
2	AVS	Agenda verejnej správy
3	CESDAP	Centrálne evidencie správnych deliktov a priestupkov
4	ASOPPCP	Projekt "Automatizovaný systém odhaľovania porušení pravidiel cestnej premávky"
5	ISVS	Informačný systém verejnej správy
6	NKIVS	Národná koncepcia informatizácie verejnej správy
7	OVN	Orgán verejnej moci
8	PZZ	Prezídium policajného zboru
9	RFO	Register fyzických osôb
10	RPO	Referenčný register právnických osôb, podnikateľov a orgánov verejnej moci
11	ÚPVS	Ústredným portálom verejnej správy
12	ÚVS	Úsek verejnej správy
13	TZ	Technické zariadenie
14	Fabasoft	Informačný systém verejnej správy Fabasoft

**KONVENCIE PRE TYPY POŽIADAVIEK (PRÍKLADY)**

Požiadavky v zmysle katalógu požiadaviek sú v rámci projektu rozdelené na funkčné a nefunkčné. Číslovanie požiadaviek je vzostupné od čísla „01“. Konvencia požiadaviek je vo forme prefix „ID\_XX“, kde „XX“ je číslo požiadavky, napr. „ID\_01“ pre označenie prvej požiadavky.

**1.4. DEFINOVANIE PROJEKTU**

**1.5. MANAŽÉRSKE ZHRNUTIE**

Predkladaný projekt zadaný v Pláne obnovy a odolnosti spadá pod **KOMPONENT 16: Boj proti korupcii a praniu špinavých peňazí, bezpečnosť a ochrana obyvateľstva** v rámci **Oblasti politiky Boj proti korupcii a praniu špinavých peňazí, kvalita a efektívnosť verejnej správy, bezpečnosť a ochrana obyvateľstva**

**Hlavné ciele Komponentu 16**

Komponent reaguje na špecifické odporúčania pre Slovensko z rokov 2019 a 2020, ktoré:

- vyzývajú na zvýšené úsilie zamerané na odhaľovanie a stíhanie korupcie, a to najmä v prípadoch korupcie veľkého rozsahu;
- apelujú na zabezpečenie účinného dohľadu nad rámcom boja proti praniu špinavých peňazí a jeho presadzovanie, vrátane preukazovania pôvodu majetku;
- povzbudzujú ku skvalitneniu verejných služieb prostredníctvom silnejšej koordinácie a profesionalizácie administratívnych kapacít na národnej a miestnej úrovni.

**Výzvy Komponentu 16:**

Všeobecne **nedostatočné technické, priestorové a softvérové vybavenie útvarov s výrazným potenciálom zvýšiť efektívnosť vyšetrovania** a dôveryhodnosť polície (útvar na boj s environmentálnou trestnou činnosťou, služby forenzných analýz a útvaru kriminálnych analýz).

**Ciele Komponentu 16:**

- Profesionalizácia a špecializácia kapacít školeniami a kurzmi pre policajtov analytického útvaru a služieb kriminalistickej techniky na zefektívnenie vyšetrovania trestných činov použitím analytických nástrojov a lepšie zabezpečených dôkazov.
- Zlepšiť zber údajov, ktoré umožnia analýzy a vyhodnocovanie verejných politík.

**KOMPONENT 16:**

Investícia 2: Modernizácia, digitalizácia a budovanie odborných kapacít Policajného zboru

**Spustenie automatizovaného systému odhaľovania porušení pravidiel cestnej premávky****1. Projekt "Automatizovaný systém odhaľovania porušení pravidiel cestnej premávky" bude zahŕňať nasledovné implementačné celky :**

- Vytvorenie transakčného modulu - modul automatického spracovania evidencie porušení pravidiel cestnej premávky, ktorý zabezpečí automatizované spracovanie incidentu, prenos dôkazu do existujúceho systému rezortu vnútra a iniciuje spustenie procesu správneho konania. Transakčný systém automaticky archivuje záznamy a eliminuje manipuláciu s dátami a dôkazmi.
- Úpravy existujúceho systému CESDAP (Centrálna evidencia správnych deliktov a priestupkov, <https://www.minv.sk/?CESDaP>) - zabezpečia zmeny v úkonoch v správnom konaní, najmä generovanie rozhodnutí. Existujúci systém sa upraví na automatizovanejšie riešenie vydávania rozhodnutí. S cieľom zvýšenia elektronizácie verejnej správy sa zabezpečí aj integrácia existujúceho systému na správu registratúry s možnosťou odosielania dokumentov cez Centrálnu úradnú doručovacie.
- Integrácia funkcionality pre možnosť obcí pokutovať držiteľa vozidla za porušenie pravidiel cestnej premávky v kontexte vlastnej parkovacej politiky (zákaz zastavenia alebo státi vozidiel na vyznačených plochách, resp. vjazdu do zakázaných zón).
- Modul štatistik, ktorý zabezpečí prehľad vykonaných činností - všeobecné informácie o porušovaní pravidiel cestnej premávky, tvorba štatistických výstupov a reportov, auditné záznamy pre kontrolu procesov a úkonov.

Pre úspešnú implementáciu projektu bude obstaraný aj HW nevyhnutný na komplexný prínos a fungovanie celého komponentu systému objektívnej zodpovednosti.

**2. Projekt sa bude implementovať v týchto fázach:**

- Spracovanie požiadaviek na projekt a jeho komponenty (spolu s požiadavkami na technické prostriedky a ich inštaláciu, na dátové prenosy, sieťové prvky a route) a na rozšírenie funkcionalít existujúceho systému správy konania o správnych deliktoch.
- Spracovanie požiadaviek na zmeny v existujúcom IS rezortu pre rozšírenie kompetencií obcí riešiť porušenia pravidiel cestnej premávky na úseku zastavenia a státi vozidiel v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti držiteľa.
- Vývoj systémov, zabezpečenie a inštalácia systémov a jeho komponentov.
- Obstaranie nevyhnutného HW a jeho inštalácia, nasadenie a prepojenie na riešený IS.
- Vykonanie akceptačného testovania.
- Nasadenie do produkčnej prevádzky

**Predpokladaný harmonogram:**

- Analýza a dizajn: 01/2023 - 06/2023
- Nákup technických prostriedkov, programových prostriedkov a služieb: 01/2024 - 12/2024
- Implementácia a testovanie: 06/2023 - 08/2024
- Nasadenie: 07/2024 - 12/2024

**Financovanie a náklady**

Automatizovaný systém odhaľovania porušení pravidiel cestnej premávky:

- Celkové výdavky: 31 668 384,36 € € s DPH
- Výdavky nárokové z Plánu obnovy: 29 746 850,03 € € s DPH
- Výdavky nenárokové z Plánu obnovy: 1 921 534,33 € € s DPH (Zdroj financovania: štátny rozpočet)

**MOTIVÁCIA A ROZSAH PROJEKTU**

**Prevádzka a využívanie dnes používaných technických zariadení** (napr. mobilných meračov) na zaznamenávanie priestupkov zostáva nezmenená. Projekt nenahrádza technické zariadenia aktuálne využívané príslušníkmi PZ na zaznamenávanie porušení pravidiel cestnej premávky.

Aktuálne nasadzované riešenie, spomínané v texte nižšie, nie je súčasťou predkladaného projektu, nerealizuje rovnaký typ aktivít a nebude hradené z finančných prostriedkov alokovaných na predkladaný projekt

financovaný z Plánu obnovy. Aktuálne nasadzované riešenie je realizované pre rôzne typy technických zariadení.

#### **Modul 1: Vytvorenie transakčného modulu**

**Modul automatického spracovania evidencie porušení pravidiel cestnej premávky, ktorý zabezpečí automatizované spracovanie incidentu, prenos dôkazu do existujúceho systému rezortu vnútra a iniciuje spustenie procesu správneho konania. Transakčný systém automaticky archivuje záznamy a eliminuje manipuláciu s dátami a dôkazmi.**

Dňa 1. júla 2012 nadobudol účinnosť zákon č. 68/2012 Z. z., ktorým bol do právneho poriadku Slovenskej republiky zavedený inštitút objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla za protiprávne konanie vodiča, ktoré je vymedzené ako povinnosť držiteľa vozidla zabezpečiť, aby pri prevádzkovaní vozidla boli dodržiavané vybrané pravidlá cestnej premávky, okrem iného i rýchlosť jazdy a povinnosť zastaviť vozidlo na príkaz dopravnej značky „Stoj, daj prednosť v jazde!“ alebo na signál so znamením „Stoj!“.

**Praktická realizácia** je uskutočňovaná príslušníkmi Policajného zboru od 1. júla 2012 až do súčasnosti **neautomatizovaným spôsobom** - rovnakými mobilnými technickými prostriedkami, ako pri vyvodzovaní zodpovednosti vodiča za priestupok. Príslušník Policajného zboru obstaráva podklady potrebné na rozhodnutie pri bežnom výkone dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky. Podkladmi sa rozumejú najmä fotodokumentácia alebo videozáznam o porušení povinnosti držiteľa vozidla, údaje o mieste, smere vozidla, čase, evidenčnom čísle vozidla a medzinárodnej poznávacej značke a označení presného pravidla cestnej premávky, ktoré bolo porušené (pri prekročení rýchlosti aj údaje o nameranej a dovolenej rýchlosti).

Ak bol skutok dokumentovaný meračom rýchlosti, o jeho prevádzke sa vedie **manuálny osobitný zošit**, do ktorého obsluha zapisuje údaje o jeho prevádzke a ním zistených a zadokumentovaných priestupkoch a správnych deliktach držiteľa vozidla. Zadokumentované porušenia pravidiel cestnej premávky obsluha po ukončení služby **prehrá na prenosné pamäťové médium**. Všetky záznamy na prenosnom pamäťovom médiu obsluha zálohuje neodkladne po príchode na útvár alebo v prípade použitia rýchloameru priemernej úsekovej rýchlosti minimálne raz v kalendárnom mesiaci. Záznamy sa zálohujú úplné a v pôvodnej neupravenej forme na archivačný nosič zabezpečený proti strate údajov, na ktorom nie je možné uložené údaje meniť ani odstrániť. Po ukončení zálohovania obsluha skontroluje, či nedošlo pri zálohovaní dát z prenosného pamäťového média k poškodeniu záznamov alebo ich znehodnoteniu. Záznamy sa zálohujú až do dosiahnutia plnej kapacity archivačného nosiča tak, aby bola zachovaná postupnosť uložených záznamov; ukladá sa na útvare, ktorý vykonával dokumentovanie.

Po vykonaní zálohovania sa všetky uložené záznamy preniesú na pevný disk lokálneho počítača, na ktorom je prevádzkovaný program Archiv a následne sa upravujú tak, aby bola dosiahnutá čo najvernejšia podoba jednotlivých detailov. Obdobne sa postupuje aj pri zálohe videosekvencií. Manuálne vložený dôkaz z kamery je po zálohovaní prenesený do lokálneho pracovného počítača.

Policajt následne **manuálnou lustráciou v evidencii vozidiel** zistí údaje o držiteľovi vozidla, ktorým bola povinnosť držiteľa vozidla porušená, prípadne zistené údaje porovná ďalšou manuálnou lustráciou v registri fyzických osôb alebo obchodnom či živnostenskom registri. Policajt skončí etapu zisťovania podkladov odložením, odovzdaním veci alebo predložením spisu príslušnému správnomu orgánu.

Policajt **fyzicky predloží spis** príslušnému správnomu orgánu prípisom, ktorého obsah tvoria predovšetkým **fyzicky vytlačené** fotografie alebo videosekvencia na DVD, vždy v dvoch výtlačkoch a výtlačok z evidencie vozidiel obsahujúci údaje o držiteľovi vozidla.

Vybaviť jeden zistený správny delikt do fázy predloženia správnomu orgánu (predpokladaná činnosť budúceho transakčného systému) dnes trvá jednému policajtovi približne 10 až 15 minút (rozdiel predovšetkým v potrebe úpravy dôkazu); celú túto činnosť by malo v budúcnosti realizovať automatizované stacionárne technické zariadenie spolu s transakčným systémom, bez potreby zásahu policajta; až na výnimočne prípady, napríklad, ak systém vyhodnotí nižšiu ako stanovenú mieru spoľahlivosti jednotlivého záznamu, ak bude zaznamenaná chyba v prenose údajov, pri potrebe vypnutia/zapnutia zariadenia, zmeny limitov.

V súčasnosti sa v štádiu po testovaní a po oficiálnych predakceptačných testoch nachádza úprava evidenčných úkonov CESDaP o zaevidovanie niektorých údajov súvisiacich s porušeniami pravidiel cestnej premávky, ktoré sú prejednávané ako správne delikty držiteľa vozidla v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti (ďalej len „úprava úkonov v CESDaP“). Úprava úkonov v CESDaP by mala v budúcnosti zabezpečiť čiastočné zautomatizovanie niektorých úkonov súvisiacich so spracovaním dôkazu a následného konania o správnom delikte držiteľa vozidla.

#### **Aktuálne nasadzovaná úprava úkonov v CESDaP zabezpečí predovšetkým:**

- čiastočné zautomatizovanie konania od manuálneho vloženia a upravenia dôkazu prostredníctvom modulu Videoarchívu do CESDaP. V tejto časti policajt, ktorý dokumentovanie skutku realizoval, upraví dôkaz (orezanie videa, komprimovanie, upravenie formátu). Archivovanie dôkazu nie je riešené, preto tak, ako je vyššie uvedené, archivuje pôvodný (neupravený) záznam na dátový nosič.
- zaevidovanie základných údajov o skutku najmä: policajt manuálne vyberie typ merania (rýchlosť, váha, ostatné), manuálne zadá dátum, čas, miesto merania, typ meracieho zariadenia, jeho číslo, číslo

záznamu, spisové číslo, evidenčné číslo vozidla a MPZ vozidla (systém vráti len základné údaje o vozidle ako typ vozidla, farba vozidla, ktoré policajt porovná so snímkou - bez údajov o držiteľovi vozidla), a údaje k limitom stanovišťa (pri rýchlosti a váhe) - aplikácia automaticky na základe vložených údajov vyhodnotí skutok a vyberie primárny a sekundárny paragraf, pričom terciárny paragraf policajt manuálne vyberie z niekoľkých prednastavených údajov. Aplikácia napokon podľa údajov zobrazí príslušnú pokutu;

- predvyplnenie údajov v evidencii vozidiel (z národnej a podľa MPZ aj z európskej databázy) a bez oznámenia policajtom, ktorý skutok zadokumentoval, kto je držiteľom vozidla, zaevidovaný skutok odošle miestne príslušnému správneému orgánu. **Uvedené bolo realizované ako výrazný protikorupčný krok**, kedy sa policajt výkonnými službami nedozvie skutočného držiteľa vozidla; tohto sa dozvedá až policajt správneho konania, v čase, keď je už skutok vložený a zaevidovaný v systéme a jeho prípadný výmaz je sledovaný;
- systémom priradenie vložených údajov nadriadenému na miestne príslušnom dopravnom inšpektoráte.

Pridanou hodnotou aktuálne nasadzovanej úpravy úkonov v CESDaP je najmä úprava dôkazu vo videoplayeri, čiastočne automatizovaný prenos metadát (len z niektorých zariadení, ide najmä o dátum, čas, číslo snímky a číslo merača) do videoplayeru, ktorý spolu s manuálne vloženými ostatnými potrebnými údajmi tieto zaeviduje do novovytvorenej aplikácie, zbavenie sa povinnosti tlače fotodokumentácie alebo použitia DVD - dôkaz bude sprístupnený v novovytvorenej časti na portáli MV. Aktuálne nasadzovaná aplikácia spolu s videoplayerom by mohla skrátiť v súčasnosti odhadovaný čas 10 až 15 minút potrebný na manuálne vybavenie jedného záznamu po jeho predložení správneému orgánu (činnosť budúceho transakčného systému) na čas 5 až 10 minút na jeden záznam; najdlhším časom potrebným na spracovanie záznamu ostáva jeho archivácia.

Aktuálne nasadzovaná úprava úkonov v CESDaP napomôže zefektívneniu procesu od spracovania dôkazu až po predloženie veci správneému orgánu, avšak nezabezpečuje proces od zadokumentovania skutku tak, aby bol v maximálnej možnej miere nezávislý od človeka. **Neautomatizovanie, resp. zavedenie iných poloautomatizovaných systémov nezabezpečí hlavný účel prijatia inštitútu objektívnej zodpovednosti**, ktorým je predovšetkým zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.

#### Dôvody nutnosti zavedenia plnoautomatizovaného systému

- zvýši bezpečnosť cestnej premávky (individuálna a generálna prevencia),
- pôsobí ako výrazné protikorupčné opatrenie,
- nekompromisne postihne hrubosť, aroganciu a pirátstvo na cestách,
- väčší počet odhalených (doteraz latentných) porušení pravidiel cestnej premávky,
- postihuje bez rozdielu na postavenie, sociálne pomery, zamestnanie, etnikum,
- nemotivuje Policajný zbor k maximalizácii výnosov z pokút,
- zrýchľuje a zefektívňuje konanie o uložení pokuty, ktoré je tým hospodárnejšie,
- odstraňuje byrokráciu a umožňuje policajtom dlhší čas stráviť v priamom výkone služby, čas na preventívne opatrenia.

Dôkazové materiály získané z technických zariadení pri aplikácii inštitútu tzv. objektívnej zodpovednosti, ktorými disponuje už dnes Policajný zbor, budú aj v budúcnosti vkladané prostredníctvom hore popísaného procesu - prostredníctvom Videoplayera poloautomatizovane upravené, manuálne policajtom vložené do CESDaPu. Následný postup v CESDaPe by už mal byť aj pre tieto dôkazy identický s automatizovane zabezpečeným dôkazom zo zariadenia obstaraného na základe tohto projektu ASOPPCP.

Transakčný modul vytvorený v rámci projektu ASOPPCP je modulom automatického spracovania evidencie porušení pravidiel cestnej premávky, ktorý zabezpečí automatizované spracovanie incidentu, prenos dôkazu do existujúceho systému MV SR, Centrálny evidencie správnych deliktov a priestupkov a iniciuje spustenie procesu správneho konania. Transakčný modul automatizovane zabezpečuje funkcie

1. príjem zaslaných súborov z technických zariadení obstaraných v rámci projektu ASOPPCP (nie z aktuálne existujúcich zariadení),
2. spracovanie zaslaných dôkazných materiálov so zisteným porušením zákona (verifikácia deliktu a vozidla s určením miery spoľahlivosti),
3. Prezeranie súborov alebo lustrácia údajov (manuálne aj automatizované),
4. Komunikačné rozhrania s technickými zariadeniami aj s existujúcimi informačnými systémami MV SR,
5. Centrálna vzdialená správa zariadení
6. Archivácia
7. Logovanie prístupov
8. Reporty a štatistiky

#### Modul 2: Úpravy existujúceho systému CESDaP

**Centrálna evidencie správnych deliktov a priestupkov: zabezpečenie zmeny v úkonoch v správnom konaní, najmä v oblasti generovania rozhodnutí. Existujúci systém sa upraví na automatizovanejšie riešenie vydávania rozhodnutí, S cieľom zvýšenia elektronizácie verejnej správy sa zabezpečí aj integrácia existujúceho systému na správu registratúry s možnosťou odosielania dokumentov cez Centrálny úradný doručovanie,**

**Konanie o správnych deliktoch držiteľa vozidla** (zodpovednosť držiteľa vozidla za protiprávne konanie vodiča jeho vozidla - inštitút objektívnej zodpovednosti) sa po jeho prijatí do právneho poriadku Slovenskej republiky realizuje od 1. júla 2012 až do súčasnosti **neautomatizovaným spôsobom**. Manuálne zistené

podklady, policajt manuálne spracováva a vo vytlačenej podobe fyzicky predkladá správnomu orgánu, ktorý fyzicky zaeviduje spis, preverí skutočnosti v ňom obsiahnuté, vygeneruje z existujúceho účtovného systému Pokuty variabilný symbol dôležitý pre správne priradenie budúcej platby k platobnému predpisu, následne fyzicky v bežnom programe MS Word spracuje rozkaz o uložení pokuty za správny delikt; čas potrebný na spracovanie rozkazu sa minimálne zdvojnásobí, ak je držiteľom vozidla cudzinec, pre ktorého policajt fyzicky vyhotovuje rozkaz aj v jazyku, v ktorom je vydané osvedčenie o evidencii vozidla. Následne pripravené časti dokumentu vloží do formuláru vo Fabasofte, ak sa bude rozkaz doručovať centrálnym úradným doručovaním (verzia ak je adresát s pobytom v SR); ak je držiteľom vozidla cudzinec (príp. z rôznych príčin nie je možné použiť CÚD), rozkazy je potrebné vytlačiť, vložiť do obálky, fyzicky odoslať. Po doručení zásielky policajt zaeviduje v účtovnom systéme Pokuty platobný predpis, kde manuálne do formuláru prepíše základné údaje o držiteľovi, skutku a právnom následku. Následne, po vykonaní správoplatenia rozkazu, policajt opätovne vstúpi do systému Pokuty a po vyhľadani konkrétneho záznamu k nemu vloží dátum právoplatnosti.

Policajt vybaví jeden prípad od prijatia spisového materiálu po vyznačenie právoplatnosti v účtovnom systéme Pokuty v priemere asi za 20 minút; ak sa jedná o konanie s držiteľom vozidla evidovaného v cudzine, vybavenie jedného prípadu trvá približne 30 minút. Uvedená činnosť sa môže až niekoľko krát znásobiť, ak držiteľ vozidla podá proti rozkazu riadny opravný prostriedok. Aj správne konanie nasledujúce po podaní opravného prostriedku je absolútne manuálne.

Všetka uvedená činnosť by mala byť v budúcnosti realizovaná navrhovanou úpravou existujúceho systému CESDaP (okrem minimálneho prezretia správnosti záznamu).

Práve pripravovaná úprava úkonov v CESDaP zabezpečuje čiastočné zautomatizovanie niektorých úkonov v správnom konaní, evidencii správnych deliktov a sprístupňovanie dôkazov na portáli až po zapísanie platobného predpisu do účtovného systému (Správa pohľadávok a pokút).

#### Aktuálne nasadzovaná úprava úkonov v CESDaP zabezpečí predovšetkým:

- automatizované zaslanie vložených údajov nadriadenému na miestne príslušnom dopravnom inšpektoráte, ktorý zobrazí delikty na prijatie, skontroluje správnosť údajov a vyberie prijímajúceho referenta, ten opätovne skontroluje údaje, manuálne zaeviduje nové spisové číslo a rozhodne o zaevidovaní úkonu odloženie veci alebo vydanie rozkazu;
- na základe už vložených údajov o skutku automatizované vyplnenie šablóny rozkazu. Šablóny rozkazu sú vyhotovené v maximálnom počte jazykov používaných v Európskej únii. Takto vytvorený dokument je možné vytlačiť alebo doručiť do elektronickej schránky držiteľa vozidla;
- automatizované vytvorenie predpisu na úhradu pokuty v účtovnom systéme, v prípade storna rozkazu automatizovane zruší tento predpis, systém tiež automatizovane odosiela informáciu o dátume doručenia rozkazu do účtovného systému za účelom výpočtu dátumu pre možnosť platby pokuty v zníženej 2/3 výške. Priamo v CESDaP je možné tiež zobrazíť údaj, či bola pokuta už uhradená a v akej výške (údaj potrebný v prípade doručenia odporu proti rozkazu);
- automatizované konanie po prijatí opravného prostriedku, kedy sa po zaevidovaní úkonu rozkaz zruší (je možné zaevidovať aj prijatie odporu a nezrušenie rozkazu spolu so zaevidovaním úkonu odmietnutie odporu), policajt zaeviduje úkon prerušenia konania o správnom delikte a vec sa postúpi najčastejšie priamo v aplikácii CESDaP na priestupkové konanie (možnosť aj zaevidovania postúpenia mimo systém - na disciplinárne konanie), zároveň sa zaeviduje držiteľom vozidla označený vodič vozidla a odošle sa na priestupkové konanie. CESDaP už vo svojej súčasnej funkcionalite zabezpečuje celé konanie o priestupku, dopracované bolo však odovzdanie informácie o výsledku konania o priestupku, na základe ktorej sa následne ukončuje aj konanie o správnom delikte držiteľa vozidla (pokračovaním konania o správnom delikte alebo jeho zastavením);
- automatizované zobrazenie údajov o delikte na portáli držiteľa vozidla; na stránke [www.portal.minv.sk/](http://www.portal.minv.sk/) objz systém zobrazí stránku portálu časť "Môj správny delikt" (koncová služba [sluzba\\_egov\\_7273](#)), kde používateľ zadá platný prístupový kód k deliktu z doručeného rozkazu a zobrazenú CAPTCHA na stránke; systém následne zobrazí stránku s informáciami o delikte a dôkazovým materiálom, stránka obsahuje aj linku "QR kód platby" a aj časť "Informácie o objektívnej zodpovednosti", kde sa zobrazujú všeobecné informácie o objektívnej zodpovednosti (systém zobrazí aj informačnú stránku v anglickom jazyku s definovaným skráteným obsahom).

Pridanou hodnotou aktuálne nasadzovanej úpravy úkonov v CESDaP je najmä automatizované generovanie rozkazu z manuálne zadaných údajov, a to tak v slovenskom ako i v cudzom jazyku. Aktuálne nasadzovaná úprava úkonov v CESDaP tak skráti čas potrebný na úkony od prijatia spisu po zaevidovanie rozkazu do účtovného systému z doterajšieho približného času 20, resp. 30 minút pre rozkazy prekladané do cudzieho jazyku na približne do 10 minút a to bez rozdielu, či sa jedná o držiteľa vozidla evidovaného v Slovenskej republike alebo mimo nej; najdlhším časom potrebným na spracovanie jedného deliktu ostávajú úkony registratúry a doručovania.

Aktuálne nasadzovaná úprava úkonov v CESDaP napomôže zefektívneniu procesu od prijatia spisu až po zapísanie predpisu pohľadávky do existujúcej účtovnej aplikácie (Spracovanie a správa pokút), avšak nezabezpečuje napríklad úkony registratúry, generovanie ostatných dokumentov v konaní o správnom delikte

(najmä po podaní oprávneného prostriedku), centrálné úradné doručovanie, automatizovanú kontrolu doručeníek a počítanie lehôt právoplatnosti a funkcionality platobnej brány na portáli, kde je sprístupnený dôkaz o porušení pravidiel cestnej premávky tak, aby bol v maximálnej možnej miere nezávislý od človeka.

**Neautomatizovanie, resp. zavedenie iných poloautomatizovaných systémov nezabezpečí hlavný účel prijatia inštitútu objektívnej zodpovednosti, ktorým je predovšetkým zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.**

Úpravy existujúceho systému CESDaP v rámci projektu ASOPPCP zabezpečia zmeny v úkonoch v správnom konaní, najmä generovanie rozhodnutí. Existujúci systém sa upraví na automatizovanejšie riešenie vydávania rozhodnutí. S cieľom zvýšenia elektronizácie verejnej správy sa zabezpečí aj integrácia existujúceho systému na správu registratúry s možnosťou odosielania dokumentov cez Centrálnu úradnú doručovateľňu.

**Modul 3: Integrácia funkcionality pre možnosť obcí pokutovať držiteľa vozidla za porušenie pravidiel cestnej premávky v kontexte vlastnej parkovacej politiky (zákaz zastavenia alebo státiť vozidiel na vyznačených plochách, resp. vjazdu do zakázaných zón)**

S cieľom rozšírenia kompetencií obcí realizovať porušenia pravidiel cestnej premávky na úseku zastavenia a státiť vozidiel v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla bol prijatý a dňa 1. mája 2021 vstúpil do účinnosti zákon č. 146/2021 Z. z., ktorým sa zmenil a doplnil zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 8/2009 Z. z.“). Obci tak bolo dané nové oprávnenie pokutovať držiteľa vozidla za porušenie jeho povinnosti zabezpečiť, aby pri prevádzkovaní jeho motorového vozidla boli dodržiavané pravidlá cestnej premávky spočívajúce v zákaze zastavenia alebo státiť vozidiel v územnej pôsobnosti konkrétnej obce.

Obyvatelia jednotlivých obcí tým, že obce účinne (jednoduchšie, rýchlejšie, hospodárnejšie, elektronicky - oproti vyvodzovaniu subjektívnej zodpovednosti vodiča) bojujú s porušovateľmi pravidiel cestnej premávky (prostredníctvom držiteľov vozidiel), tak získavajú vyššiu mieru komfortnosti a bezpečnosti na cestách v obci.

V súčasnosti obce realizujú toto svoje nové oprávnenie tak, že zamestnanec obce alebo obecnej polície zadokumentuje relevantné porušenie povinnosti držiteľa vozidla (fotografia, video). Následne z národnej evidencie vozidiel získa príslušník obecnej polície diaľkovým nepretržitým a priamym prístupom priamo do evidencie vozidiel alebo zamestnanec obce (obec bez obecnej polície) žiadosťou prostredníctvom dopravného inšpektorátu údaje o držiteľovi vozidla (prípravovaná modernizácia - mimo Plánu obnovy a odolnosti - elektronická služba na portáli). Oprávnená osoba následne vyhotoví rozkaz o uložení pokuty za správny delikt držiteľa vozidla a tento zašle držiteľovi vozidla; prijatie a vybavenie prípadne podaného odporu a rozhodovanie v konaní o správnom delikte po podanom odpore vybavuje obec v rámci vlastného systému práce. Niektoré obce už dnes disponujú vlastným informačným systémom spravujúcim konanie od získania dôkazu až po sledovanie úhrady pokuty, resp. čiastočne pokrývajúci niektorú z častí tejto agendy. Dnes obce na základe nižšie citovaného prechodného ustanovenia nie sú povinné evidovať údaje o správnom delikte v jednotnej evidencii.

Oprávnením ukladať pokuty za správny delikt držiteľa vozidla súvisiacim s nesprávnym zastavením a státiť vozidiel disponuje teda v súčasnosti tak PZ, ako aj všetky obce v SR (cca 2 890 obcí).

V spojitosti s technickým riešením zverenia kompetencie realizovať porušenia pravidiel cestnej premávky na úseku zastavenia a státiť vozidiel v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti obcami je z pohľadu štátnej politiky dôležité, aby evidenčný systém objektívnej zodpovednosti bol jednotný pre celé územie SR, pre obce aj Policajný zbor, a to predovšetkým z dôvodu vylúčenia dvojitého postihu za jeden skutok, ale aj možnosti dohľadania konkrétneho porušenia.

Podľa dnes účinného § 139f ods. 3 zákona č. 8/2009 Z. z. **orgán Policajného zboru alebo obec, ktorí rozhodli o uložení pokuty za správny delikt držiteľa vozidla, bezodkladne evidujú údaje a úkony podľa § 139f ods. 1 v evidencii správnych deliktov držiteľov vozidiel.**

Zákonodarcu v § 143i zákona č. 8/2009 Z. z. stanovil prechodné ustanovenie k vyššie citovanej úprave, kde uvádza, **obec eviduje údaje a úkony v evidencii správnych deliktov držiteľov vozidiel podľa § 139f ods. 3 až po zavedení elektronickej služby na tento účel. Ministerstvo vnútra najneskôr 60 dní pred zavedením elektronickej služby zverejní na svojom webovom sídle dátum zavedenia elektronickej služby a hardvérové a softvérové požiadavky na pripojenie sa k elektronickej službe.**

Dnes reálne neexistuje prístup do jednotnej databázy všetkých správnych deliktov držiteľov vozidla pre všetky orgány, ktoré majú oprávnenie realizovať správne konanie o týchto deliktoch. Každá obec (2 890 obcí) si má z pohľadu účtovníctva viesť vlastnú evidenciu pohľadávok. Policajný zbor dnes vedie evidenciu správnych deliktov v účtovnom systéme Pokuty, pričom v rámci inovácii krátko pred spustením sa práve nachádza úprava úkonov v CESDaP, ktorá by mala onedlho začať slúžiť aj ako evidenciu správnych deliktov. CESDaP je zriadené okrem iného i pre potreby zautomatizovania konania od vloženia dôkazu, automatizovanej lustrácie v evidencii vozidiel (v národnej aj v európskej databáze), vygenerovania rozkazu o uložení pokuty za správne delikty držiteľa vozidla, ktoré zaznamenali a realizovali príslušníci Policajného zboru (nie obce). Nad takto zaevidovanými údajmi o správnych deliktoch a tým vytvorenou databázou údajov je umožnené vykonávať vyhľadávanie alebo zostaviť štatistické prehľady. Práve pripravovaná úprava úkonov v CESDaP (pred projektom) problematiku možnosti zápisu správnych deliktov obcou vôbec nerieši (až projekt ASOPPCP zavádza možnosť zápisu deliktu obcou do CESDaP ako databázy všetkých rozhodnutí o správnom delikte držiteľa vozidla).



Na základe tohto projektu ASOPPCP dôjde k úprave jednotnej evidencie správnych deliktov držiteľa vozidla (v rámci CESDaP), do ktorej bude prispievať údajmi už nielen Policajný zbor, ale aj všetky obce (ktoré zrealizujú aspoň jeden správny delikt), čím sa umožní držiteľovi vozidla na jednom mieste získať jednoduchý prehľad o všetkých pokutách, ktoré sú mu vo vzťahu k jeho vozidlu uložené. Centrálny prehľad uložených pokút je dôležitý aj z pohľadu predchádzania dvojitému postihu za jeden skutok za účelom dodržania zásady „Ne bis in idem“. Evidencia správnych deliktov bude tiež vstupným prehľadom pre účely orgánov oprávnených vykonávať kontrolu nad obcami a súčasne má za cieľ čiastočne zamedziť vytvoreniu korupčného prostredia, za predpokladu, že skutok vložený do evidencie nemožno bez elektronickej stopy zmazať.

Cieľom v rámci tohto projektu (ASOPPCP) je teda upravenie jednotnej evidencie správnych deliktov držiteľa vozidla, ktorú budú naplňovať tak orgány Policajného zboru, ako aj zamestnanci obcí alebo príslušníci obecných polícii tak, aby umožňovala nielen príslušníkom Policajného zboru, ale aj príslušníkom obecnej polície, prípadne iným zamestnancom obce vkladať a prezerat' jednotlivé údaje a úkony v správnom konaní v jednotnej celonárodnej evidencii.

Nakoľko už v súčasnosti existuje evidencia správnych deliktov v správe Ministerstva vnútra SR len pre účely konaní realizovaných príslušníkmi Policajného zboru je z hospodárneho a časového hľadiska účelné existujúcu agendu správnych deliktov rozšíriť pre vstup údajov a úkonov realizovaných obcami a vytvoriť tak:

- otvorené rozhranie pre prenos údajov a úkonov podľa platnej právnej úpravy z IS obcí,
- webový formulár pre zápis údajov a úkonov podľa platnej právnej úpravy (obce bez IS), aplikácia umožní získanie údajov o držiteľovi vozidla a podľa ostatných manuálne vložených údajov vygeneruje koncept rozkazu; údaje o delikte sa do evidencie správnych deliktov držiteľa vozidla prenesú až po manuálnom vyznačení dátumu právoplatnosti rozkazu, na správne fungovanie formuláru bude potrebná komplexná správa rolí,
- prezeranie zapísaných správnych deliktov,
- portál pre držiteľa vozidla - sprístupnenie niektorých základných údajov o všetkých správnych deliktoch podľa ECV alebo držiteľa vozidla.

Jedná sa o koncovú službu *sluzba\_egov\_7273* pre každého držiteľa vozidla, ktorý bude potrebovať informáciu o skutočnosti, či mu niektorý z oprávnených subjektov uložil pokutu v objektívnej zodpovednosti za porušenie pravidiel cestnej premávky podľa zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Jedná sa o výstup z centrálnej databázy všetkých správnych deliktov držiteľa vozidla podľa citovaného zákona a za všetky oprávnené subjekty prejednávať tieto delikty (obce a Policajný zbor). Držiteľ vozidla tak získa prehľad minimálne o tom, či (kontrola napr. pre požičovne vozidiel, väčšie právnické osoby) a ktorý subjekt mu pokutu uložil, čo je veľmi dôležité pre spätnú kontrolu držiteľa vozidla, v prípade pochybností o odosielateľovi písomnosti (najmä pre držiteľov vozidiel evidovaných mimo SR), ale aj o výške pokuty a v neposlednej rade ako protikorupčné opatrenie, ktorým sa môže predísť zaslaným rozkazom držiteľovi vozidla bez registrácie v príslušnej pohľadávkovej evidencii. Táto služba je inou službou ako je prezeranie vlastného deliktu na portáli MV SR, ktorá je službou podľa § 139d ods. 1, druhá veta citovaného zákona (oboznámenie sa s dôkazom o spáchaní správneho deliktu držiteľa vozidla bez nutnosti zasielania dôkazu spolu s rozkazom) a vzťahuje sa len na správne delikty, ktoré sú prejednané orgánom Policajného zboru.

#### Modul 4: Modul štatistik

**Zabezpečí prehľad vykonaných činností - všeobecné informácie o porušovaní pravidiel cestnej premávky, tvorba štatistických výstupov a reportov, auditné záznamy pre kontrolu procesov a úkonov.**

Vzhľadom na skutočnosť, že praktická realizácia zisťovania, dokumentovania ako aj vydávania rozhodnutí o správnom delikte držiteľa vozidla za protiprávne konanie vodiča je uskutočňovaná policajťmi od 1. júla 2012 až do súčasnosti neautomatizovaným spôsobom, **v súčasnosti neexistuje žiadna platforma, ktorá by zhromažďovala údaje o porušovaní pravidiel cestnej premávky a z týchto údajov poskytovala akékoľvek analytické reporty.**

**Všeobecné informácie o porušovaní pravidiel cestnej premávky alebo o prejazdoch vozidiel absolútne absentujú.** Znalosť pomeru a počtov prejazdov bez porušenia a samotných porušení pravidiel cestnej premávky je pritom zásadný pre správne plánovanie výkonu činnosti jednotlivých policajtov na správne ovplyvnenie vývoja dopravného - bezpečnostnej situácie a tým zníženia počtu dopravných nehôd a ich následkov. Tieto údaje dnes nemá Policajný zbor k dispozícii vôbec.

Príslušník Policajného zboru, ktorý manuálne zisťuje a dokumentuje porušenia pravidiel cestnej premávky po ukončení každého kalendárneho mesiaca spracuje prehľad počtu porušení pravidiel cestnej premávky, ktoré za daný mesiac zdokumentoval a to s rozlíšením podľa druhu porušeného pravidla. Uvedené skutočnosti zapíše do tabuľky v bežnom programe MS Excel. Tieto údaje následne zanalyzuje jeho priamy nadriadený, manuálne ich napočíta s ostatnými podriadenými policajťmi a elektronicke tabuľku zasiela na krajské riaditeľstvo Policajného zboru, kde sú tieto údaje zosumarizované na úrovni príslušného kraja a štatistické údaje za celú Slovenskú republiku následne ešte spracuje zamestnanec na Prezídium Policajného zboru. Ešte väčšiu obtiažnosť spôsobuje vytvorenie obdobného prehľadu pre činnosť správneho konania (porušenie, ktoré je predložené správnomu orgánu na vydanie rozkazu). Postup sumarizácie informácií je podobný, avšak údaje, ktoré sú potrebné pre analýzu činnosti a správne fungovanie činnosti jednotlivých okresných riaditeľstiev Policajného zboru sú značne rozsiahlejšie, vyžadujú aj údaje priamo z jednotlivých spisových materiálov vedených v písomnej podobe, napríklad ako počet podaných odporov proti rozkazom a jednotlivé spôsoby ich vybavenia.

Spracovanie celého prehľadu dnes vykazovaných štatistických prehľadov zaberie v prepočte na jedného policajta 30 minút na každom okresnom dopravnom inšpektoráte a výkonných útvaroch na krajských dopravných inšpektorátoch (spolu cca 85 útvarov), 30 minút na sumarizáciu údajov na krajských dopravných inšpektorátoch (8) a Prezídiu Policajného zboru (1) za každý kalendárny mesiac (približne 2 820 minút / mesiac / celá SR). Celú túto činnosť by mal v budúcnosti realizovať automatizovaný modul štatistik, ktorý by mal okrem tejto činnosti zabezpečiť aj dnes absentujúce informácie o porušovaní pravidiel cestnej premávky alebo o prejazdoch vozidiel a analýzy nad nimi.

V súčasnosti sa nasadzuje úprava úkonov v CESDaP, ktorý by mal v budúcnosti zabezpečiť čiastočné zautomatizovanie niektorých úkonov súvisiacich so zberom štatistických informácií o počtoch správnych deliktov držiteľa vozidla. Na základe údajov vložených do CESDaP týkajúcich sa počtu správnych deliktov, pokiaľ za ne uložených, rozčlenených podľa jednotlivých druhov porušení pravidiel cestnej premávky poskytne aplikácia len všeobecný prehľad uvedených počtov. Vo vzťahu ku konaniu o správnom delikte poskytne rovnako len všeobecné údaje o počtoch odporov, odložených vecí, zastavení, prerušení konania a iných rozhodnutí o správnom delikte.

Významným momentom pripravovaného systému štatistik (aktuálne nasadzovaného) je zásadné zníženie času potrebného na spracovanie základných štatistických prehľadov. Avšak tieto pripravované prehľady nie sú analytickými údajmi, jedná sa len o zozbieranie konkrétnych vopred vytypovaných najdôležitejších momentov v konaní o správnom delikte. Najdôležitejším potrebným prvkom je zosumarizovanie a zanalyzovanie všeobecných informácií o porušovaní pravidiel cestnej premávky v kontexte na celkové počty prejazdov, auditné záznamy pre kontrolu procesov a úkonov a v neposlednej rade je to vytvorenie neštandardného dotazu ako možnosti prezretia na požiadanie konkrétnych údajov, ktoré sú v určitom procese zapisované do systému.

Modul štatistik v rámci projektu ASOPPCP zabezpečí prehľad vykonaných činností - všeobecné informácie o porušovaní pravidiel cestnej premávky, tvorba štatistických výstupov a reportov, auditné záznamy pre kontrolu procesov a úkonov.

#### ZAINTERESOVANE STRANY/STAKEHOLDERI

ID	AKTÉR/STAKEHOLDER	SUBJEKT	ROLA	Informačný systém
		(názov / skratka)	(vlastník procesu/ vlastník dát/zákazník/ užívateľ .... člen tímu atď.)	(názov ISVS a MetaS kód)
1.	Národná implementačná a koordinačná autorita	NIKA	Riadiaci Orgán PPO	IS CSRU
2.	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR	MIRRI	Poskytovateľ služieb centrálnej platformy integrácie údajov	IS CSRU
3.	Ministerstvo vnútra SR	MVSR	Vlastník dát	isvs_6308; isvs_11185
4.	Prezídium policajného zboru	PZZ	Vlastník procesov	isvs_6308; isvs_11185; isvs_11183
5.	Príslušník policajného zboru	PZZ	používateľ	isvs_6308
6.	Verejnosť	-	Používateľ, zákazník	Nerelevantné isvs_6308; isvs_11185
7.	Obce resp. Obecná/Mestská polícia	-	používateľ	isvs_11184

#### CIELE PROJEKTU A MERATEĽNE UKAZOVATELE

##### Ciele/Merateľné ukazovatele

ID	CIEL	NÁZOV MERATELNÉHO A VÝKONNOSTNÉHO UKAZOVATEĽA (KPI)	POPIS UKAZOVATEĽA	MERNÁ JEDNOTKA (v čom sa meria ukazovateľ)	AS IS MERATELNÉ VÝKONNOSTNÉ HODNOTY (aktuálne hodnoty)	TO BE MERATELNÉ VÝKONNOSTNÉ HODNOTY (cieľové hodnoty projektu)	SPÔSOB ICH MERANIA/OVERENIA PO NASADENÍ (overenie naplnenie cieľa)	POZNÁMKA
ID_1	Zefektívnenie vyšetrovaní a trestných činov použitím analytických nástrojov a lepšie zabezpečených dôkazov	Počet technologických zariadení určených na odhaľovanie trestných činov v rámci objektívnej zodpovednosti	Ukazovateľ predstavuje počet zariadení meracích zariadení určených na odhaľovanie porušení cestných pravidiel: rýchlosť, zastavenie na signál červená a na dopravnú značku Stop	Počet	0	279	Plne funkčné technologicke zariadenia uvedené do prevádzky v rámci predkladaného riešenia	Kontrola počtu typov dodaných meracích zariadení
ID_2		Počet technologických bodov určených na odhaľovanie porušení pravidiel cestnej premávky	Ukazovateľ predstavuje počet technologických bodov určených na odhaľovanie porušení cestných pravidiel: rýchlosť, zastavenie na signál červená a na dopravnú značku Stop	Počet	0	270	Plne funkčné technologicke body uvedené do prevádzky v rámci predkladaného riešenia	Kontrola počtu technologických bodov uvedených do prevádzky
ID_3	Zlepšiť zber údajov, ktoré umožnia analýzu a vyhodnocovanie verejných politik	Počet štatistických nástrojov	Ukazovateľ predstavuje počet dodaných štatistických nástrojov určených na analýzu a vyhodnocovanie dát získaných v rámci zberu údajov porušení pravidiel cestnej premávky	Počet	0	1	Zavedenie štatistického modulu do prevádzky	Overenie funkčnosti štatistického nástroja

#### Interne sledované ukazovatele výsledkov projektu

NÁZOV UKAZOVATEĽA (KPI)	POPIS UKAZOVATEĽA	MERNÁ JEDNOTKA	AS IS MERATELNÉ VÝKONNOSTNÉ HODNOTY	TO BE MERATELNÉ VÝKONNOSTNÉ HODNOTY	SPÔSOB ICH MERANIA/OVERENIA PO NASADENÍ	POZNÁMKA
Ušetrený čas PZ	ak bude v mieste, kde dnes vykonáva meranie prítomný merač rýchlosti, resp. iné technické zariadenia, Policajný zbor nemusí vysielat' na toto miesto	hod	33 945	0	Pracovný fond PZ	AS IS: všetky merače / rok / 2 policajti

	hliadku, čím sa priemerne ušetrí pracovný čas jednej hliadky, ktorá zároveň môže byť vyslaná hliadkovať na iné miesto.					
Zníženie nehodovosti	Zníženie počtu dopravných nehôd na sledovaných úsekoch	%	0	10	Štatistika dopravných nehôd	-

### ŠPECIFIKÁCIA POTRIEB KONCOVÉHO POUŽÍVATEĽA

Špecifikácia potrieb koncového používateľa (príslušníka policajného zboru, sekcia doprava; verejnosť; obce) vychádza z potreby elektronizácie a automatizácie systémov Policajného zboru ako súčasť digitalizácie úsekov verejnej správy v rámci finančného mechanizmu Plánu obnovy a odolnosti. Projekt bol koncipovaný z hľadiska elektronizácie verejnej správy a z tohto dôvodu nebolo možné vykonať prieskum spokojnosti s využívaním služieb koncového užívateľa.

Projekt predstavuje agendu verejnej správy MV SR v zastúpení PZZ, ktorej primárnym cieľom je zabezpečiť vyššiu bezpečnosť na cestných komunikáciách prostredníctvom zvýšenia efektívnosti využívania moderných informačných systémov a nasadenia moderných technologických prostriedkov (kamery/radary) do prevádzky tak, aby bola zabezpečená synergia ich funkcionality. Definovanie výsledkov implantácie IS a príslušných technických zariadení vychádza z interných a vyžadovaných štandardizovaných procesov PZZ, ktoré sú zakotvené aj v legislatíve.

Samotnými koncovými používateľmi sú príslušníci PZ, obce a verejnosť, ktorí ale dané služby nebudú aktívne využívať, ale budú iba prijímateľom ich výsledkov (kontrola vygenerovania pokuty za priestupok, resp. prijatie vygenerovanej pokuty).

Keďže samotní koncoví používatelia nebudú priamo využívať koncovú službu a nastavenie informačných systémov podlieha špecifickým parametrom PZZ, prieskum potrieb koncového používateľa je považovaný za irelevantný.

### Z pohľadu zainteresovaných osôb je možné definovať nasledovné prínosy realizácie projektu:

Typ koncového používateľa	Popis	Prínos
MV SR	Definovanie metodík pre proces aplikácie inštitútu objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla. Organizačné zabezpečenie prevádzky a podpory prevádzky riešených IS VS.	Zefektívnenie činností agendy PZZ na úseku dopravy. Lepšia prevádzka informačných systémov.
PZZ	Všetky oddelenia dopravnej polície PZZ na celom území SR.	Zvýšenie produktivity práce vďaka automatizácií, rozdeleniu úloh, štandardizácií.
Príslušník policajného zboru	Príslušníci PZ na úseku dopravy zabezpečujúci dôkazový materiál a vykonávajúci generovanie rozkazu a jeho zaslanie občanovi.	Eliminácia chýb a nezrovnalostí automatizovaným zdieľaním a spracovaním informácií. Zníženie miery korupcie pri vykonávaní kontroly dodržiavania pravidiel cestnej premávky.
Verejnosť	Osoby, ktoré môžu využívať všetky informačné a štatistické údaje zverejnené na portáli MV SR	Zvýšenie kvality služieb portálu poskytujúceho informácie o riešenom priestupku.. Vylepšené vyhľadávacie možnosti, štruktúra dát, dostupnosť dát (Modul štatistika).

### RIZIKÁ A ZÁVISLOSTI

Zoznam rizík a závislostí je uvedený v prílohe č.1  
 P\_01\_a\_I\_01\_a\_M\_02\_1\_PRILOHA\_1\_REGISTER\_RIZIK-a-ZAVISLOSTI\_MVSR\_06042022\_v0-9.xls

### ALTERNATÍVY A MULTIKRITERIÁLNA ANALÝZA



## Stanovenie alternatív pomocou biznisovej vrstvy architektúry

Hlavnými motivačnými faktormi projektu sú :

- o Detailné a korektné zaznamenávanie deliktov z hľadiska dodržiavania rýchlosti a dodržiavania dopravných značiek
- o Automatizácia systému objektívnej zodpovednosti
- o Úspora nákladov na mzdy príslušníkov PZ v teréne, úspora nákladov na PHM a amortizáciu vozového parku
- o Anonymita zariadenia na monitorovanie porušení pravidiel cestnej premávky
- o Eliminácia ľudského faktora pri rozhodovaní o porušení zákona
- o Rýchlosť a presnosť merania vrátane fotodokumentácie z miesta porušenia
- o Dostatok informácií o porušení predpisov vrátane dátumu, času, miesta a údajov držiteľa vozidla
- o Eliminácia korupčného správania príslušníkov PZ SR a zvyšovanie ich kreditu
- o Množstvo aktívnych stanovíšť
- o Eliminácia negatívnej personifikácie príslušníkov PZ SR vzhľadom vyberanie pokút pri porušení zákona

Návrh možných alternatív je výsledkom kombinácie biznis cieľov a architektúry. Nižšie uvedené alternatívy pokrývajú požiadavky stakeholderov rôznym rozsahom implementácie biznisových služieb. Pre vyhodnotenie budú použité nasledovné kritériá:



<b>Efektívnosť procesného riadenia</b>	Uvedeným sa dosahuje zníženie náročnosti administratívnych procesov v organizácii	áno
<b>Automatizácia systému OZ</b>	Jedná sa o automatické spracovanie evidencie porušení pravidiel cestnej premávky, ktoré zabezpečí automatizované spracovanie incidentu, prenos dôkazu do existujúceho systému MV SR a iniciuje spustenie procesu správneho konania.	Áno
<b>Jednotná databáza správnych deliktov</b>	Úpravou jednotnej evidencie správnych deliktov držiteľa vozidla, do ktorej bude prispievať údajmi tak PZ SR, ako aj všetky obce sa umožní držiteľovi vozidla na jednom mieste získať jednoduchý prehľad o všetkých pokutách, ktoré sú mu vo vzťahu k jeho vozidlu uložené	áno
<b>Kvalita údajov v moduloch ASOPPCP</b>	Kvalita, korektnosť údajov je predpokladom pre následné procesy bez ktorých nebude možné dosiahnuť stanovené ciele projektu	áno
<b>Zber údajov, štatistika</b>	Poskytuje všeobecné informácie o porušovaní pravidiel cestnej premávky, tvorbu štatistických výstupov a reportov, auditných záznamov pre kontrolu procesov a úkonov	áno
<b>Efektívne vynaloženie finančných prostriedkov na implementáciu projektového zámeru</b>	Prínosy projektu musia byť vyššie ako náklady na jeho realizáciu	áno
<b>Súlad s legislatívou, t.j. s príslušnými zákonmi a vykonávacími vyhláškami</b>	Navrhované riešenie nemôže byť v kolízii s aktuálnou legislatívou, resp. jeho implementácia musí byť v zhode právnymi predpismi	áno

K riešeniu tohto projektu je možné pristúpiť 3 alternatívami, pričom každá z nich ráta so zmenou procesného modelu na danej úrovni ako aj s rôznymi pohľadmi na automatizované spracovanie dát.



<b>Alternatíva A1</b>	Prvou alternatívou je ponechanie existujúceho stavu, t.j. dokončenie realizácie, resp. implementácie úprav úkonov v CESDaP (o časť týkajúcu sa objektívnej zodpovednosti) do produkčného prostredia
<b>Alternatíva A2</b>	Druhou alternatívou je implementácia tohto projektového zámeru v rovine zautomatizovania procesu konania o správnom delikte od zberu dôkazu cez celé konanie o správnom delikte až po odoslanie pohľadávky na vymáhanie a to s minimálnou interakciou používateľa v tomto procese
<b>Alternatíva A3</b>	Treťou alternatívou je elektronizácia a plná automatizácia všetkých procesov od detekcie porušenia až po vymáhanie pohľadávky bez akéhokoľvek zasahovania ľudského faktora, t.j. aplikácia systému umelej inteligencie v procesoch kde by nevstúpoval používateľ modulov ASOPPCP

#### **Alternatíva A1 - Ponechanie aktuálne implementovanej úpravy úkonov v CESDaP**

Alternatíva počíta s implementáciou úprav úkonov v CESDaP v súvislosti s objektívnou zodpovednosťou do produkčného prostredia, ktorá spolu s mobilnými jednotkami (mobilné merače rýchlosti, kamery a fotoaparáty) zabezpečí v blízkej budúcnosti čiastočne automatizovanú aplikáciu inštitútu objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla. Alternatíva počíta s dokončením upgradu existujúceho systému, ktorý bude modernizovať súčasné biznis služby, najmä CESDaP a to prostredníctvom čiastočnej automatizácie (najmä úprava dôkazu vo videoplayeri, čiastočne automatizovaný prenos metadát do videoplayeru, zbavenie sa povinnosti tlače fotodokumentácie, automatizované generovanie rozkazu z manuálne zadaných údajov). Bola realizovaná analýza dátových tokov ako aj súvisiacich procesov a navrhnutá ich optimalizácia. V tejto alternatíve nebudú realizované nové biznis služby.

Nasledovná tabuľka vyhodnocuje alternatívu z pohľadu definovaných kritérií

<b>Efektívnosť procesného riadenia</b>	áno	spĺňa	N/A
<b>Automatizácia systému OZ</b>	áno	nespĺňa	N/A
<b>Jednotná databáza správnych deliktov</b>	áno	nespĺňa	nespĺňa
<b>Kvalita údajov z IS</b>	áno	spĺňa	spĺňa

<b>OZ</b>			
<b>Zber údajov, štatistika</b>	áno	nesplňa	N/A
<b>Efektívne vynaloženie finančných prostriedkov na implementáciu projektového zámeru</b>	áno	spĺňa	spĺňa
<b>Súlad s legislatívou, t.j. s príslušnými zákonmi a vykonávacími vyhláškami</b>	áno	spĺňa	N/A

Uvedená alternatíva nezabezpečí plné zautomatizovanie, resp. zavedenie iných poloautomatizovaných systémov nezabezpečí hlavný účel prijatia inštitútu objektívnej zodpovednosti

**Alternatíva A2** - Uvedená alternatíva poskytuje jednotný systém na riešenie objektívnej zodpovednosti v kontexte zautomatizovania celého procesu konania o správnom delikte s minimálnou interakciou používateľa v tomto procese. Bude realizovaná analýza hlavných aj súvisiacich procesov a ich optimalizácia na nové komplexné riešenie CESDaPu.. V tejto alternatíve budú modernizované existujúce biznis služby ako aj implementované nové ťažiskové biznis služby, resp. moduly a to Transakčný modul, Modul integrácie obcí a Modul štatistik. Táto alternatíva pokryje spracovanie evidencie porušení pravidiel cestnej premávky, následne zabezpečí automatizované spracovanie incidentu, prenos dôkazu do existujúceho systému MV SR a iniciuje spustenie procesu správneho konania. Ďalej zabezpečí všeobecné informácie o porušovaní pravidiel cestnej premávky, tvorbu štatistických výstupov a reportov, auditné záznamy pre kontrolu procesov a úkonov ako aj úpravy zmeny v úkonoch v správnom konaní, najmä generovanie rozhodnutí. Existujúci systém sa upraví na automatizovanejšie riešenie vydávania rozhodnutí a zároveň bude vykonaná integrácia funkcionality pre možnosť obcí pokutovať držiteľa vozidla.

Nasledovná tabuľka vyhodnocuje alternatívu z pohľadu definovaných kritérií

<b>Efektívnosť procesného riadenia</b>	áno	spĺňa	N/A
<b>Automatizácia systému OZ</b>	áno	spĺňa	N/A



Jednotná databáza správnych deliktov	áno	spĺňa	spĺňa
Kvalita údajov z IS OZ	áno	spĺňa	spĺňa
Zber údajov, štatistika	áno	spĺňa	N/A
Efektívne vynaloženie finančných prostriedkov na implementáciu projektového zámeru	áno	spĺňa	spĺňa
Súlad s legislatívou, t.j. s príslušnými zákonmi a vykonávacími vyhláškami	áno	spĺňa	N/A

Uvedená varianta spĺňa požadované kritériá a ako aj napĺňa hlavný cieľ projektu.

**Alternatíva A3** - Uvedená alternatíva poskytuje jednotný systém na riešenie objektívnej zodpovednosti v kontexte zautomatizovania celého procesu konania o správnom delikte so žiadnou interakciou používateľa v tomto procese. Uvedená alternatíva by implementovala do procesov OZ prvky umelej inteligencie, ktoré by nahradzovali používateľa IS, t.j. od detekcie priestupku až po správne konanie by nevstupoval do procesu ľudský faktor. Napriek súčasnej kvalite prvkov. Resp. systémov umelej inteligencie v tejto alternatíve je riziko nevhodne zvolenej alebo nevhodne označenej sady dát pre strojové učenie. Informačný systém sa aj napriek korektné konštruovaným algoritmom pre strojové učenie môže na základe nesprávnych vstupných dát naučiť nesprávne vyhodnocovať tieto dáta, čo by mohlo mať za následok napr. upozornenia na priestupok, ktorý sa nestal, prípadne nedetekovanie skutočne realizovaného priestupku, ďalej rôznych typov blokácií resp. viacej rás zasielaných notifikácií o priestupkoch alebo aktualizáčnych súborov kritickej ako aj nekritickej infraštruktúry.

Navyše podľa § 46 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov rozhodnutie musí byť v súlade so zákonmi a ostatnými právnymi predpismi, musí ho vydať orgán na to príslušný, musí vychádzať zo spoľahlivo zisteného stavu veci a musí obsahovať predpísané náležitosti.

Podľa § 47 ods. 5 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov V písomnom vyhotovení rozhodnutia sa uvedie aj orgán, ktorý rozhodnutie vydal, dátum vydania rozhodnutia, meno a priezvisko fyzickej osoby a názov právnickej osoby. Rozhodnutie musí mať úradnú pečiatku a podpis s uvedením mena, priezviska a funkcie oprávnenej osoby. Ak sa rozhodnutie vyhotovuje v elektronickej podobe podľa osobitného predpisu o elektronickej podobe výkonu verejnej moci, neobsahuje úradnú pečiatku a podpis, ale je správnym orgánom autorizované podľa osobitného predpisu o elektronickej podobe výkonu verejnej moci. Osobitné právne predpisy môžu ustanoviť ďalšie náležitosti rozhodnutia.

Najmä z vyššie uvedených právnych noriem, ale aj z celého kontextu zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov (ktorý je lex generalis vo vzťahu k ustanoveniam o konaní o správnom delikte



držiteľa vozidla) jednoznačne vyplýva, že každé rozhodnutie v správnom konaní vydáva správny orgán prostredníctvom svojho, na to povereného zamestnanca. Správny orgán uskutočňujúci správne konanie vo vzťahu k účastníkovi konania reprezentuje jeho konkrétny zamestnanec. Rozhodnutie vydávané v mene správneho orgánu sa realizuje prostredníctvom rozhodovacej činnosti jednotlivca, spravidla zamestnanca správneho orgánu.

Nevyhnutná potreba účasti zamestnanca správneho orgánu v konaní o správnom delikte okrem vyššie uvedenej legislatívnej podmienosti je daná aj praktickými dôvodmi, a to najmä zodpovednosť za samotné rozhodnutie, za jeho správnosť, zákonnosť, opodstatnenosť a to aj v nadväznosti na zákon č. 514/2003 Z. z. o zodpovednosti za škodu spôsobenú pri výkone verejnej moci a o zmene niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Z pohľadu technického riešenia systému nie je zamestnanec v tomto konaní v majoritnej väčšine prípadov potrebný. Potreba kontroly rozhodnutia fyzickou osobou - zamestnancom správneho orgánu je teda podmienená právnym systémom celého správneho konania a reálnou potrebou dohľadu osoby nad konaním.

Nasledovná tabuľka vyhodnocuje alternatívu z pohľadu definovaných kritérií

<b>Efektívnosť procesného riadenia</b>	áno	spĺňa	N/A
<b>Automatizácia systému OZ</b>	áno	spĺňa	N/A
<b>Jednotná databáza správnych deliktov</b>	áno	spĺňa	spĺňa
<b>Kvalita údajov z IS OZ</b>	áno	spĺňa	spĺňa
<b>Zber údajov, štatistika</b>	áno	spĺňa	N/A
<b>Efektívne vynaloženie finančných prostriedkov na implementáciu projektového zámeru</b>	áno	spĺňa	spĺňa
<b>Súlad s legislatívou, t.j. s príslušnými zákonmi a vykonávacími vyhláškami</b>	áno	nespĺňa	N/A

Stanovenie alternatív pomocou aplikačnej vrstvy architektúry



Kritéria vyhodnotenia alternatív na úrovni aplikačnej vrstvy sú definované v tabuľke

<b>Škálovateľnosť systému</b>	Systém musí byť pri minimálnych nákladoch rozšíriteľný a schopný efektívne absorbovať budúce zmeny	áno
<b>Integrácia nových rozhraní</b>	Systém musí byť technicky pripravený na integráciu nových interných ako aj externých rozhraní	áno
<b>Efektívne využívanie zdrojov a ich následná správa</b>	Rozšírenie funkcionalít je potrebné riadiť tak aby prínosy prevyšovali náklady súvisiace s ich implementáciou a ich správa by mala byť na báze „user friendly“	áno
<b>Centralizovaná aplikačná štruktúra</b>	Komponenty aplikačnej architektúry poskytujú centrálné aplikačné služby naprieč všetkými systémami a samotná architektúra neobsahuje nadbytočné komponenty	áno



**Alternatíva A1** sa orientuje na čiastočnú automatizáciu systému objektívnej zodpovednosti nakoľko konanie o správnych deliktov držiteľa vozidla (zodpovednosť držiteľa vozidla za protiprávne konanie vodiča jeho vozidla - inštitút objektívnej zodpovednosti) realizuje od 1. júla 2012 až do súčasnosti nearomatizovaným spôsobom. Táto alternatíva sa zameriava na rozvoj existujúcich systémov a nedefinuje nové služby. Pre dosiahnutie hlavných cieľov projektu by rozvoj súčasného systému vyžadoval nielen aktualizáciu aplikačného vybavenia ale aj jeho novú analýzu ako aj vývoj a implementáciu resp. výrazný zásah do súčasného aplikačného vybavenia by z hľadiska nákladov prevyšoval prínosy. Táto alternatíva nepokrýva komunikačné rozhranie na nové externé systémy.

<b>Škálovateľnosť systému</b>	Systém musí byť pri minimálnych nákladoch rozšíriteľný a schopný efektívne absorbovať budúce zmeny	áno
<b>Integrácia nových rozhraní</b>	Systém musí byť technicky pripravený na integráciu nových interných ako aj externých rozhraní	áno
<b>Efektívne využívanie zdrojov a ich následná správa</b>	Rozšírenie funkcionalít je potrebné riadiť tak aby prínosy prevyšovali náklady súvisiace s ich implementáciou a ich správa by mala byť na báze „user friendly“	nie

<b>Centralizovaná aplikačná</b>	Komponenty aplikačnej architektúry poskytujú centrálné aplikačné služby naprieč všetkými	
<b>Štruktúra</b>	systemami a samotná architektúra neobsahuje nadbytočné komponenty	

**Alternatíva A2**

Táto alternatíva pokrýva vybudovanie resp. zavedenie poloautomatizovaného systému OZ, ktorý bude dizajnovaný modulárne, pokryje súčasné služby ako aj dotvorí nové moduly. Vytvorí sa jednotná centrálna databáza kde budú konsolidované a migrované dáta lokálnych databáz. Cieľom je teda vytvorenie jednotnej evidencie správnych deliktov držiteľa vozidla, ktorú budú naplňovať tak orgány Policajného zboru, ako aj zamestnanci obcí alebo príslušníci obecných polícií. Centralizované riešenie umožní vybudovať nové integrácie, ktoré budú z hľadiska ďalšieho rozvoja efektívnejšie škálovateľné.

<b>Škálovateľnosť systému</b>	System musí byť pri minimálnych nákladoch rozšíriteľný a schopný efektívne absorbovať budúce zmeny	áno
<b>Integrácia nových rozhraní</b>	System musí byť technicky pripravený na integráciu nových interných ako aj externých rozhraní	áno

<b>Efektívne využívanie zdrojov a ich následná správa</b>	Rozšírenie funkcionalít je potrebné riadiť tak aby prínosy prevažovali náklady súvisiace s ich implementáciou a ich správa by mala byť na báze „user friendly“	áno
<b>Centralizovaná aplikačná štruktúra</b>	Komponenty aplikačnej architektúry poskytujú centrálné aplikačné služby naprieč všetkými systémami a samotná architektúra neobsahuje nadbytočné komponenty	áno

## 1.6. POŽADOVANÉ VÝSTUPY (PRODUKT PROJEKTU)

Výstupom predkladaného projektu je vytvorenie komplexného **súboru systémov so 4 modulmi a nevyhnutným hardvérom**:

### IS VS: Zautomatizovanie procesu aplikácie inštitútu objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla

Riešenie projektu ASOPPCP je jednotný systém, ktorý sa realizuje s cieľom zautomatizovania celého procesu konania o správnom delikte od zberu dôkazu cez celé konanie o správnom delikte až po odoslanie pohľadávky na vymáhanie a to s minimálnou interakciou používateľa v tomto procese. V súčasnosti neexistuje v Slovenskej republike informačný systém, ktorý by zabezpečoval túto problematiku v plnoautomatizovanom režime. V štádiu pred odovzdaním do produkčného prostredia sa nachádza úprava úkonov v CESDaP, ktorá spolu s mobilnými jednotkami alebo samostatnými technickými prostriedkami (momentálne najmä mobilné merače rýchlosti, kamery a fotoaparáty), akvizívnymi uzlami a videoarchívom, má v blízkej budúcnosti zabezpečovať čiastočne automatizovanú aplikáciu inštitútu objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla.

### Transakčný modul

Modul automatického spracovania evidencie porušení pravidiel cestnej premávky, ktorý zabezpečí automatizované spracovanie incidentu, prenos dôkazu do existujúceho systému MV SR a iniciuje spustenie procesu správneho konania.

### Modul CESDaP

Úpravy zabezpečia zmeny v úkonoch v správnom konaní, najmä generovanie rozhodnutí. Existujúci systém sa upraví na automatizovanejšie riešenie vydávania rozhodnutí. S cieľom zvýšenia elektronizácie verejnej správy sa zabezpečí aj integrácia existujúceho systému na správu registratúry s možnosťou odosielania dokumentov cez Centrálné úradné doručovanie.

### Modul integrácie obcí

Cieľom je upravenie jednotnej evidencie správnych deliktov držiteľa vozidla, ktorú budú naplňovať tak orgány Policajného zboru, ako aj zamestnanci obcí alebo príslušníci obecných polícii tak, aby umožňovala nielen príslušníkom Policajného zboru, ale aj príslušníkom obecnej polície, prípadne iným zamestnancom obce vkladať a prezerat' jednotlivé údaje a úkony v správnom konaní v jednotnej celonárodnej evidencii.

### Modul štatistik

Zabezpečí prehľad vykonaných činností - všeobecné informácie o porušovaní pravidiel cestnej premávky, tvorba štatistických výstupov a reportov, auditné záznamy pre kontrolu procesov a úkonov.

### HW

V rámci HW budú obstarané 3 druhy technologických zariadení určených na zaznamenávanie porušení pravidiel cestnej premávky, ktoré budú plne kompatibilné s Transakčným modulom a budú umiestnené na 270 technologických bodov určených PZZ na úseku dopravy:

- Rýchlosť - 209 kusov
- Prejazd na červenú - 52 kusov
- Porušenie STOP - 18 kusov

Nevyhnutnou súčasťou projektu je taktiež obstaranie archívneho dátového úložiska s príslušnou HCI infraštruktúrou a LAN prepínačmi.

## 1.7. NAHLAD ARCHITEKTÚRY

### Modul 1: Vytvorenie transakčného modulu

Modul automatického spracovania evidencie porušení pravidiel cestnej premávky, ktorý zabezpečí automatizované spracovanie incidentu, prenos dôkazu do existujúceho systému MV SR a iniciuje spustenie procesu správneho konania.

Modul zabezpečuje konfigurovateľnosť tak, aby bolo možné online v mieste kontroly aplikovať nastavenia (limity, obmedzenia a pod.) meracieho zariadenia platné pre dané miesto kontroly, prostredníctvom ktorých bude následne automatizovaným spôsobom vyhodnocované dodržiavanie pravidiel cestnej premávky, pri rovnakom type porušenia pravidiel cestnej premávky aplikovať rôzne úrovne nastavenia (limity, obmedzenia a pod.), a to napr. podľa typu vozidla, času jazdy alebo využívaného pruhu pozemnej komunikácie, prostredníctvom ktorých bude následne automatizovaným spôsobom vyhodnocované dodržiavanie pravidiel cestnej premávky. Policajný zbor identifikoval kontrolné miesta, na ktorých požaduje automatizované detegovať porušenia pravidiel cestnej premávky stacionárnymi technickými prostriedkami.

### Modul 2: Úpravy existujúceho systému CESDAP

úpravy zabezpečia zmeny v úkonoch v správnom konaní, najmä generovanie rozhodnutí. Existujúci systém sa upraví na automatizovanejšie riešenie vydávania rozhodnutí. S cieľom zvýšenia elektronizácie verejnej správy sa zabezpečí aj integrácia existujúceho systému na správu registratúry s možnosťou odosielania dokumentov cez Centrálné úradné doručovanie.

### Modul 3: Integrácia funkcionality pre možnosť obcí pokutovať držiteľa vozidla za porušenie pravidiel cestnej premávky v kontexte vlastnej parkovacej politiky

Cieľom je úprava existujúceho informačného systému (CESDaP) tak, aby umožňovala zamestnancom obce vkladať a prezerat' jednotlivé údaje a úkony v správnom konaní v jednotnej celonárodnej aplikácii:

- otvorené rozhranie pre prenos údajov a úkonov podľa platnej právnej úpravy z IS obcí,
- webový formulár pre zápis údajov a úkonov podľa platnej právnej úpravy (obce bez IS), aplikácia umožní získanie údajov o držiteľovi vozidla a podľa ostatných manuálne vložených údajov vygeneruje koncept rozkazu; údaje o delikte sa do evidencie správnych deliktov držiteľa vozidla prenesú až po manuálnom vyznačení dátumu právoplatnosti rozkazu, správa rolí
- prezeranie zapísaných správnych deliktov,
- portál pre držiteľa vozidla (koncová služba sluzba\_egov\_7273; bližšie info str. 9) - sprístupnenie niektorých základných údajov o všetkých správnych deliktoch podľa EČV alebo držiteľa vozidla

### Modul 4: Modul štatistik

zabezpečí prehľad vykonaných činností - všeobecné informácie o porušovaní pravidiel cestnej premávky, tvorba štatistických výstupov a reportov, auditné záznamy pre kontrolu procesov a úkonov.

Transakčný modul na úseku činnosti ako štatistického modulu, automatizovane zaznamenáva všetky prejazdy vozidiel miestami kontroly, ktoré systém zachytil, a to v rovnakom rozsahu, ako pri detegovaných porušeniach, s výnimkou informácie o porušenom pravidle.

Štatistický modul umožní tvorbu štatistických výstupov a správ podľa požiadaviek najmä za účelom automatizovaného poskytovania štatistických informácií o cestnej premávke a porušení sledovaných pravidiel cestnej premávky pre verejný portál MV SR, kontrolných procesov a úkonov.

Štatistický modul zabezpečí zosumarizovanie a zanalyzovanie všeobecných informácií o porušovaní pravidiel cestnej premávky v kontexte celkových počtov prejazdov.

CESDaP na úseku štatistického vykazovania činnosti vytvorí príležitosť tvorby neštandardného dotazu ako možnosti prezretia na požiadanie konkrétnych údajov, ktoré sú v určitom procese zapisované do systému, ako podrobnejšie prehľady podľa prednastavených hodnôt.



## 1.8. LEGISLATÍVA

### **Modul 3 - Integrácia funkcionality pre možnosť obcí pokutovať držiteľa vozidla za porušenie pravidiel cestnej premávky v kontexte vlastnej parkovacej politiky**

Z dôvodu navrhovaných zmien v potrebe vytvorenia celonárodnej evidencie správnych deliktov držiteľa vozidla pre účely konaní realizovaných príslušníkmi Policajného zboru, ako aj obcami vo forme rozšírenia existujúceho CESDaP pre vstup vybraných údajov o správnych deliktach realizovaných obcami je potrebné upraviť aj existujúce právne normy. V tejto súvislosti uvádzame, že úprava právnej normy nie je v priamej súvislosti so vznikom povinnosti evidovať požadované úkony a preto jej nezrealizovanie nebude mať ani následok nezákonného zhromažďovania osobných údajov. Už dnes je v § 139f ods. 3 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej premávke“) jednoznačne stanovená povinnosť orgánu Policajného zboru alebo obce, ktorí rozhodli o uložení pokuty za správny delikt držiteľa vozidla, bezodkladne evidovať údaje a úkony podľa § 139f ods. 1 zákona o cestnej premávke v evidencii správnych deliktov držiteľov vozidiel. Zákonodarca pritom v § 143i zákona o cestnej premávke stanovil i prechodné ustanovenie k vyššie citovanej úprave, kde uvádza, že obec eviduje údaje a úkony v evidencii správnych deliktov držiteľov vozidiel podľa § 139f ods. 3 až po zavedení modulu na tento účel. Ministerstvo vnútra najneskôr 60 dní pred zavedením predmetného modulu zverejní na svojom webovom sídle dátum zavedenia elektronickej služby a hardvérové a softvérové požiadavky na pripojenie sa k elektronickej službe.

Ustanovenie § 139f ods. 3 zákona o cestnej premávke tak po spustení služby bude očakávať evidovanie väčšieho počtu údajov, ako ich bude obec evidovať systémom z tohto projektu Automatizovaného systému.

V tomto kontexte bude teda predložený do legislatívneho konania návrh zmeny § 139f ods. 3 zákona o cestnej premávke, ktorým sa okrem iného citované ustanovenie i zjednotí terminologicky s obdobnou právnou úpravou v § 108 ods. 2 zákona o cestnej premávke (pri evidovaní uložených pokút v konaní o priestupku obcou). Navrhne sa upraviť text § 139f ods. 3 zákona o cestnej premávke tak, aby v konsolidovanom znení znel: „(3) Orgán, ktorý rozhodol o uložení pokuty za správny delikt držiteľa vozidla, je povinný túto skutočnosť oznámiť evidencii správnych deliktov držiteľov vozidiel a to najneskôr do 15 dní odo dňa nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia v takej veci.“. Presné znenie právnej normy môže byť v legislatívnom procese čiastočne pozmenené. Návrh zmeny novely zákona bude predložený do legislatívneho procesu tak, aby s ohľadom na štandardnú predpokladanú lehotu legislatívneho procesu, mohla nadobudnúť účinnosť od 1. 1. 2024.



## 1.9. ROZPOČET A PRÍNOSY

### Počet podaní / volaní (počet/rok):

- počet uložených pokút za sledovaný rok resp. počet štatistických výstupov
- AS IS: údaje k 31.12.2021
- TO BE: odhad navýšenia zaznamenania počtu porušení pravidiel cestnej premávky vďaka realizácii predkladaného projektu so všetkými jeho komponentami (Transakčný modul a CESDaP) a odhadované zníženie počtu dopravných nehôd na sledovaných úsekoch (Modul HW) a odhad počtu nových štatistických výstupov

AS IS Transakčný modul: 24 809 deliktov zistených v priebehu roka 2021.

Pozn.: Celkový počet deliktov v tabuľke nižšie (22 479) predstavuje počet deliktov, pri ktorých bolo možné zistiť zodpovednú osobu

AS IS CESDaP: 22 327 vydaných rozkazov. Vydané rozkazy predstavujú cca 90% z celkového počtu zistených deliktov.

AS IS Modul HW: 1 450 ako priemerný počet dopravných nehôd na sledovaných úsekoch (bližšie info v časti Kvalitatívne prínosy)

TO BE Transakčný modul a CESDaP:

§ 6a písm.:	Ipočty miest	počet skutkov / deň / 1 TP	počet skutkov / deň	počet skutkov I/ rok
rýchloamer min. 2 JP	166	5	830	302 950
rýchloamer min. 4 JP	36	7	252	91 980
červená min. 2 JP	26	2	52	18 980
červená min. 3 JP	4	3	12	4 380
rýchloamer s červenou - 2 JP	29	5	145	52 925
	29	2	58	21 170
STOP	18	2	36	13 140
<b>SPOLU</b>	<b>279</b>		<b>1385</b>	<b>505 525</b>

**Transakčný modul:** hodnota 505 525 predstavuje počet všetkých priestupkov zaznamenaných porušení pravidiel cestnej premávky

### CESDaP

Hodnota 180 472 predstavuje očistenie hodnoty spracovanej Transakčným modulom tromi parametrami:

1. korekcia o nevyhlásené MV: - 30%
2. efekt umravnienia vodičov: - 40%
3. korekcia o nevyhľadateľné pohľadávky: 15%

### Výška administratívneho poplatku (EUR)

Výška administratívneho poplatku predstavuje výšku pokuty za jednotlivé porušenie predpisov cestnej premávky. Uvedené sumy predstavujú priemernú výšku pokút uložených v sledovanom období od 1.1.2021 do 31.12.2021.

AS IS: 109€ predstavuje 2/3 sumy 164€ (držiteľ vozidla v súčasnosti až v 91% prípadoch zaplatí pokutu do 15 dní od prijatia rozkazu o uložení pokuty a získa tak možnosť zaplatiť pokutu len vo výške 2/3 z celkovej výšky - § 139b ods. 5 zákona č. 8/2009 Z. z.).

### Štatistické údaje k parametrom Počet podaní a Výška administratívneho poplatku za rok 2021 pre AS IS stav:

#### [Správne delikty podľa § 139a zákona č. 8/2009 Z. z.]

	BA	TT	NR	TN	ZA	BB	KE	PO	Spolu
1. § 139a ods. 1 - počet	10	0	0	0	0	0	0	0	10
suma v €	2 490	0	0	0	0	0	0	0	2 490
2. § 139a ods. 2 - počet	0	0	0	0	0	0	0	0	0
suma v €	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. § 139a ods. 3 - počet	2 858	478	1 627	995	2 592	998	3 467	2 037	15 052
suma v €	376 366	70 322	205 836	133 316	403 718	130 269	664 295	384 357	2 368 479
4. § 139a ods. 4 - počet	226	1 398	706	1 110	538	457	676	901	6 012
suma v €	50 946	242 345	109 743	171 872	144 331	42 483	174 832	214 503	1 151 055
5. § 139a ods. 5 - počet	140	0	0	0	4	1	32	2	179
suma v €	41 700	0	0	0	1 200	300	9 600	198	52 998
6. § 139a ods. 6 - počet	6	0	0	0	0	0	0	0	6
suma v €	594	0	0	0	0	0	0	0	594
7. § 139a ods. 7 - počet	806	80	20	25	103	4	125	2	1 165
suma v €	68 742	6 402	1 680	2 190	8 084	312	9 750	156	97 316
8. § 139a ods. 8 - počet	3	0	0	0	4	0	0	0	7
suma v €	900	0	0	0	1 200	0	0	0	2 100
9. § 139a ods. 9 - počet	0	0	0	0	0	0	0	0	0
suma v €	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. § 139a ods. 10 - počet	41	0	0	2	0	1	2	0	46
suma v €	4 059	0	0	198	0	99	198	0	4 554
11. § 139a ods. 11 - počet	0	0	0	0	0	0	0	0	0
suma v €	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12. § 139a ods. 12 - počet	1	0	0	0	0	1	0	0	2
suma v €	300	0	0	0	0	300	0	0	600
13. § 139a ods. 13 - počet	0	0	0	0	0	0	0	0	0
suma v €	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkom - počet</b>	<b>4 091</b>	<b>1 956</b>	<b>2 353</b>	<b>2 132</b>	<b>3 241</b>	<b>1 462</b>	<b>4 302</b>	<b>2 942</b>	<b>22 479</b>
<b>suma</b>	<b>546 097</b>	<b>319 069</b>	<b>317 259</b>	<b>307 576</b>	<b>558 533</b>	<b>173 763</b>	<b>858 675</b>	<b>599 214</b>	<b>3 680 186</b>
<b>priemer</b>	<b>133</b>	<b>163</b>	<b>135</b>	<b>144</b>	<b>172</b>	<b>119</b>	<b>200</b>	<b>204</b>	<b>164</b>
A. Počet odložených vecí podľa § 139c ods. 1	22	46	20	12	33	5	52	28	218
podľa písm. a)	0	0	0	3	19	5	0	10	37
podľa písm. b)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
podľa písm. c)	18	43	20	9	4	0	22	6	122
podľa písm. d)	1	3	0	0	0	0	28	3	43
podľa písm. e)	0	0	0	0	0	0	0	6	7
podľa písm. f)	3	0	0	0	0	0	2	2	7
podľa písm. g)	0	0	0	0	1	0	0	1	2
B. Počet vydaných rozkazov	3 918	1 956	2 362	2 132	3 241	1 462	4 314	2 942	22 327
C. Celkový počet prijatých odporov	97	19	21	4	15	30	86	61	333
D. Počet odmietnutých odporov	12	3	5	1	2	7	8	3	41
E. Počet zastavení konania podľa § 139d ods. 6	7	1	4	2	1	7	4	5	31
F. Počet prerušení konania podľa § 139d ods. 7	45	11	17	7	14	21	77	46	238
G. Počet rozh. o SD po prerušení podľa F.	2	0	1	0	0	0	0	3	6
H. Počet rozhodnutí o SD po podaní odporu	1	2	1	1	0	0	2	4	11
I. Počet zastavení konania podľa § 139d ods. 7	31	10	6	4	4	23	71	38	187
J. Počet rozkazov považovaných za nevydané	2	0	7	0	9	1	0	8	27
<b>Celkom</b>	<b>4 137</b>	<b>2 048</b>	<b>2 444</b>	<b>2 163</b>	<b>3 319</b>	<b>1 556</b>	<b>4 614</b>	<b>3 138</b>	<b>23 419</b>

#### Rozkazy vydané pri aplikácii objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla evidovaného v cudzine Tabuľka č. 13a

Krajina evidencie:	BA	TT	NR	TN	ZA	BB	KE	PO	Spolu
Belgicko	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Bulharsko	0	0	0	1	2	2	0	1	6
Česko	31	39	26	62	77	18	22	71	346
Chorátsko	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Cyprus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fínsko	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Francúzsko	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grécko	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holandsko	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Írsko	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Luxembursko	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maďarsko	3	7	7	3	5	6	4	2	37
Malta	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nemecko	6	2	1	9	5	1	3	2	29
Poľsko	2	8	5	28	41	14	13	25	136
Portugalsko	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rakúsko	4	10	8	6	4	1	1	1	35
Rumunsko	0	0	2	1	2	3	0	6	14
Slovinsko	0	2	0	1	0	0	2	0	5
Španielsko	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Svédsko	0	0	0	0	1	0	1	0	2
Spojené kráľovstvo	0	0	0	0	2	0	1	0	3
Taliansko	0	0	0	0	0	0	1	0	1
iné: xxx	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Spolu</b>	<b>46</b>	<b>68</b>	<b>49</b>	<b>115</b>	<b>140</b>	<b>45</b>	<b>46</b>	<b>109</b>	<b>618</b>

#### Počet podaní a Výška administratívneho poplatku TO BE stav:

Inštitút objektívnej zodpovednosti je realizovaný príslušníkmi Policajného zboru už približne 10 rokov. Za toto obdobie Policajný zbor získal dostatočný prehľad o podiele zastúpenia jednotlivých deliktov (napr. pozná podiel výšky prekročenia rýchlosti); presné výšky pokút ukladaných za ne, sú dané taxatívne v § 139a zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Prehľad počtov a skladby jednotlivých deliktov uvádzame v tabuľke „Správne delikty podľa § 139a zákona č. 8/2009 Z. z.“.

Nielen tieto údaje, ale aj poznatky z okolitých krajín, ktoré už majú zavedenú automatizovanú správu deliktov v objektívnej zodpovednosti, poznatky z existujúcich stacionárnych meračov rýchlostí osádzaných obcami (ktoré síce nemôžu riešiť delikty, ale štatistické prehľady o porušeníach vedú), ako aj napríklad z prehľadov pravidelného sčítania dopravy (počty prejazdov vozidiel cez určité miesto <https://www.ssc.sk/sk/cinnosti/rozvoicestnej-siete/dopravne-inzinerstvo.ssc>) boli základnými informáciami pre výpočet počtu deliktov v jednotlivých miestach, v ktorých budú technické zariadenia osadené.

Na základe vyššie uvedených informácií bol stanovený kľúč pre výpočet predpokladaného percentuálneho zastúpenia porušení pravidiel cestnej premávky z celkového počtu prejazdov vozidiel v jednotlivých miestach. Odborným posúdením vstupných hodnôt celkových predpokladaných prejazdov a početného zastúpenia

jednotlivých deliktov z počtu prejazdov bol vypočítaný predpokladaný počet deliktov a k nim podľa príslušného ustanovenia § 139a zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov boli priradené taxatívne určené výšky pokút. Pri takejto odbornej činnosti pracoval odborný tím s množstvom premenných hodnôt, predovšetkým rýchlosť jazdy a razantnosť vplyvu osadenia meraču rýchlosti na správanie sa vodiča; tu sa prihliadlo najmä na skúsenosti iných krajín, ktoré poukazujú na približne 40 % umravnenosť vodičov už počas prvého roku realizácie projektu.

#### Spôsob výpočtu výšky priemernej pokuty za jedno TP/priestupok:

§ 6a písm.:	Ipočty miest	počet skutkov / deň / 1 TP	korekcia o nevyhlustované MV -30%	priemerná pokuta *	priemerná pokuta 2/3	celková pokuta (2/3 - 91% a 3/3 - 9%) / deň	výpočet priemernej pokuty
rýchloamer min. 2 JP	166	5	3,5	73	49	178	8 442
rýchloamer min. 4 JP	36	7	4,9	73	49	249	1 831
červená min. 2 JP	26	2	1,4	300	200	293	5 434
červená min. 3 JP	4	3	2,1	300	200	439	836
rýchloamer s červenou - 2 JP	29	5	3,5	73	49	178	1 475
	29	2	1,4	300	200	293	6 061
STOP	18	2	1,4	99	66	97	1 241
<b>SPOLU</b>	<b>279</b>						25 320
							90,75

\* Priemerná výška pokuty za rýchlosť bola stanovená na základe analýzy exaktných dát z prejazdov v tuneli SITINA (priemerná pokuta 98 €) a na diaľnici D1 v 103,5 km (priemerná pokuta 71 €). Priemer 84,5 € pokuty bol kvalifikovaným odhadom upravený aj o fakt, že merania sa vykonávali na diaľniciach v kontexte na umiestnenia meračov rýchlosti v rámci kategórií ciest a ich vyťaženosť; výška pokuty za prejazd na červenú a nezastavenie na stop boli určené striktné podľa § 139a ods. 5 zákona č. 8/2009 Z. z.

Napríklad skúsenosti z Maďarskej republiky poukazujú na čiastočné zníženie počtu pokút o viac ako 40 % po uplynutí už prvého polroka, v niektorých miestach aj po niekoľkých mesiacoch realizácie objektívnej zodpovednosti, preto je predpoklad výnosu plánovaný už na prvý rok realizácie projektu znížený o túto skutočnosť. Po poklese počtu porušení pravidiel (a tým aj výnosu z pokút) už v Maďarskej republike zaznamenali relatívne stabilnú situáciu v týchto počtoch. S takouto stagnujúcou líniou počtu deliktov v miestach osadenia technických zariadení bolo kalkulované aj pri výpočtoch príjmov do ďalších období funkčnosti projektu. Do uvedeného výpočtu však môže opätovne vstúpiť viacero premenných faktorov, najvýraznejším môže byť presun miesta osadenia niektorého technického zariadenia; nakoľko sa však nepredpokladá, že by v jednom čase malo byť premiestnené väčšie množstvo zariadení, nemal by byť ani tento ukazovateľ výraznejší vplyv (výraznejší rozdiel môže nastať pri zmene miesta s nízkou frekvenciou prejazdov na napríklad frekventovanú diaľnicu).

#### Materiálové náklady na 1 podanie (EUR):

- Materiálové náklady na 1 podanie:
  - o Transakčný modul: Tlač (0,02 EUR)+Papier (0,01 EUR)
    - 1 podanie (vytvorenie rozkazu) cca 5 listov papiera = 0,15 EUR
  - o Modul CESDaP: Poštovné (0,83 EUR)+Tlač (0,02 EUR)+Papier (0,01 EUR)+Obálka (0,03 EUR) +doručenie resp. opätovné doručenie (1,85 EUR)
    - 1 podanie (zaslanie pokuty) cca 5 listov papiera = 2,86 EUR
  - o Modul HW: Tlač (0,02 EUR) + Papier (0,01 EUR)
    - priemerne 75 listov znaleckého posudku (100 strán dopravné nehody s usmrtením/ťažkým zranením a 50 strán dopravné nehody s ľahkým zranením/bez zranenia)

#### Trvanie spracovania podania (ušetrený čas úradníka) (človekohodina)

- Transakčný modul:
  - o AS IS: 15 minút/podanie
  - o TO BE: 0 minút

Vybaviť jeden zistený správny delikt do fázy predloženia správneho orgánu (predpokladaná činnosť budúceho transakčného systému) dnes trvá jednému policajťovi približne 10 až 15 minút (rozdiel predovšetkým v potrebe úpravy dôkazu); celú túto činnosť by malo v budúcnosti realizovať automatizované stacionárne technické zariadenie spolu s transakčným systémom, bez potreby zásahu policajťa; až na výnimočne prípady, napríklad, ak systém vyhodnotí nižšiu ako stanovenú mieru spoľahlivosti jednotlivého záznamu, ak bude zaznamenaná chyba v prenose údajov, pri potrebe vypnutia/zapnutia zariadenia, zmeny limitov. (Bližšie informácie na str. 5)

- Modul CESDaP:

- o AS IS: 25 minút/podanie
- o TO BE: 0 minút

Policajť vybaví jeden prípad od prijatia spisového materiálu po vyznačenie právoplatnosti v účtovnom systéme Pokuty v priemere asi za 20 minút; ak sa jedná o konanie s držiteľom vozidla evidovaného v cudzine, vybavenie jedného prípadu trvá približne 30 minút. Uvedená činnosť sa môže až niekoľko krát znásobiť, ak držiteľ vozidla podá proti rozkazu riadny opravný prostriedok. Aj správne konanie nasledujúce po podaní opravného prostriedku je absolútne manuálne. (Bližšie informácie na str. 6)

- Modul štatistik

- o AS IS: 30 minút/podanie
- o TO BE: 0 minút

Spracovanie celého prehľadu dnes vykazovaných štatistických prehľadov zaberie v prepočte na jedného policajťa 30 minút na každom okresnom dopravnom inšpektoráte a výkonných útvaroch na krajských dopravných inšpektorátoch (spolu cca 85 útvarov), 30 minút na sumarizáciu údajov na krajských dopravných inšpektorátoch (8) a Prezidiu Policajného zboru (1) za každý kalendárny mesiac (približne 2 820 minút / mesiac / celá SR). Celú túto činnosť by mal v budúcnosti realizovať automatizované modul štatistik, ktorý by mal okrem tejto činnosti zabezpečiť aj dnes absentujúce informácie o porušovaní pravidiel cestnej premávky alebo o prejazdoch vozidiel a analýzu nad nimi. (Bližšie informácie na str. 8)

- Modul HW

**DN s usmrtením/ťažkým zranením - priemerné časy na realizáciu**

	počet policajtov	presun z/na miesto (min)	činnosť na mieste (min)	vyšetrenie/objasňovanie na útvare (min)	Spolu za 1 osobu (min)	Spolu (min)	Spolu v hodinách
							11,50
							3,00
							4,50
							<b>19,00</b>

**DN s ľahkým zranením / bez zranenia - priemerné časy na realizáciu**

	počet policajtov	presun z/na miesto (min)	činnosť na mieste (min)	vyšetrenie/objasňovanie na útvare (min)	Spolu za 1 policajta (min)	Spolu (min)	Spolu v hodinách
policajť - objasňujúci	1		30	45	300	375	6,25
policajť - zabezpečenie miesta	2		30	45	0	150	2,50
							<b>8,75</b>

	počet	hodiny/jedna UN	hodiny/všetky UN
usmrtenie	5	19,00	95,00
TZ	19	19,00	361,00
LZ	96	8,75	840,00
hmotné škody	134	8,75	1 172,50
<b>SPOLU</b>	<b>254</b>	hodiny	<b>2 468,50</b>
		<b>1 nehoda</b>	<b>9,72</b>

**Prínos pre zvýšenie bezpečnosti a ochranu života (Kvalitatívne prínosy z pohľadu zníženia nehodovosti)**

Podľa čl. 15 ods. 1 Ústavy Slovenskej republiky má každý právo na život. Ľudský život je hodný ochrany už pred narodením.

Najdôležitejším prínosom zavedenia inštitútu objektívnej zodpovednosti do praktickej automatizovanej činnosti je ochrana ľudského života tým, že účastníci cestnej premávky porušujúci pravidlá cestnej premávky, si formou represívneho tlaku spoločnosti uvedomia nesprávnosť a nezákonnosť svojho konania. Vznikne tak uvedomelá spoločnosť slušných vodičov, ktorí odsúdia aroganciu, hrubosť a pirátsvo na cestách. Podľa štatistických ukazovateľov dopravnej nehodovosti, takmer až polovica usmrtených osôb pri dopravných nehodách zomreli v dôsledku neprimeranej rýchlosti.

Najčastejšími príčinami vzniku dopravných nehôd (detailné štatistické prehľady dopravnej nehodovosti - <https://www.minv.sk/?kompletna-statistika>) sú:

1. porušenie povinností vodiča (nevenovanie sa vedeniu vozidla a nesledovanie situácie v cestnej premávke),
2. nedovolená rýchlosť jazdy (nepripravenosť na rýchlosť jazdy),
3. porušenie povinností účastníka cestnej premávky (nerešpektovanie dopravných značiek a dopravných zariadení, nedisciplinované a neohľaduplné správanie sa).

Aj napriek faktu, že už mnoho odborníkov malo snahu vyčíslit' finančnú hodnotu ľudského života, nedovoľujeme si tento finančne ohodnotiť, avšak i napriek uvedenému je potrebné aj tento faktor uviesť do nepriamych pozitívnych vplyvov na spoločnosť.

Pri návrhoch nových opatrení alebo zefektívňovaní existujúcich opatrení orgány s rozhodovacou právomocou pre prijatie úspešných stratégií a opatrení so zámerom zníženia úmrtnosti na cestách postupujú aj orgány v Slovenskej republike aj v súlade s odporúčaniami materiálu „Osvedčené postupy týkajúce sa bezpečnosti na cestách“ vydané Európskou komisiou v rámci projektu „SUPREME“ (Európska komisia, Osvedčené postupy týkajúce sa bezpečnosti na cestách, Publications Office, 2010, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/41439>). Podľa uvedeného materiálu v časti Vynucovanie zákonov o cestnej doprave (strana 37) je zrejme, že zvýšené vynucovanie - zvlášť ak sa zameriava na prekročenie povolenej rýchlosti, vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu a nepoužívanie bezpečnostných pásov - je veľmi dôležitý (a cenovo výhodný) spôsob, ako dosiahnuť podstatné zlepšenie bezpečnosti na cestách v priebehu relatívne krátkeho časového obdobia. Odborníci v tomto dokumente odhadujú, že úplne dodržiavanie dopravných predpisov by mohlo znížiť výskyt dopravných nehôd o 50 %; z ich skúseností zvýšené vynucovanie potenciálne spôsobí menší, ale dôležitý pokles výskytu nehôd v rozsahu 10 až 25 %. Uvedená domnienka bola braná v úvahu aj pri predpokladanom vývoji dopravnú bezpečnostnej situácie v mieste umiestnenia technických zariadení.

Nakoľko informácia o presnom počte dopravných nehôd a ich následkoch v presnom mieste budúceho osadenia technických zariadení a navyše za niekoľko rokov spätne nemožno exaktne uviesť, bola ako základná predpokladaná premisa stanovená skutočnosť, že kompetentné orgány mali vybrať ako miesta osadenia technických zariadení primárne tie miesta, ktoré sú na základe internej metodológie určené ako nehodové miesta alebo úseky. Na základe interných predpisov sa nehodovým úsekom alebo miestom rozumie priestor na diaľniciach, rýchlostných cestách, cestách I. a II. triedy, v dĺžke najviac 1 km (nehodový úsek) alebo v dĺžke najviac 100 m (nehodové miesto), v ktorom vzniklo minimálne 5 dopravných nehôd za 6 mesiacov (letné obdobie od 1. 4. do 30. 9. a zimné obdobie od 1. 10. do 31. 3.).

Na základe presných označení miest osadenia technických zariadení možno konštatovať, že približne dve tretiny sú dislokované v nehodovom mieste alebo úseku a zvyšná tretina v mieste, ktoré je iným spôsobom nebezpečné a je potrebné tam okamžite znížiť rýchlosť jazdy, resp. inak zvýšiť bezpečnosť účastníkov cestnej premávky. Výsledkom uvedenej úvahy bude teda predpoklad súčasného stavu 186 miest x 5 nehôd v nehodovom mieste/úseku a 93 miest x približne 3 nehody / rok (nie polrok, nakoľko nie vždy - aj pre letné aj zimné obdobie - je miesto/úsek vyhodnotený ako nehodový) a teda konštatovanie, že v súčasnosti vznikne približne 1400 až 1500 dopravných nehôd v miestach osadenia technických zariadení za jeden kalendárny rok (celkový počet všetkých nehôd v roku 2021 v Slovenskej republike bol 11 886).

Ak podľa vyššie uvedených odhadov odborníkov sa zvýšeným vynucovaním dodržiavania pravidiel cestnej premávky, najmä takých, ktoré majú bezprostredný vplyv na vznik dopravnej nehody (akým napríklad prekročenie rýchlosti bezpochyby je) zníži počet dopravných nehôd až o 10 až 25 %, potom sa odhadovaný počet dopravných nehôd zníži o 145 až 363 dopravných nehôd (priemerne o cca 254 nehôd).

Podľa existujúceho pomeru počtu dopravných nehôd - usmrtených (1,9%) - ťažko zranených (7,3%) - ľahko zranených (37,9%) - škody na majetku (1 nehoda = 3812 €), možno predpokladať aj prínosy - zvýšenie bezpečnosti na cestách.

**Pri odhadovanom počte zníženia 254 dopravných nehôd za rok sa pomerne znížia aj následky týchto nehôd a to nasledovne:**

	2018	2019	2020	2021	8 m 2022 (porovnanie s 8m 2021 - nárast)		ZNÍŽENIE
dopravných nehôd	13902	13741	11875	11886	8110	+491	- 254
usmrtených	229	245	224	226	167	+ 39	- 5
ťažko zranených	1272	1050	914	869	567	+38	- 19
ľahko zranených	5643	5515	4462	4504	3226	+ 338	- 96
hmotná škoda v €	44 944 330	44 548 210	41 396 080	45 313 530	31 878 610	+4 975 100	- 968 248

**Nespôsobením 254 dopravných nehôd sa znížia**

**1. priame následky dopravnej nehody, ako je**

- a) 5 ľudských životov,
- b) 19 ťažko zranených osôb,
- c) 96 ľahko zranených osôb,
- d) cca 1 milión eur ako hmotná škoda na vozidle alebo inom majetku,

**1. finančné prostriedky na následné postupy, ako je**

- a) príjazd policajta a často aj príjazd rýchlej zdravotnej pomoci alebo aj hasičov na miesto nehody za účelom jej dokumentácie (vzhľadom na rozmanitosť následkov nehôd, vzdialeností a časov nehôd by vyčíslenie úspory nebolo objektívne),

- b) odstraňovanie možných následkov - finančné kompenzácie poisťovní za škody na zdraví a majetku, čas strávený likvidáciou poisťovnej udalosti (suma je príliš závislá od rôznorodosti poškodení),
- c) vznik dopravnej kongescie (s negatívnym vplyvom na logistiku jednotlivca i prepravných spoločností, zvýšenie hluku, škodlivých emisií, spotreby paliva a pod.).

**TCO AS IS** (predpokladané náklady na udržanie a rozvoj súčasného stavu IS a HW bez implementácie predkladaného projektu)

**Aplikácie Vysvetlenie**

<b>Poplatky za udržanie funkčnosti / dostupnosti aplikácie / update</b>	Predpokladané náklady na udržanie aktuálne nasadených riešení s postupným zvyšovaním na základe budúcich odhadov. Zdroj: Licencie CESDaP a Licencie SAP CRM časť CESDaP na základe existujúcej SLA
<b>Aplikačná podpora / helpdesk</b>	Náklady na podporu/helpdesk sú zahrnuté v časti <b>Poplatky za udržanie funkčnosti / dostupnosti aplikácie / update</b>
<b>Rozvoj - doplnenie funkcionality aplikácie / upgrade</b>	Nutné upgrady a nutné doplnenia funkcionalít na rôznych platformách a IS. Predpokladané ročné náklady na implementáciu nových funkcionalít a prípadných integrácií.  Predpokladané postupné navyšovanie nákladov na udržanie a update existujúcich riešení a každý 4. rok komplexná výmena z dôvodu nevyhnutného rozširovania systémov a ich integrácií na nové IS. Náklady predstavujú: úpravu systému podľa zmien v legislatíve, technické činnosti - integrácie, požiadavky gestorov a MV. Odhady sú založené na základe objednávok a
<b>Personálne náklady spojené s prevádzkou SW produktu a aplikácie</b>	Ročný odhad personálnych nákladov na prevádzku CESDaPu. Odhad predpokladá zvýšenie počtu zamestnancov z dôvodu rozširovania systému a jeho funkcionalít.  Uvedený odhad personálnych nákladov je stanovený na základe ročného rozpočtu na rozvoj v rámci oddelenia SITB. Interní pracovníci daného oddelenia nemajú na starosti iba jeden resp. konkrétny systém a z tohto dôvodu nie je možné stanoviť presnú hodnotu na úrovni FTE. Uvedená hodnota predstavuje odhad zapojenia interných zamestnancov zaoberajúcich sa riešením prípadných problémov systému CESDaP.
<b>Školenia spojené so SW a aplikáciou</b>	Školenia pre existujúcich aj nových zamestnancov na prevádzke a podpore CESDaPu. Existujúci zamestnanci = školenia nových funkcionalít a updateov. Noví zamestnanci = komplet zaškolenie.  Náklady stúpajú súbežne s potrebou zavádzaním

**Náklady na obstaranie a prevádzku HW**

<b>Poplatky dodávateľovi podpory HW - údržba/maintenance</b>	Predpokladané náklady na udržanie aktuálne nasadených HW technológie (CESDaP na základe existujúcej SLA).  Predpokladané postupné navyšovanie nákladov na udržanie a existujúcich riešení HW a ich integrácií na IS.  CESDaP je v SAP infraštruktúre v dátovom centre MV
<b>Upgrade HW</b>	Nutné upgrady a výmeny HW po uplynutí doby ich funkčnosti. Predpokladané ročné náklady na obstaranie a výmenu zastaraného HW pre potreby CESDaPu. Komplexná výmena HW plánovaná na každé štyri roky.
<b>Náklady na priestory, energie</b>	Predpokladané ročné náklady na energie, priestory, kde sa nachádza HW, na ktorom je umiestnený CESDaP.
<b>Personálne náklady spojené s prevádzkou HW</b>	Ročný odhad personálnych nákladov na prevádzku HW, na ktorých je prevádzkovaný CESDaP. Odhad predpokladá zvýšenie počtu zamestnancov z dôvodu rozširovania systému a jeho funkcionalít.



	<p>Uvedený odhad personálnych nákladov je stanovený na základe ročného rozpočtu na rozvoj v rámci oddelenia SITB. Interní pracovníci daného oddelenia nemajú na starosti iba jeden resp. konkrétny systém a na neho naviazaný HW a z tohto dôvodu nie je možné stanoviť presnú hodnotu na úrovni FTE. Uvedená hodnota predstavuje odhad zapojenia interných zamestnancov zaoberajúcich sa riešením prípadných problémov HW, ktorom je spravovaný systém CESDaP.</p>
<b>Školenia spojené s HW</b>	<p>Školenia pre existujúcich aj nových zamestnancov na prevádzke a podpore CESDAPu. Existujúci zamestnanci = školenia nových funkcionalít a updateov. Noví zamestnanci = komplet zaškolenie.</p> <p>Náklady stúpajú súbežne s potrebou zavádzaním</p>





## Sumarizácia nákladov a prínosov

TO BE - AS IS (€, SUM)							
	Spolu	Transakčný modul	Modul CESDaP	Modul integrácie obcí	Modul štatistik	Modul HW	
<b>Náklady s DPH</b>	<b>34 112 093 €</b>	<b>2 217 976 €</b>	<b>3 596 057 €</b>	<b>1 056 776 €</b>	<b>334 562 €</b>	<b>26 852 901 €</b>	
<b>Všeobecný materiál</b>	16 607 €	-	37 214 €	638 552 €	- €	638 552 €	- €
<b>IT - CAPEX</b>	32 256 593 €	2 031 077 €	2 663 600 €	951 758 €	876 410 €	25 733 747 €	
Aplikácie	6 522 845 €	2 031 077 €	2 663 600 €	951 758 €	876 410 €		- €
SW	- €	- €	- €	- €	- €		- €
HW	25 733 747 €	- €	- €	- €	- €	25 733 747 €	
<b>IT - OPEX</b>	1 728 226 €	217 615 €	285 386 €	101 974 €	93 901 €	1 029 350 €	
Aplikácie	698 876 €	217 615 €	285 386 €	101 974 €	93 901 €		- €
SW	- €	- €	- €	- €	- €		- €
HW	1 029 350 €	- €	- €	- €	- €	1 029 350 €	
<b>Riadenie projektu</b>	110 667 €	6 497 €	8 520 €	3 044 €	2 803 €	89 803 €	
<b>Výstupné náklady</b>	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
<b>Prínosy</b>	<b>159 080 360 €</b>	<b>813 735 €</b>	<b>140 760 096 €</b>	<b>7 500 000 €</b>	<b>131 €</b>	<b>10 006 397 €</b>	
<b>Fi nančné prínosy</b>	146 941 910 €	- €	139 441 910 €	7 500 000 €	- €	- €	
Administratívne poplatky	146 941 910 €	- €	139 441 910 €	7 500 000 €	- €	- €	
Ostatné daňové a nedaňové príjmy	- €						
<b>Ekonomické prínosy</b>	12 138 450 €	813 735 €	1 318 186 €	- €	131 €	10 006 397 €	
Občania (€)	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Uradníci (€)	2 455 970 €	813 735 €	1 318 186 €	- €	131 €	323 917 €	
Uradníci (FTE)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Kvalitatívne prínosy	9 682 480 €	- €	- €	- €	- €	- €	9 682 480 €
<b>Nevyčíslené spoločenské prínosy</b>							
Zníženie nehodovosti na cestách							
Zníženie počtu úmrtí na cestách							
Zvýšenie bezpečnosti na cestách							

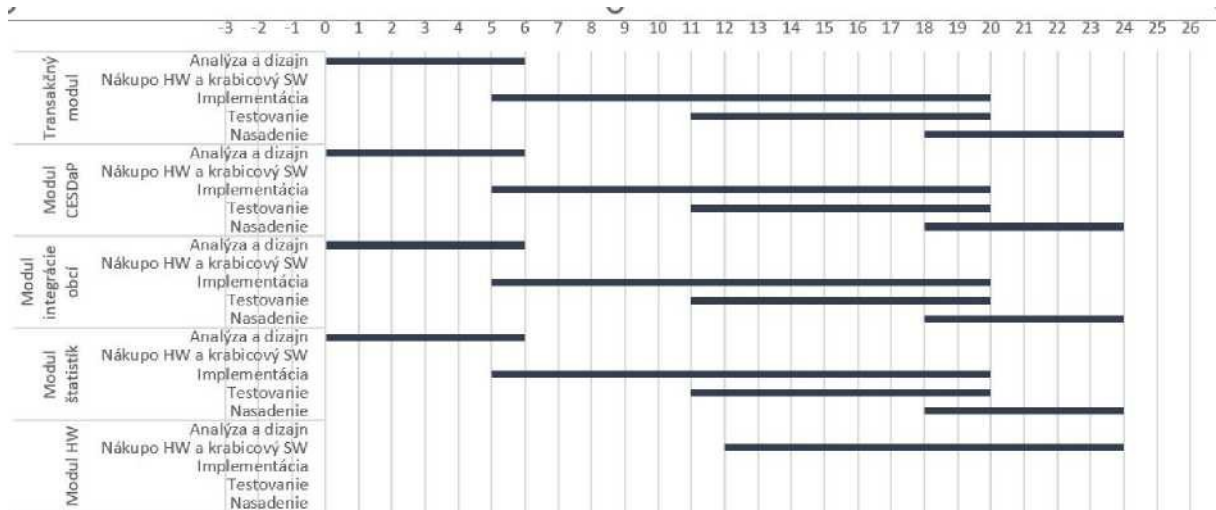
### Pozn.: Vysvetlenie k neoprávneným výdavkom uvedených v rozpočte projektu:

Pre správne fungovanie projektu je potrebné zabezpečiť aj bezpečné úložisko dát s príslušnou infraštruktúrou (HCI + LAN), keďže objem dát spracovávaný v rámci výstupov projektu by predstavoval enormné zaťaženie vládneho cloudového úložiska. Dátové úložisko je určené na archiváciu dát porušení pravidiel cestnej premávky získaných z meračov a transformovaných prostredníctvom Transakčného modulu.

Daná položka s kompletným príslušenstvom bude obstaraná a nasadená súbežne s predkladaným projektom, ale bude prípadne čiastočne financovaná z vlastných zdrojov žiadateľa.

## 1.10. HARMONOGRAM JEDNOTLIVÝCH FAZ PROJektU A METODA JEHO RIADENIA

ID	FÁZA/AKTIVITA	ZAČIATOK (odhad termínu)	KONIEC (odhad termínu)	POZNÁMKA
1.	Prípravná fáza	10/2021	12/2021	
2.	Iniciačná fáza	01/2022	12/2022	
3.	Realizačná fáza	01/2023	12/2024	
3a	Analýza a Dizajn	01/2023	06/2023	
3b	Nákup technických prostriedkov, programových prostriedkov a služieb	01/2024	12/2024	
3c	Implementácia a testovanie	06/2023	08/2024	
3d	Nasadenie a PIP	07/2024	12/2024	PIP - 3 mesiace po nasadení
4.	Dokončovacia fáza	01/2025	03/2025	
5.	Podpora prevádzky (SLA)	01/2025	01/2028	SLA



## 1.11. PROJEKTOVÝ TIM

ID	Meno a Priezvisko	Pozícia	Oddelenie	Rola v projekte
1.	Ing. Igor Sibert	Generálny riaditeľ	Sekcia informatiky, telekomunikácií a bezpečnosti MV SR	Predseda Riadiaceho výboru
2.	plk. Mgr. Ing. Jana Tkáčiková	Riaditeľ	Odbor správy informačných systémov polície Prezídia Policajného zboru	Zástupca vlastníkov procesov objednávateľa
3.	plk. PhDr. Tomáš Vrábel	Riaditeľ	Odbor dopravnej polície Prezídia Policajného zboru	Zástupca kľúčových používateľov objednávateľa
4.	mjr. Mgr. Róbert Kusý	Oddelenie implementácie projektov	Odbor programového riadenia a prognóz kancelárie prezidenta Policajného zboru Prezídia Policajného zboru	Člen Riadiaceho výboru
5.	pplk. JUDr. Peter Rudinský	Vedúci oddelenia vedecko-technického rozvoja odboru akvizícií a inovácií	Odbor akvizícií a inovácií Prezídia Policajného zboru	Kľúčový používateľ
6.	plk. Ing. Kamil Fako, PhD	Riaditeľ	Odboru aplikácií sekcie informatiky, telekomunikácií a	Manažér kvality

			bezpečnosti ministerstva	
7.	Ing. Pavol Maliarik	Riaditeľ	Odboru systémov a komunikácií sekcie informatiky, telekomunikácií a bezpečnosti ministerstva	Vlastník procesov
8.	Ing. Miroslav Durdík	Riaditeľ	Odbor telekomunikácií sekcie informatiky, telekomunikácií a bezpečnosti ministerstva	Vlastník procesov
9.	Ing. Eduard Petrovský	Riaditeľ	Odbor bezpečnosti sekcie informatiky, telekomunikácií a bezpečnosti ministerstva	Vlastník procesov
10	Mgr. Peter Kohút	Riaditeľ	Odbor dopravy sekcie ekonomiky ministerstva	Člen RV zodpovedný za obstaranie riešenia
11	kpt. Ing. Jakub Medveď	Starší referent špecialista	Odbor aplikácií sekcie informatiky, telekomunikácií a bezpečnosti ministerstva	Projektový manažér
12	mjr. JUDr. Katarína Manduchová	Starší referent špecialista	Odbor dopravnej polície Prezídia Policajného zboru	Vedúci projektového tímu na zabezpečenie legislatívno-vecného o odborného riešenia projektu
13	Ing. Igor Kresan	Oddelenie prevádzky systémov	Odbor systémov a komunikácií sekcie informatiky, telekomunikácií a bezpečnosti ministerstva	Vedúci projektového tímu na zabezpečenie technického riešenia projektu
14	TBA	TBA	Sekcia ekonomiky MV SR	Finančný manažér

### 1.12. PRACOVNE NÁPLNE

Pracovné náplne budú vychádzať zo vzorových rolí, ktoré sú uverejnené na stránke webe MIRRI v časti QA - VZORY a ŠABLONY - podporná projektová dokumentácia. Popis jednotlivých projektových rolí v menovacích dekrétach bude vychádzať zo vzorov zverejnených na stránke MIRRI (QA).

### RIADIACI VÝBOR (RV)

- Práva a povinnosti členov Riadiaceho výboru:
- Právo a povinnosť zúčastňovať sa na zasadnutiach RV.
- Právo uplatniť si pripomienky, podávať podnety alebo vyjadriť sa k pracovnému materiálu predloženému na zasadnutí RV alebo v rámci dištančného hlasovania.
- Právo podávať návrhy a podnety týkajúce sa činnosti Riadiaceho výboru.
- Právo nahliadať do projektovej dokumentácie.
- Navrhovať zmeny Štatútu.
- Iné práva v zmysle Štatútu a Projektového iniciálneho dokumentu (PID).
- Zachovávať mlčanlivosť o všetkých skutočnostiach pri výkone svojej funkcie aj po ukončení realizácie projektu.

Riadiaci výbor bol ustanovený Opatrením ministra vnútra Slovenskej republiky vedeným po spisovú značku SITB-OA5-2021/002387-002. Opatrenie zriaďuje samotný RV, vymenúva jednotlivých členov riadiaceho výboru a ukladá im povinnosti na zabezpečenie jednotného postupu útvarov v pôsobnosti Ministerstva vnútra Slovenskej republiky pri realizácii projektu Automatizovaný systém odhaľovania porušení pravidiel cestnej premávky.

**Hlavným záujmom a zodpovednosťou predsedu Riadiaceho výboru je zastupovať záujmy objednávateľa v projekte, kontrolovať súlad projektu a projektových cieľov so strategickými cieľmi, zabezpečiť a udržať finančné krytie (rozpočet) realizácie projektu a zabezpečiť nákladovo prijateľný prístup.**

**Hlavným záujmom a zodpovednosťou zástupcu kľúčových používateľov** objednávateľa je návrh a špecifikácia funkčných a technických požiadaviek, potreby, obsahu, kvalitatívnych a kvantitatívnych prínosov projektu, požiadaviek koncových používateľov na prínos systému a požiadaviek na bezpečnosť. Návrh a definovanie akceptačných kritérií. Akceptačné testovanie a návrh na akceptáciu projektových produktov alebo projektových výstupov a návrh na spustenie do produkčnej prevádzky. Predkladanie požiadaviek na zmenu funkcionalít produktov.

**Hlavným záujmom a zodpovednosťou zástupcu vlastníkov procesov** objednávateľa je schválenie funkčných a technických požiadaviek, potreby, obsahu a prínosov projektu. Definovanie očakávaní na kvalitu projektu, kritérií kvality projektových produktov, prínosov pre koncových používateľov a požiadaviek na bezpečnosť. Definovanie merateľných výkonnostných ukazovateľov projektov a prvkov. Schválenie akceptačných kritérií. Akceptácia rozsahu a kvality dodávaných projektových výstupov pri dosiahnutí platobných míľnikov. Odsúhlasenie spustenia výstupov projektu do produkčnej prevádzky a dostupnosť ľudských zdrojov alokovaných na realizáciu projektu.

#### Pracovné náplne interných kapacít (hlavné aktivity, riadenie projektu)

##### Projektový manažér (riadenie projektu podľa metodiky PRINCE2)

Náplň práce:

- Riadenie projektu počas jeho celého životného cyklu
  - riadenie a implementácia predkladaného projektu podľa metodiky PRINCE2
  - kontrola funkčných vzťahov v rámci organizácie, zabezpečenie kontrolných mechanizmov a kontroly plnenia úloh projektu
    - metodické usmernenia projektového tímu
    - kontrola výstupov a ich vyhodnocovanie
    - zodpovednosť za napĺňanie časového harmonogramu projektu, dodržiavanie stanovených termínov
- v projekte
  - organizácia a vedenie porád projektového tímu
  - komunikácia s RO pre OPII
  - príprava žiadostí o zmenu, podkladov pre projektové riadenie a monitoring projektu

Skúsenosti:

- vysokoškolské vzdelanie II. Stupňa
- viac ako 2 roky praxe v oblasti projektového riadenia, skúsenosti v rámci metodiky PRINCE2 (+IPMA),
- prax v oblasti implementácie EÚ fondov
- znalosť legislatívy SR a EÚ, koncepcií, strategických dokumentov a vykonávacích predpisov výhodou, bezúhonnosť.

Predmetná interná pracovná pozícia PM (hrubá mzda plus odvody zamestnávateľa) bude hraená z rozpočtu projektu.

##### Finančný manažér (finančné riadenie)

Náplň práce:

- zodpovednosť za kontrolu čerpania rozpočtu projektu, dodržiavanie finančných limitov
- žiadost' o platbu (predfinancovanie/refundácia, zúčtovanie žiadosti o platbu)
- komunikácia s účtovníkom (kontrola prijatých účtovných dokladov), kontrola formálnych náležitostí vystavených účtovných dokladov v súlade s požiadavkami RO
- kontrola dodávateľských zmlúv/faktúr/dodacích listov
- príprava podkladov pre finančné zmeny
- príprava finančného plánu čerpania rozpočtu
- kontrola úplnosti a správnosti finančných podkladov

Skúsenosti:

- vysokoškolské vzdelanie 2. stupňa, prednostne v oblasti účtovníctva, administratívy, ekonómie, obchodu a riadenia podnikov alebo alternatívnej kombinácie relevantných školení a skúseností v oblasti účtovníctva, administratívy alebo financií,
- min. 2 roky skúseností s finančným a administratívnym riadením projektov,
- znalosť finančného riadenia projektov financovaných z EÚ fondov výhodou

Predmetná interná pracovná pozícia FM (hrubá mzda plus odvody zamestnávateľa) bude hraená z rozpočtu projektu.

#### 1.13. ODKAZY

Daná časť je pre predkladaný projekt nerelevantná.



#### 1.14. PRÍLOHY

**Príloha 1:** Zoznam rizík a závislostí (Excel): **P\_01\_a\_I\_01\_a\_M\_02\_1\_PRILOHA\_1\_REGISTER\_RIZIK-a-ZAVISLOSTI MVSР 06042022 v0.9.xls**

Koniec dokumentu