

Zmeny v evidencii vozidiel

Mgr. Cindy Erdelyi
cindy.erdelyi@minv.sk

komentár 12/2023

Abstrakt

Od 1. januára 2023 platí novela zákona o cestnej premávke, ktorá priniesla výrazné zmeny v systéme evidencie vozidiel, ktoré majú primárne zjednodušiť procesy a priniesť úsporu ako pre občana, tak aj pre štát. Tento dokument je kvantitatívnou analýzou dát z vyvolávacieho systému dostupného na okresných dopravných inšpektorátoch a klientských centrách, ktoré evidujú fyzické návštevy klientov a určujú im poradie podľa zvolenej služby. Cieľom analýzy je identifikovať reálne efekty zavedených zmien súvisiacich s agendou evidencie vozidiel na početnosti úkonov na základe dostupných dát. Výsledkom sú odporúčania vychádzajúce zo zistení, ktoré vyšli z regresnej, korelačnej a priestorovej analýzy. Úvodná časť práce popisuje implementované zmeny v systéme evidencie vozidiel.

Poďakovanie

Za cenné rady ďakujem Mgr. Marekovi Mathiasovi, PhD. a Mgr. Ing. Danielovi Bobovnikovi, PhD.

Upozornenie

Inštitút správnych a bezpečnostných analýz Ministerstva vnútra Slovenskej republiky je analytickou jednotkou rezortu. Jednou z úloh analytických jednotiek pri ústredných orgánoch štátnej správy je publikovanie analytických výstupov, ktoré majú podnecovať a zlepšovať odbornú a verejnú diskusiu na aktuálne témy. Názory vyjadrené v tomto dokumente sú názory autorov a nemusia nevyhnutne

predstavovať oficiálnu pozíciu Ministerstva vnútra Slovenskej republiky. Dokument neprešiel jazykovou úpravou.

Zhrnutie výsledkov analýzy

Po zavedení nových zmien v agende evidencie vozidiel sme očakávali predovšetkým ad 1 celkové zníženie objemu početností úkonov a ad 2 podobný efekt, ako bol zaznamenaný pri iných agendách v gescii Ministerstva vnútra Slovenskej republiky (ďalej len „MV SR“) a v súlade s dlhodobými demografickými analýzami a síce, že najintenzívnejší nárast objemu početností bude viditeľný na západe krajiny, naopak vo zvyšku krajiny objem klesne. Predpokladali sme, že po zrušení povinnej miestnej príslušnosti bude redistribúcia početností úkonov najviac evidentná na západe na „úkor“ zvyšnej časti krajiny. **Očakávané zmeny sa však udiali iba vo veľmi nízkej intenzite.** Najväčší nárast úkonov sa neprejavil na západe, ale na severe krajiny v okrese Krupina a v mestskej časti Košice – okolie (kde však vzniklo klientske centrum len v roku 2022). Potvrdil sa síce aj predpokladaný nárast na západe krajiny, nie však ako sme predpokladali. Napríklad v Bratislave bol percentuálny nárast objemu iba niečo cez 11%. Okres Senec ako aj celý Trnavský kraj, s výnimkou okresu Hlohovec, z tohto predpokladu vypadli úplne (objem tam poklesol). Čo sa týka celkového objemu úkonov – potvrdilo sa predpokladané zníženie vo väčšine okresov, najmä vďaka zavedenej procesnej zmene – zrušení dvojkrovového prepisu. Opäť však nie v intenzite, aká sa dá od takejto výraznej zmeny očakávať. **Nedostatočná informovanosť a komunikácia s občanmi, príp. absentujúca informačná kampaň o zavedených zmenách, ktoré mali mať predpokladaný vplyv na zníženie objemu úkonov na pracoviskách môže tlmieť ich zamýšľané efekty. Nedostatočná informovanosť a komunikácia s občanmi o zavedených zmenách, ktoré mali za cieľ predpokladané zníženie objemu úkonov, môže viesť k obmedzeniu alebo úplnému zlyhaniu zamýšľaných efektov. Ak občania nemajú dostatok informácií o nových postupoch alebo zmenách v procesoch, môžu pokračovať v starých návykoch čo zabraňuje dosiahnutiu cieľov zmien.**

Existuje takmer dokonalá pozitívna korelácia medzi celkovými početnosťami úkonov za jednotlivé okresy a počtom obyvateľov (bez ohľadu na ich štruktúru). Toto zistenie rovnako podporuje vyššie uvedené, že zavedenie zmien nepreskupilo objem úkonov a ten ostal naviazaný na počet obyvateľov v ich trvalom pobyte.

Vzťah medzi priemernou mzdou a počtom úkonov sa neprejavil ako štatisticky významný. Ochota nakupovať vozidlá, a tým aj zvyšovať objem práce na pracoviskách, tak pravdepodobne nezávisí úplne od ekonomického rozvoja daného regiónu. **Štatisticky signifikantný sa ukázal vplyv medzi počtom úkonov a počtom podnikateľských subjektov a počtom obyvateľov, ktorý ovplyvňuje početnosti kladne.** Nárast o jednu jednotku v počte podnikateľských subjektov spôsobí nárast o 0,7 jednotky v počte úkonov. Každý nárast o jednu jednotku v počte obyvateľov spôsobí nárast o 0,1 jednotky v počte úkonov na pracoviskách.

Fyzická registrácia nového vozidla je stále viazaná na trvalý pobyt nového majiteľa, čo môže tlmieť intenzitu efektu zmien v kontexte zrušenia povinnej miestnej príslušnosti. Legislatívne zmeny v tejto oblasti neboli plošne aplikované na všetky procesy. Zároveň je návšteva ODI alebo klientskeho centra pri iných úkonoch, ako napr. prepis vozidla, podmienená návštevou oboch účastníkov predaja. Inak je potrebné disponovať notársky overeným splnomocnením. To predstavuje úkon navyše, ktorý navyše stojí aj peniaze.

Analýza časových radov ukazuje pozitívny efekt so zníženým transakčným časom v nadpolovičnej väčšine okresov. V kontexte vzťahu medzi transakčným časom, teda časom, ktorý občan strávi na pracovisku a náporom úkonov, ktoré okres musí vybaviť možno rozdeliť okresy do 4 skupín. Také, kde stúpol čas aj počet úkonov, kde oba ukazovatele klesli, príp. stúpol iba jeden z nich. Transakčný čas však rovnako medziročne za sledované obdobie klesol.

Medziročný rozdiel v sledovaných ukazovateľoch za celú SR:

	2022	2023	rozdiel
Celkový objem úkonov	669 378	648 730	-20 648 (-3,08%)
Transakčný čas	0:41:37	0:37:59	-0:03:38
Priemerný čas čakania	0:31:08	0:27:49	-0:03:19
Priemerný čas vybavenia	0:10:29	0:10:10	-0:00:19

V nadväznosti na naše zistenia sme si dovolili navrhnúť niekoľko odporúčaní:

Zlepšenie informovanosti	Zvýšiť informovanosť o zavedených zmenách <ul style="list-style-type: none">- o zrušení povinnej miestnej príslušnosti, o zrušení dvojkrovového prepisu, o zrušení nutnosti výmeny tabuliek s EČV,- možnosť využiť menej vyťažené pracoviská v ľahkej dostupnosti a vzdialenosti.
Zrušenie povinnej miestnej príslušnosti na všetky procesy	Zrušiť povinnosť prvej registrácie nového vozidla na pracovisku v mieste svojho trvalého pobytu.
Optimalizácia počtu pracovných miest	Upraviť počet pracovných miest na pracoviskách podľa potrieb - podľa časových dát (čas, ktorý klient na pracovisku strávi), príp. využiť pracovníkov na iné pracovné agendy.

Navrhujeme, aby sa v rámci evidencie vozidiel vykonali dodatočné analýzy po dlhšom časovom období zavedených zmien.

Úvod

Po fáze výberu a implementácie vhodného riešenia je nevyhnutné zaviesť efektívne monitorovanie a zber dát a následne aj účinok riešení otestovať. Prostredníctvom ich analýzy je následne možné identifikovať silné a slabé stránky, príp. nezamýšľané a neidentifikované efekty intervencie.

Od 1. januára 2023 nadobudli účinnosť zmeny v evidencii vozidiel s výhodami primárne pre občanov. Tieto nové pravidlá a zjednodušené procesy majú potenciál znižovať administratívne a časové náklady, prinášať finančné úspory pre štát a občanov, a zlepšovať dostupnosť služieb. V úvode komentára predkladáme prehľad zavedených zmien. V komentári sa venujeme základnému zhodnoteniu vplyvu zavedených zmien v rámci agendy evidencie vozidiel. Vzhľadom na ich charakter sa primárne zameriavame na **priestorovú analýzu početnosti úkonov** súvisiacich s evidenciou vozidiel. Predpokladáme, že prišlo k preskupeniu početnosti vzhľadom na hustotu obyvateľstva v konkrétnych regiónoch. Hlavná zmena sa orientovala predovšetkým na zrušenie miestnej príslušnosti za účelom zlepšenia dostupnosti služieb pre občanov, ktorí žijú, pracujú a pôsobia v regióne mimo svojho trvalého bydliska. **Hlavným cieľom komentára je teda zistiť, aký vplyv mali zmeny zavedené v oblasti evidencie vozidiel na návštevnosť okresných dopravných inšpektorátov (ďalej len „ODI“) a klientskych centier. Naša hlavná hypotéza je, že tieto zmeny budú mať rovnaký efekt, ako možno pozorovať pri iných agendách rezortu, ilustrované na mape 1 a mape 2.** Toto očakávanie vyvolali analýzy iných priestorových dát. Tie dlhodobo naznačujú rozdiely v početnosti medzi západom a východom Slovenska v rôznych agendách rezortu. Medzi nich patrí napríklad počet vodičských preukazov alebo vozidiel na obyvateľa. Tento trend potvrdzuje aj rozdielna vyťaženosť dopravných inšpektorátov, kde Bratislava eviduje podstatne viac vozidiel ako napríklad Medzilaborce. Rozdiely potvrdzujú aj demografické ukazovatele a prognózy, napr. rast čistého počtu obyvateľov, ale

aj množstvo ekonomických indikátorov. Miera nezamestnanosti, priemerná mesačná mzda, alebo HDP na obyvateľa dosahujú na západe častokrát výrazne lepšie hodnoty ako na východe. Na základe týchto dát predpokladáme, že rovnako intenzívny bude tento jav pri zmene, ktorou sa ruší miestna príslušnosť pri sledovaných agendách. **Očakávame, že početnosť sa bude preorganizovať v závislosti od hustoty obyvateľstva**, teda že početnosti úkonov stúpnu na západe na úkor východu. **Ďalšou hypotézou je, že časy čakania a spracovania žiadostí sa zredukovali v okresoch, kde výrazne klesol dopyt po službách (početnosť úkonov) a naopak. Tam, kde stúpol dopyt, stúpli aj časy. Vzhľadom na ďalšiu výraznú zmenu – zrušenie povinného dvojkrokového prepisu vozidiel taktiež očakávame celkový pokles početností.**

Okrem uvedeného, našim predpokladom signifikantného vplyvu na počet úkonov je niekoľko vybraných faktorov: miera ekonomickej sily okresov v zmysle priemernej mzdy, počet obyvateľov a podnikateľských subjektov, počet evidovaných, novoevidovaných a dovezených áut a počet držiteľov vodičského oprávnenia. **Analyzované dáta sú exportom z vyvolávacieho systému VYSYS**, ktorý sa prostredníctvom kioskov používa na usmerňovanie klientov na ODI a klientskych centrách. Tento systém im po zvolení vybranej služby prideli poradové číslo. Po vyčistení dát od okresov a mesiacov, kde údaje neboli k dispozícii alebo boli dostupné len čiastočne, sme tieto dáta použili v analýze. **Dáta boli spracované a zhromaždené na úroveň okresu, t. j. pracovali sme s územnou jednotkou ako základnou sledovanou jednotkou.** Zároveň sme sledovali dopyt po všetkých úkonoch za agendu evidencie na pracoviskách ako ukazovateľ celkového nápadu práce. Pre korektnosť uvádzame, že časť vykonaných úkonov je kumulovaná pod jednou návštevou občana, t. j. pod jedným vyvolávacím číslom, pretože ide o hromadné podania. Z dôvodu zachovania validity analýzy a porovnateľnosti dát sme exporty očistili od chýbajúcich mesiacov za posledné sledované obdobie v roku 2023 a teda sledované bolo rovnaké časové obdobie od januára do augusta za všetky sledované roky.

Najvýraznejšími limitmi v našom výskume je dĺžka sledovaného časového obdobia trvania zavedených zmien. Na základe toho odporúčame analýzu zopakovať na dlhšom časovom úseku. Rovnako sme boli obmedzení dostupnosťou dát a kvalitou exportu. Z toho dôvodu sme niekoľko okresov, pre zachovanie korektného porovnania dát, z analýzy vylúčili (Ilava, Detva, Skalica, Púchov). Ďalšou limitáciou je výber faktorov zahrnutých do regresného modelu. Ak chceme získať komplexnejší pohľad na frekvenciu návštev ODI a KC, môžeme v budúcich analýzach doplniť model o ďalšie faktory, napr. demografického alebo ekonomického charakteru, príp. faktormi ako dopravná dostupnosť, spokojnosť klientov s priestormi pracovísk, parkovaním a pod.

Zavedené zmeny

Od 1.1. 2023 vstúpili do platnosti zmeny v oblasti evidencie vozidiel, ktoré prinášajú benefity primárne pre občanov. Očakáva sa od nich nielen zníženie administratívnych a časových nákladov, ale aj značné finančné úspory pre štát aj občanov. Pre štát sa očakáva úspora v nákladoch na výrobu nových tabuliek s evidenčným číslom vozidla (ďalej len „EČV“), pre obyvateľov vďaka možnosti znovupoužitia pôvodnej EČV. Jedným z hlavných cieľov tejto novely je aj efektívnejšie a jednoduchšie vykonávanie procesov, a zároveň zlepšenie dostupnosti služieb pre občanov súvisiacich s evidenciou vozidiel. Od zavedenia týchto zmien sa očakáva aj pozitívny dopad na životné prostredie v zmysle zníženia produkcie odpadov.

Box 1: Stručný prehľad zavedených zmien

legislatívne:

- Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 128/2021 Z. z., ktorým sa dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony
- Zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch
- Zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov

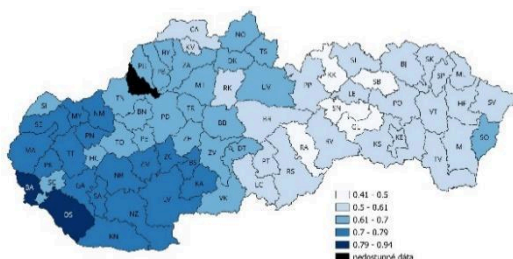
vecné:

- výroba tabuliek s EČV v štátnej akciovej spoločnosti namiesto externého dodávateľa
- zrušenie nutnosti vykonávať úkony v mieste svojho trvalého bydliska, možnosť vykonať na ktoromkoľvek ODI alebo KC
- nový formát tabuliek s EČV bez skratiek okresov, tzv. celoslovenské evidenčné čísla
- výmena tabuliek s EČV už nebude potrebná, EČV budú naviazané na konkrétne vozidlo, nie na majiteľa a jeho trvalý pobyt
- zrušenie dvojkrovového prepisu vozidla
- úprava správnych poplatkov, zároveň poplatky neuhrádza kupujúci, ale žiadateľ

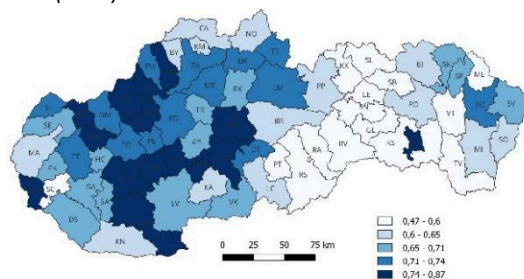
Iné ukazovatele v gescii MV SR

Skúsenosti s analýzou iných priestorových dát v gescii MV SR vyvolali predpoklad, že rovnaký dopad na preskupenie budú mať zavedené zmeny v agendách evidencie vozidiel. Analyzované dáta dlhodobo naznačujú rozdiely v početnosti medzi západom a východom Slovenska. Ide napríklad o počet vodičských preukazov alebo vozidiel na obyvateľa. Tieto dáta navyše úzko súvisia s agendou evidencie vozidiel, čo taktiež podporuje predpoklad a teda môže nastať nadväzujúci efekt na dátach evidencie. Dáta dostupné z Policajného zboru SR (vrátane IS evidencie vozidiel) dlhodobo potvrdzujú výrazné regionálne rozdiely napríklad pri miere motorizácie. Ako ilustruje mapa č. 1, tá je na západe krajiny značne vyššia ako na východe, s výnimkou okresu Sobrance. Najviac registrovaných vozidiel v prepočte na 1 obyvateľa je v Bratislave – 0,94 a v okrese Dunajská streda – 0,84. Smerom od západu na východ sa počet evidovaných vozidiel na obyvateľa znižuje. Medzi okresy s najnižším počtom vozidiel na obyvateľa patria Gelnica – 0,41, Kežmarok – 0,46, Spišská Nová Ves – 0,46. V Bratislave teda pripadá na obyvateľa v prepočte vyše 2-krát viac registrovaných vozidiel ako v okresoch s najnižšou mierou. Rovnako tomu bolo v predchádzajúcom roku 2022, kedy bolo najviac registrovaných vozidiel na 1 obyvateľa rovnako v Bratislave – 0,91 a v okrese Dunajská streda – 0,82 a najmenej rovnako v okrese Gelnica (0,39), Kežmarok (0,44) a Spišská Nová Ves (0,45). Taktiež tak v roku 2021. Kým v Bratislave pripadalo na 1 obyvateľa 0,88 vozidla, v Gelnici to bolo 0,38 vozidla, teda 2,3 krát menej.

Mapa 1: Počet evidovaných vozidiel na 1 obyvateľa podľa okresov (2023)



Mapa 2: Počet vodičských preukazov na 1 obyvateľa podľa okresov (2022)



Spracovanie: ISBA, Dáta: Policajný zbor

Podobný jav možno pozorovať pri agende vodičských preukazov. Mapa č. 2 rovnako ilustruje regionálne rozdiely. S výnimkou pár okresov ako Senec, Malacky a Komárno, je v západnej časti krajiny registrovaných značne viac držiteľov vodičských preukazov v prepočte na 1 obyvateľa. Najväčší počet vodičských preukazov na obyvateľa je v Bratislave (0,87), Myjave (0,83) a Piešťanoch (0,78). Naopak najmenší počet je evidovaných v okresoch Gelnica (0,47), Košice – okolie (0,48) a Senec (0,49).

Našu hypotézu o podobnom efekte na agende evidencie vozidiel podporujú aj cenzové dáta Štatistického úradu z roku 2021. Pri porovnaní počtu obyvateľov na trvalý a súčasný (t. j. reálny) pobyt je evidovaný rozdiel v počte práve pri západných okresoch: Bratislava, Senec, Malacky, Pezinok, Trnava, Hlohovec a Dunajská Streda (iba uvedené majú vyšší počet obyvateľov na súčasný pobyt ako trvalý). Najväčší záporný rozdiel je naopak zaznamenaný práve vo východných okresoch ako Košice, Michalovce, Trebišov a Prešov (Príloha 5).¹ Ľudia teda odchádzajú buď do zahraničia, alebo na západ. Väčší počet obyvateľstva predpokladá väčší nápor na služby. Prvá množina sú obyvatelia, ktorí deklarovali svoj reálny pobyt v týchto okresoch. Ďalšími potenciálnymi užívateľmi pracovísk ODI mimo svojho trvalého pobytu sú obyvatelia dochádzajúci za prácou, príp. do školy. Počet obyvateľov so súčasným pobytom v Bratislavskom kraji je podľa cenzových dát 253 896, počet obyvateľov dochádzajúcich do zamestnania celkom 318 202. Rozdiel 64 306 osôb predstavuje potenciálne ďalšiu množinu obyvateľov, ktorí pracovne pôsobia mimo svojho trvalého bydliska, a tak môžu užívať aj služby mimo neho. V Trnavskom kraji je tento rozdiel záporný. Viac obyvateľov v ňom býva na súčasný pobyt, ako dochádza do zamestnania. Zároveň z cenzových dát vyplýva, že viac ako 122 tisíc osôb má iný kraj trvalého bydliska, ako pracoviska, ak kraj trvalého bydliska je Bratislavský, v prípade Trnavského je to viac ako 26 tisíc.²

Mapa 3: Okresy s väčším počtom obyvateľom na súčasný ako trvalý pobyt (2021)



Spracovanie: ISBA, dáta: SODB21, Štatistický úrad SR

Reálne efekty zmien

Na základe vecného prehľadu zavedených zmien podľa charakteru jednotlivých bodov zmien možno odlišiť dva typy efektov na početnosti úkonov.

1. dopad zmien na celkový objem úkonov,
2. dopad zmien na redistribúciu úkonov medzi okresmi.

Tie je potrebné logicky oddeliť. Logické oddelenie týchto dvoch typov efektov je dôležité z dôvodu lepšej interpretácie vplyvu zavedených zmien. Zatiaľ čo prvý typ efektu sa týka celkového zmeneného objemu práce v systéme, druhý typ sa zameriava na to, ako sa táto práca prenáša medzi rôznymi regiónmi, resp. okresmi. Oddelenie týchto efektov umožňuje lepšiu analýzu a pochopenie, ako sa zmeny v systéme prejavujú na úrovni celého systému a na miestnej úrovni.

¹ ŠÚ SR, 2021. Dostupné online na: <https://www.scitanie.sk/obyvatelia/zakladne-vysledky/pocet-obyvatelov/SR/SKO/SR>

² Národná analytická správa, ŠÚ SR, 2023. Dostupné online na: https://slovak.statistics.sk/wps/portal/lut/p/z1/tvLUUsMwDPOWDjk6luMkdrGfynShHEqntPGFsVNnodmapA39e1yGA8xQGA7ooJHKJ-nZz1jgDRaVPOap7PO6koXJI-E_L9iU39yQEIB515jOVqPFeBkQcAE_YYFFXPVnN-GoVp3MULdDzUFZYFyR72ScawuOJ9XKSqPPNU9vuVSMluZrjlpwASnGjJKEBIESoBDDDeXoT51scOR6nynEC5Chi0JAQxjXrlypJQgnhnCcKr3-jK8wxXLAQTL94h9yOw4nL5gB8PvZgGk5Wj8GCUgjpB-CHGZHHwC5yuHfw-pj rAa-qui3NCy__eMUJ4BkWuSrtIS5tsInDme86xOWBQ018lix_2e9FaHSpq16_9njzD8KYNWGfKE-xaHWiW93ah9Z8mKzvm-7aAguGyBdTuk4Lbcd1aX3bktWdofcViZuy5PSEdsnDHXWFOtEivXoDE4gisQ!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEH/

Zrušenie povinnej výmeny tabuliek EČV a zrušenie povinného dvojkrovového prepisu vozidla predstavujú typy zmien, ktoré ovplyvňujú predovšetkým celkový objem vykonávaných úkonov. Tieto zmeny majú priamy vplyv na množstvo administratívnych postupov v rámci systému, a teda na jeho celkovú záťaž a nápad práce. Naproti tomu, zrušenie nutnosti vykonávať úkony v mieste trvalého bydliska predstavuje efekt, ktorý sa prejavuje hlavne v redistribúcii vykonávaných úkonov medzi jednotlivými okresmi. Táto zmena umožňuje občanom vykonávať administratívne úkony mimo miesta ich trvalého bydliska, čo v konečnom dôsledku vedie k presunu vykonávaných úkonov z jedného okresu do druhého.

Takéto rozlišovanie je dôležité kvôli presnejšej identifikácii a analýze vplyvu jednotlivých zmien na administratívne zaťaženie systému z hľadiska celkového objemu úkonov a ich distribúcie medzi jednotlivými okresmi. Zároveň napomáha pochopeniu dynamiky a štruktúry zmien, čím poskytuje užitočné informácie pre následné rozhodovacie procesy, príp. identifikáciu slabých stránok zavedenej intervencie.

Graf 1: Percentuálna zmena počtu úkonov (22,23)

Graf 2: Zmena podielu okresu na celkovom počte (22,23)



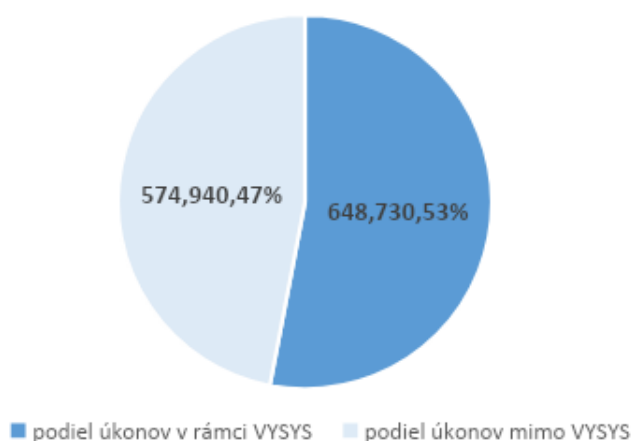


Spracovanie: ISBA, dáta: VYSYS

Dopad zmien na celkový objem úkonov

Dôležitý aspekt pri analýze dopadov zavedených zmien v procesoch je ich rozloženie podľa spôsobu ich vykonania. Cieľom dokumentu je identifikovať efekty zavedených zmien na početnosti, súvisiacich s agendou evidencie vozidiel na základe dostupných dát zo systému VYSYS, **ktorý zaznamenáva fyzické návštevy občanov na pracoviskách**. Graf nižšie nám poskytuje predstavu o tom, aký je podiel nami analyzovanej množiny práce na celkovom objeme, z čoho možno konštatovať, že fyzické návštevy stále prevládajú. Celkom 53 % úkonov tvoria tie, ktoré sú vykonané na pracovisku na základe požiadavky občana a jeho fyzickej návštevy na pracovisku. Navyše, časť vykonaných úkonov v rámci VYSYS predstavuje hromadné podania, ktoré obsahujú viacero úkonov pod jedným číslom z VYSYS, čo by tento podiel ešte navýšilo.

Graf 3: Podiel úkonov vykonaných v rámci fyzických návštev (zaznamenaný systémom VYSYS) na celkovom počte úkonov v rámci agendy evidencie vozidiel za rovnaké sledované obdobie



Spracovanie: ISBA, dáta: Policajný zbor

Pracoviská s najväčším medziročným nárastom **absolútneho** počtu úkonov v evidencii vozidiel sú Bratislava a okresy Bytča, Kysucké Nové Mesto a Námestovo. Naopak, najväčší úbytok zaznamenali okresy Nitra, Senec, Žilina a Dunajská Streda. Okresy, v ktorých sa najvýraznejšie **percentuálne** zvýšil objem úkonov sú rovnako severné okresy Kysucké Nové Mesto, Bytča, Námestovo a Považská Bystrica, Krupina a mestská časť Košice – okolie. Medzi okresy s najväčším percentuálnym úbytkom patria Nitra, Dunajská Streda a Partizánske.

Tabuľka 1: Okresy s najvýraznejšími zmenami v objeme úkonov medzi rokmi 2022 a 2023

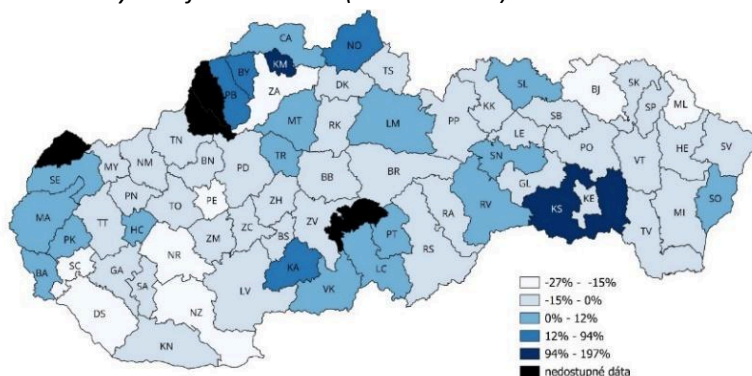
okres	počet úkonov 22	počet úkonov 23	rozdiel 22,23 (abs. p.)	rozdiel (o %)
Nitra	29368	21502	-7866	-26,78
Senec	21018	16915	-4103	-19,52
Žilina	20129	16500	-3629	-18,03
Dunajská Streda	16239	12626	-3613	-22,25
Partizánske	7237	5659	-1578	-21,80
Krupina	2932	3534	602	20,53
Považská Bystrica	6337	8134	1797	28,36
Námestovo	4817	6674	1857	38,55
Kysucké Nové Mesto	1306	3883	2577	197,32
Bytča	2978	5763	2785	93,52
Košice - okolie	3959	10246	6287	158,8
Bratislava	53823	60226	6403	11,90

Spracovanie: ISBA, dáta: VYSYS

Mapa č. 4 ilustruje medziročný pokles objemu úkonov vo väčšine okresov. Najväčší nárast je zaznamenaný v niektorých severných okresoch, miernejší nárast v Bratislavskom kraji (s výnimkou okresu Senec) a na juhu Slovenska. Dáta za okres Ilava neboli pre analýzu dostupné. Za okresy Detva, Púchov a Skalica boli dostupné iba v obmedzenej miere, z toho dôvodu sme ich pre zabezpečenie korektnej porovnateľnosti dát z analýzy pri komparácii dvoch období vynechali. Z dôvodu zavedenia procesných zmien, ktoré sa týkajú napr. zrušenia dvojkrokového prepisu vozidla alebo zrušenia povinnosti meniť tabuľky s EČV sme predpokladali zníženie objemu úkonov vo väčšine okresov a zároveň zníženie celkového objemu práce – čo sa na dátach potvrdilo. Z celkového počtu okresov, za ktoré boli pre účely analýzy dostupné korektné dáta – 69, sme v 45 okresoch zaevidovali pokles v objeme úkonov. V rámci fyzických návštev systémom VYSYS za rok 2023, konkrétne od januára do augusta, bol zaznamenaný celkový objem úkonov, ktorý dosiahol 648 730 lístkov. Porovnávajúc s rovnakým obdobím v roku 2022, keď bol zaznamenaný počet 669 378 lístkov, je zrejмый pokles o -20 648, čo predstavuje pokles o 3,08%. Efekt zavedených zmien tak nie je veľmi viditeľný, ako sa od takejto výraznej procesnej zmeny dalo očakávať. Limitom však môže byť aj dĺžka sledovaného obdobia. Intenzita efektu intervencie sa z hľadiska jej charakteru môže prejavovať až po dlhšom období. Príčinou môže byť nedostatočná informovanosť a komunikácia s občanmi o zavedených zmenách, prípadne neexistencia informačnej kampane, ktorá by mala vysvetliť a motivovať k využívaniu nových postupov. Nedostatočné informovanie a komunikácia s občanmi o zmenách, na základe ktorých sme predpokladali výraznejší efekt, môže viesť k obmedzeniu alebo úplnému zlyhaniu zamýšľaných vplyvov.

Okrem toho, tento pokles môže byť ovplyvnený aj výrazným nárastom početností úkonov v postcovidovom roku 2022 voči predošlým, v ktorých bola dostupnosť pracovísk obmedzená, keď boli počas najhorších pandemických mesiacov zatvorené, alebo boli ich úradné hodiny obmedzené. Rovnako mohol mať covid vedľajšie efekty, ktoré mali nepriamy vplyv na využitie služieb súvisiacich s agendami evidencie vozidiel, napríklad odloženie kúpy a spotreby tovarov, medzi ktoré patrila aj kúpa vozidla, neistota na pracovnom trhu či obmedzenie pohybu a kontaktov. Toto všetko následne ovplyvnilo návštevnosť a objem úkonov. Ten sa však po uvoľnení opatrení v roku 2022 navýšil, čo mohlo analyzované dáta skresliť a ovplyvniť tak prirodzený vývoj návštevnosti jednotlivých pracovísk. Pokles návštevnosti mohol ovplyvniť aj postupný nárast využívania elektronických služieb štátu zo strany občanov, čo potvrdzujú dlhodobá dáta za rôzne ukazovatele.³ Výrazný medziročný pokles viditeľný medzi rokmi 2022 a 2023, teda mohol ovplyvniť aj postupný prechod užívateľov služieb do online priestoru. Navyše, ak vynecháme postcovidový rok 2022 a vezmeme do úvahy rozdiel v objeme úkonov medzi rokmi 2021 a 2023, pokles úkonov naprieč republikou nie je taký výrazný. A to aj napriek tomu, že rok 2021 už bol ovplyvnený pandémiou. Z toho dôvodu je opodstatnené test vykonať opakovane na dlhšom časovom období.

Mapa 4: Percentuálne rozdiely v objeme úkonov (2022 – 2023)



³ Správa o stave verejnej správy 2022. MV, SR, 2022. Dostupné online na: <https://www.minv.sk/?institut-spravnych-bezpecnostnych-analiz-isba>

Spracovanie: ISBA, Dáta: VYSYS

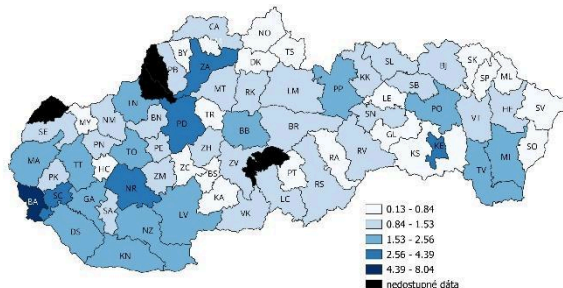
Okrem vyššie spomenutej západnej časti krajiny sa iné výrazné regionálne zhľuky nepotvrdili. Osobitnejšie sa prejavil iba sever krajiny a okres Košice – okolie, kde nárast vysvetľuje iba nedávny vznik klientskeho centra (v roku 2022). Na severe krajiny sa výraznejšie prejavili nárastom až 4 okresy a to Kysucké Nové Mesto, Námestovo, Bytča a Považská Bystrica. Opäť je vhodné v budúcnosti zopakovať priestorovú analýzu na dlhšom časovom období.

Dopad zmien na redistribúciu úkonov medzi okresmi

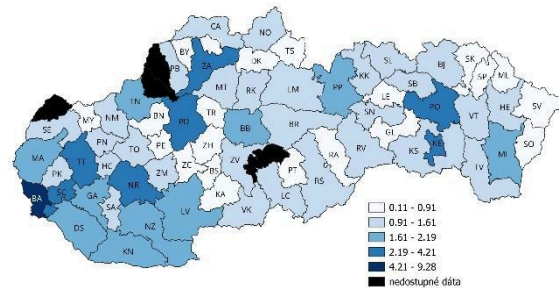
Nárast objemu úkonov je evidentný v západných okresoch Bratislavského kraja tak, ako sme predpokladali. Nie však v intenzite, akú naznačujú trendy agend ilustrované na mapách 1 a 2. Zároveň vzhľadom aj na kumuláciu rôznych foriem kapitálu na západe krajiny a známe regionálne rozdiely sú efekty zmien málo viditeľné. Limitom však môže byť už vyššie spomenutá dĺžka sledovaného obdobia, kedy sa intenzita efektu intervencie môže prejavíť až po dlhšom období. Úkony za agendu evidencie vozidiel nie sú tak frekventovaným javom ako napr. aktuálny celkový počet vozidiel, ktoré sú v evidencii, čo predstavuje dlhodobejšiu snímku stavu. Hypotéza o náraste objemu úkonov v Bratislavskom kraji sa teda potvrdila iba čiastočne (mapa č. 4). Výnimkou z Bratislavského kraja je iba okres Senec, ktorý paradoxne patrí k okresom s úplne najväčším úbytkom.

Pri náhľade mapy č. 5 a č. 6 je viditeľné, že zmeny v podieloch na celkovom počte nastali iba v niekoľkých západných okresoch (TT, HC, TO, BN, PE, ZH, NO, PO, KS, TV). **Zmena v Bratislavskom kraji nenastala a podiely ostali rovnaké.** V západnej časti krajiny nastala iba v okrese **Trnava, Hlohovec, Bánovce nad Bebravou, Partizánske.** Hypotéza sa teda potvrdila iba čiastočne.

Mapa 5: Podiely na celkovom počte úkonov (2022)



Mapa 6: Podiely na celkovom počte úkonov (2023)

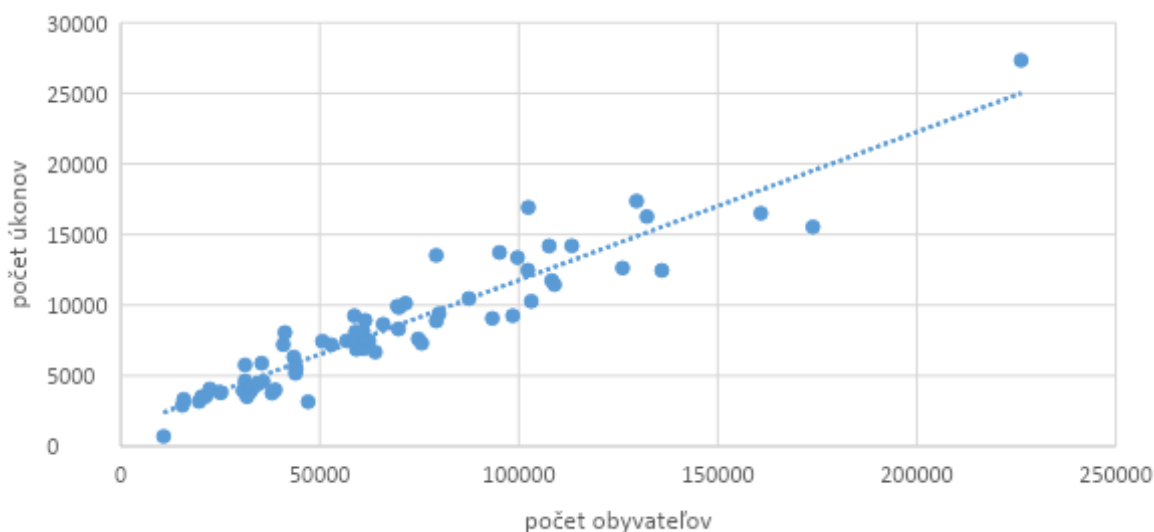


Spracovanie: ISBA, Dáta: VYSYS

Efekt týchto zmien môže byť redukovaný aj tým, že legislatívne neboli zrušené všetky úkony a procesy, pri ktorých bolo (a teda aj stále je) povinné dodržať miestnu príslušnosť podľa trvalého bydliska. Pri kúpe nového auta je naďalej zo strany kupujúceho povinné vykonať prvú registráciu na ODI alebo klientskom centre v mieste svojho trvalého bydliska, pokiaľ ju vykonáva sám, a nie prostredníctvom autorizovaného predajcu. Ten ho môže vykonať napríklad aj online. Tento úkon ale pre fyzickú osobu dostupný nie je. Navyše, po zrušení dvojkrovového prepisu na dvoch pracoviskách ODI - predávajúceho a kupujúceho, je potrebné, aby kupujúci disponoval notársky overeným splnomocnením pokiaľ chce úkon vykonať sám. Za iných okolností musia navštíviť jedno ODI obaja, príp. vykonať odhlásenie a prihlásenie vozidla každý na svojom ODI (ako podľa starých pravidiel), pokiaľ sú z rôznych miest, a nie je im efektívnejšie cestovať na jedno ODI. Všetky uvedené podmienky môžu mať redukčný efekt na intenzitu zavedených zmien.

Rozdiely medzi regiónmi môžu vysvetľovať rôzne faktory vplyvu. Po analýze možných vplyvov faktorov na frekvenciu výskytu udalostí sme identifikovali niekoľko kľúčových. Existuje zjavný vzťah medzi počtom úkonov a počtom obyvateľov. Zaujímavým v rámci jednotlivých krokov analýzy bolo otestovať, či existuje vzťah medzi priemernou mesačnou mzdou a počtom úkonov na ODI. Naším predpokladom vyššieho počtu úkonov bola napr. aj miera ekonomickej sily okresov a často diskutované ekonomické rozdiely a úroveň rozvoja medzi regiónmi. Tie možno kvantifikovať napr. prostredníctvom priemernej mesačnej mzdy. Pri ekonomicky rozvinutejších okresoch je väčší predpoklad kúpnej sily produktov, teda vozidiel, ktoré následne vyžadujú návštevu ODI alebo klientskych centier. Ako však vidieť vo výstupe z regresnej analýzy v tabuľke č. 2, tento vzťah sa neukázal ako štatisticky významný.

Graf 4: Vzťah medzi počtom úkonov a počtom obyvateľov



Spracovanie: ISBA, dáta: Štatistický úrad SR, VYSYS

Ukázalo sa, že počet obyvateľov a počet podnikateľských subjektov v okrese sú štatisticky významné faktory ovplyvňujúce návštevnosť jednotlivých pracovísk. Každý nárast o jednu jednotku v počte obyvateľov prispieva k nárastu o 0,1 jednotky a nárast o jednu jednotku v počte podnikateľských subjektov prispieva k nárastu o 0,7 jednotky v počte úkonov na pracoviskách. Model vysvetľuje približne 91% variability závislej premennej, pričom zvyšných 9% variability je ovplyvnených inými faktormi, ktoré nie sú zahrnuté v modeli. Doplnením ďalších faktorov by sme získali komplexnejší pohľad na frekvenciu návštev na inšpektorátoch a klientskych centrách. Vzhľadom na vysokú pozitívnu koreláciu medzi počtom obyvateľom a držiteľov vodičských preukazov, sme pristúpili k úprave hodnôt a to odpočítaním počtu vodičov od počtu obyvateľov. Takto upravené hodnoty sme následne zahrnuli do modelu.

Tabuľka 2: Regresná analýza - vybrané faktory vplyvu na počet úkonov

	Koeficienty
počet obyvateľov (bez obyvateľov s vodičským preukazom) *	0,10
priemerná mesačná mzda	1,98
množstvo dovezených vozidiel	-0,21
počet podnikateľských subjektov *	0,67
množstvo novoevidovaných vozidiel	-1,12
počet vodičov	0,04
celkový počet registrovaných vozidiel	0,05

*= p value < 0,04

Spracovanie: ISBA, dáta: Štatistický úrad SR, Policajný zbor, VYSYS

Okrem vyššie uvedených početností úkonov sme analyzovali časové ukazovatele na jednotlivých pracoviskách. Priemerný transakčný čas, teda celkový čas, ktorý občan na pracovisku strávil, klesol medziročne za vybrané sledované obdobie za celú SR o 0:03:38. Ak rozdelíme transakčný čas na jednotlivé ukazovatele, priemerný čas vybavenia klesol o -0:00:19 a priemerný čas čakania o -0:03:19. Vo väčšine (35) analyzovaných okresov s dostupnými časovými údajmi, priemerný čas čakania a vybavenia, tzv. transakčný čas, klesol. V 33 okresoch stúpol. Výraznejšie v okresoch Nitra, Kysucké Nové Mesto, Nové Zámky, Košice a Žilina. **Naším predpokladom pri okresoch, u ktorých najviac stúpol alebo klesol priemerný čas čakania a vybavenia je, že ide o okresy u ktorých simultánne stúpol alebo klesol aj nápor práce (početnosť úkonov).** Dáta však túto hypotézu potvrdzujú iba čiastočne, pri pár okresoch. Medzi okresy s najväčším percentuálnym úbytkom úkonov patria, ako ilustruje aj Mapa č. 4, napr. Nitra, Žilina alebo Nové Zámky. V nich paradoxne stúpol priemerný čas čakania a vybavenia najviac. Tieto okresy sa tak javia ako najmenej efektívne v kontexte dĺžky času, ktorý musia občania na pracovisku stráviť. Tento nárast však neúmerne zvyšuje čas čakania ako samostatný ukazovateľ. **Javí sa teda, že dĺžku času stráveného na pracovisku predlžuje samotný nápor návštev, nie potenciálna neefektivita daných pracovníkov. V Bytči, Považskej Bystrici a Poltári, okresy patriace k tým s najväčším nárastom objemu úkonov, priemerný čas vybavenia a čakania klesol.** Tieto okresy sa tak javia ako najefektívnejšie. Opäť tieto ukazovatele však skresľuje priemerný čas čakania. **Hypotéza sa najvypuklejšie potvrdila pri okresoch Kysucké Nové Mesto a Malacky, kde stúpol objem úkonov a rovnako tak priemerný čas čakania a vybavenia, opäť však nie tak intenzívne ako pri samostatnom čase čakania. Pri okrese Senec a Revúca naopak objem úkonov poklesol, rovnako tak aj všetky sledované priemerné časy.** Čas čakania možno charakterizovať ako osobitný časový ukazovateľ. Počas tohto času občan čaká, kým sa dostane ku konkrétnemu pracovníkovi, od momentu vytlačenia lístka zo systému VYSYS prostredníctvom kiosku na pracovisku. Závisí teda primárne od náporu návštev na jednotlivých pracoviskách. Čas vybavenia je potom priemerný čas, ktorý strávia občania u konkrétneho pracovníka počas vybavovania ich požiadaviek. Tento čas teda závisí skôr od náročnosti daných požiadaviek a úkonov, ktoré s nimi súvisia.

V kontexte vzťahu medzi transakčným časom, teda celkovým časom, ktorý občan strávi na pracovisku a náporom úkonov, ktoré okres musí vybaviť možno rozdeliť okresy medzi 4 typy. Také, kde stúpol čas aj počet úkonov, kde oba ukazovatele klesli, príp. stúpol iba jeden z nich (Graf 3).

1. Stúpol čas aj počet úkonov:

Okresy, kde transakčný čas i počet úkonov stúpili indikujú zvýšený dopyt po službách. To môže byť spôsobené napríklad vyšším počtom obyvateľov. Pri daných okresoch sa potvrdzuje náš predpoklad a síce, že s náporom práce simultánne stúpa aj čas, ktorý si občan potrebuje na vybavenie služby vyhradiť a teda je na mieste uvažovať o navýšení personálnych kapacít. Ide celkom o 8 okresov. Pri detailnejšom pohľade na samostatné časové ukazovatele – čas vybavenia a čakania možno vidieť, že iba pri 3 z 8 okresov stúpili oba. Pri zvyšných 5 jeden z týchto ukazovateľov dokonca klesol – 3 okresy čas vybavenia, 2 okresy čas čakania. Pri potvrdení tohto trendu na dlhšom časovom období možno uvažovať o personálnom navýšení.

2. Oba ukazovatele klesli:

Pokles transakčného času aj počtu úkonov môže signalizovať efektívnejšie a lepšie organizované pracoviská, avšak s ohľadom na menší nápor. Opäť ide o okresy, pri ktorých sa potvrdzuje náš predpoklad, že s poklesom nápadu práce klesne aj čas, ktorý si občan potrebuje na vybavenie služby vyhradiť. Ide celkom o 21 okresov. Pri týchto typoch pracovísk možno uvažovať naopak o redukcii pracovných miest, pokiaľ by sa tento trend potvrdil naozaj v dlhodobom horizonte. Pri 10 z 21 okresov pritom klesli oba samostatné ukazovatele – čas čakania aj vybavenia. Špeciálne pri týchto pracoviskách možno uvažovať o redukcii miest, príp. zväziť možnosť využiť pracovníkov aj na iné – vyťaženejšie agendy. Pri 11 okresoch jeden zo samostatných uvedených ukazovateľov stúpol a to buď čas čakania alebo vybavenia.

3. Stúpol transakčný čas, počet úkonov klesol:

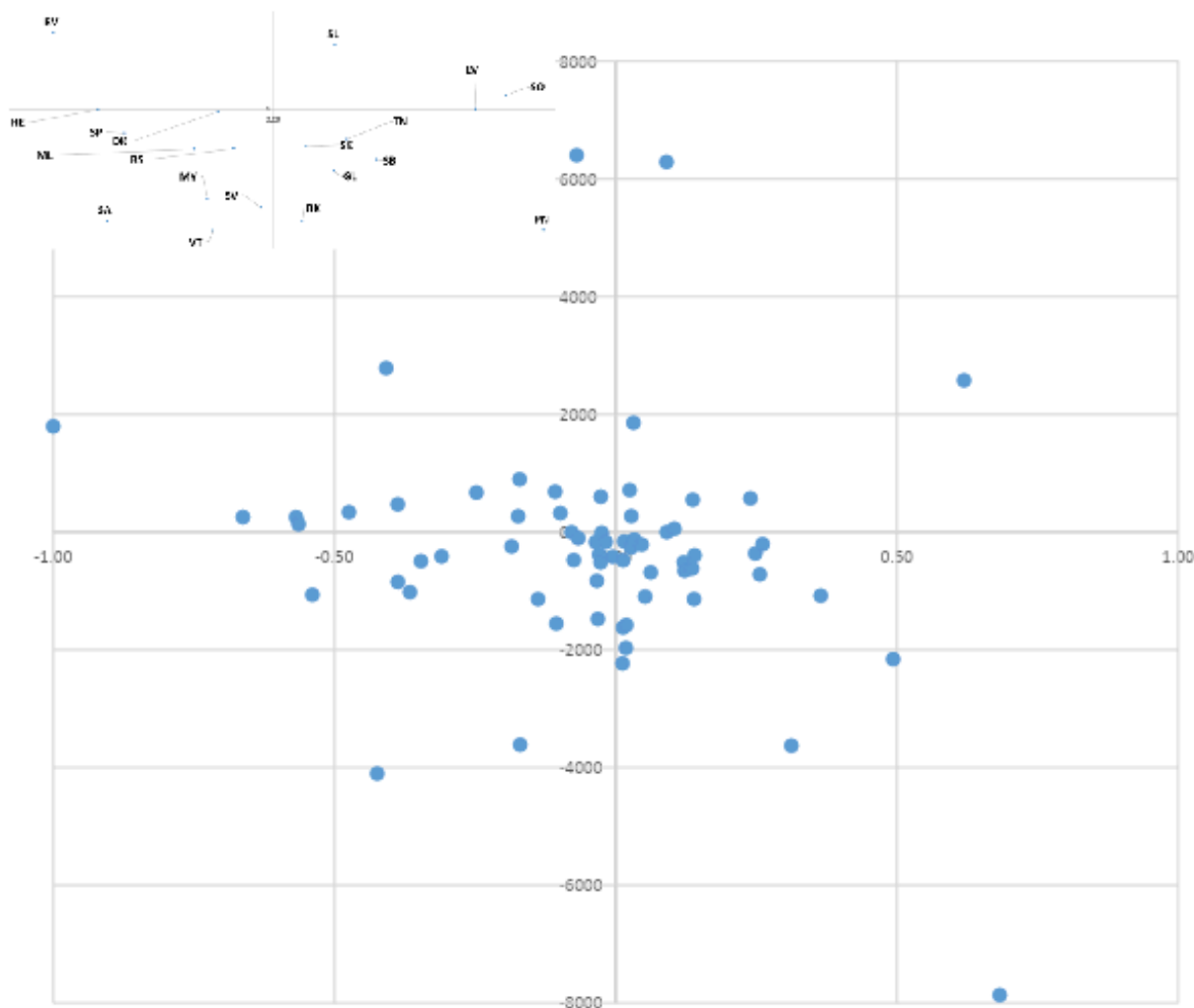
Okresy, v ktorých stúpol transakčný čas, ale počet úkonov klesol sa javia ako najmenej efektívne. Ide celkom o 25 okresov. Z nich v 20 okresoch stúpol iba samotný čas vybavenia a v iných 21 okresoch stúpol iba čas čakania. V tejto skupine pracovísk možno uvažovať nie len o optimalizácii počtu pracovníkov ale aj ich spôsobe vykonávania svojej funkcie a procesov.

4. Stúpol počet úkonov, čas klesol:

Táto skupina okresov môže signalizovať lepšie organizované pracoviská. Zvýšený počet úkonov pri poklese transakčného času môže naznačovať, že ide o okresy, ktoré sú najviac efektívne. Ide celkom o 14 okresov. V danej skupine by bolo opodstatnené z hľadiska efektívneho prínosu vykonať podrobnejšiu analýzu so zámerom implementácie pre ostatné pracoviská, príp. zväžiš možnosť alokácie pracovníkov aj na iné agendy.

Rozdelenie okresov do týchto štyroch typov podľa zmien v transakčnom čase a počte úkonov môže pomôcť identifikovať vzory a trendy a poskytnúť návod na optimalizáciu procesov. Transakčný čas je dôležitý ukazovateľ z pohľadu občana, pretože ide o celkový čas, ktorý na pracovisku strávi. Z pohľadu decision makera je však korektné sa na tento ukazovateľ nazrieť aj oddelene. Vyšší čas čakania môže indikovať nedostatočný počet personálnych kapacít, príp. (ne)efektívnosť vo výkone úkonov na strane pracovníkov. Takéto efekty možno riešiť úpravou počtu funkčných pracovných miest alebo optimalizáciou procesov. Primárne pri okresoch, v ktorých vzrástol samostatný ukazovateľ - doba čakania tieto časy indikujú neoptimálny počet pracovníkov. Pri okresoch, kde časy klesli, možno uvažovať o využití pracovných síl na iné agendy.

Graf 3: Vzťah medzi počtom úkonov a transakčným časom



Spracovanie: ISBA, dáta: VYSYS

Odporúčania

1. Odporúčanie: Zlepšiť informovanosť na viacerých úrovniach

Po zavedení nových zmien týkajúcich sa systému evidencie vozidiel sme vzhľadom na skúsenosti s analýzami iných agend v gescii MV SR, ako aj s ohľadom na dlhodobé demografické analýzy ale aj prognózy stavu a pohybu obyvateľstva, predpokladali podobný efekt. Zmeny sa však udiali iba vo veľmi nízkej intenzite. Tieto zistenia môžu byť motiváciou k lepšiemu informovaniu občanov ad 1 o zavedení zmien ako takých. **Intenzitu vplyvu totiž môže redukovať nedostatočná informovanosť a komunikácia smerom k občanom o zrušení povinnej miestnej príslušnosti pri daných úkonoch.** Ad 2 o možnosti využitia pracovísk v ľahkej dostupnosti a prípustnej vzdialenosti, ktoré nie sú natoľko vyťažené. Vhodné by bolo zvážiť implementáciu nových funkcionalít do registračného systému, prípadne tvorba celého IS, ktorý by pracoval prostredníctvom diseminácie reportov v dashboardoch s informáciami o aktuálnej vyťaženosti jednotlivých pracovísk. Zároveň by sa tak dal následne prakticky samoreguláciou lepšie zmanažovať nápor na vyťažené pracoviská a geograficky rozložiť celkový dopyt. Tieto zistenia však zároveň odporúčame overiť opakovanou analýzou dát za dlhšie časové obdobie.

2. Odporúčanie: Zrušiť povinnú miestnu príslušnosť na všetky procesy

Intenzitu efektu zmien môže tmiť aj fakt, že legislatívne zmeny v kontexte zrušenia povinnej miestnej príslušnosti neboli plošne aplikované na všetky procesy. **Fyzická registrácia nového vozidla je stále viazaná na trvalý pobyt nového majiteľa.** Zároveň je návšteva ODI alebo klientskeho centra pri iných úkonoch, ako napr. prepis vozidla, podmienená návštevou oboch účastníkov predaja. Inak je potrebné disponovať notársky overeným splnomocnením. Tieto podmienky môžu motivovať k využitiu online spôsobu úkonov, čo by bol však pozitívny vedľajší efekt, alebo taktiež k využitiu pracoviska vo svojom okrese. Z toho dôvodu by bolo vhodné zväziť zrušenie povinnej miestnej príslušnosti aj pri registrácii nového vozidla. Nakoľko boli zavedené aj nové tabuľky s EČV, ktoré viac už nezobrazujú skratky okresov, neevidujeme technické prekážky v implementácii. Potenciálny problém by mohla spôsobiť registrácia v prípade veľkých predajcov vozidiel. Tí sa väčšinou nachádzajú v krajských mestách, čo by mohlo viesť k výraznejšiemu zvýšeniu počtu vykonaných transakcií na niektorých pracoviskách, ako napríklad v Bratislave a Trnave. Predajcovia vozidiel však väčšinou registrujú nové vozidlá elektronicky, pretože ide o najrýchlejší a najefektívnejší spôsob pri množstve predaných vozidiel. Tento problém by mohol teda nastať napríklad pri výpadku elektronických služieb. Rovnako odporúčame zväziť zrušenie povinnej miestnej príslušnosti aj pri iných agendách ministerstva, napr. matrika.

3. Odporúčanie: Personálne posilnenie/optimalizácia vybraných pracovísk

Časové dáta ukázali, že pri spočítaní časov vybavenia a čakania na celkový čas, ktorý strávi klient na pracovisku ODI alebo klientskom centre väčšina okresov klesla, prípadne stúpila iba mierne. Pri podrobnejšom náhľade na jednotlivé časové ukazovatele zvlášť však existujú celkom 4 rôzne skupiny okresov: také, kde stúpol čas čakania aj vybavenia, také kde klesol čas čakania aj vybavenia a také, kde stúpol iba jeden z uvedených. Podľa konkrétneho typu je následne možné kreovať lepšie opatrenia. Primárne pri okresoch, v ktorých vzrástla doba čakania, ale klesla doba vybavovania by bolo vhodné dopracovať analýzu počtu zamestnancov na daných pracoviskách. Ak by sa následne potvrdil ich nedostatok, bolo by vhodné zväziť ich navýšenie. Naopak na pracoviskách, kde časy klesli, možno uvažovať o optimalizácii pracovných miest, príp. o presmerovaní pracovných síl na iné, vyťaženejšie agendy. Pri 8 okresoch, kde stúpol aj celkový čas aj počet úkonov možno pri dlhodobom potvrdení tohto trendu uvažovať o navýšení personálnych kapacít. Rovnako tak pri ďalších 25 okresoch, v ktorých stúpol čas. Pri nich však naopak klesol počet úkonov. V tomto prípade je vhodné sa zamerať aj na vnútorný procesný audit vykonávaných úloh za účelom zistenia potenciálnych nedostatkov. O redukcii pracovných miest, pokiaľ by sa tento trend potvrdil v dlhodobom časovom horizonte, príp. o alokácii pracovníkov na iné agendy možno uvažovať celkom pri 21 okresoch – kde oba ukazovatele klesli (počet úkonov aj celkový čas). Rovnako tak pri 14 okresoch, kde stúpol počet úkonov, ale čas klesol.

Odporúčame v rámci témy evidencie vozidiel realizovať doplňujúce analýzy, pri ktorých by predložené výsledky bolo možné zovšeobecniť a navrhnuté odporúčania podporiť a overiť aj dátami z iných zdrojov. Zároveň odporúčame zopakovať realizovanú analýzu a testy na dátach po dlhšom časovom období zavedených zmien a eliminovať tak aj možné skreslenie zapríčinené pandemickým obdobím.

Zoznam zdrojov

- ISAP, 2022: Dostupné online na: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20220001847>
- Ministerstvo dopravy ČR, 2020. Dostupné online na: <https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Registr-vozidel/zmena-vlastnika?returl=/Zivotni-situace/Registr-vozidel;>
<https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Motoriste-budou-moci-od-1-cervna-registrovat-vozi>

- Ministerstvo dopravy ČR, 2017. Dostupné online na: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Registrace-vozidel/Kody-kraju-registracni-znacky>
- Ministerstwo Infrastruktury PL, 2022: Dostupné online na: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rejestracja-pojazdow>
- Ministerstvo vnútra SR, 2023. Dostupné online na: <https://www.minv.sk/?tlacove-spravy&sprava=vedenie-ministerstva-vnutra-predstavilo-technologii-vyroby-tabuliek-s-evidencnymi-cislami-vozidiel>
- Ministerstvo vnútra SR, 2022. Dostupné online na: <https://www.minv.sk/?tlacove-spravy&sprava=tabulky-s-evidencnym-cislom-vozidla-bude-ministerstvo-vnutra-nakupovat-ovela-lacnejsie>
- Ministerstvo vnútra SR, 2022. Správa o stave verejnej správy 2022. Dostupné online na: <https://www.minv.sk/?institut-spravnych-bezpecnostnych-analyz-isba>
- Österreichs digitales Amt, 2023. Dostupné online na: https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit_und_strassenverkehr/kfz/2/Seite.060118.htm#ZustaendigeStellen
- Rámcová dohoda na výrobu a dodávky tabuliek s evidenčnými číslami, 2022. Dostupné online na: <https://www.crz.gov.sk/zmluva/6265858/>
- Rámcová dohoda, 2021. Dostupné online na: <https://www.crz.gov.sk/zmluva/6137364/>
- Štatistický úrad SR, 2022. Bilancie obyvateľstva, 2003 – 2022. Bilancia obyvateľov podľa národnosti a pohlavia. Dostupné online na: https://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_DEM/om7002rr/v_om7002rr_00_00_00_sk
- Štatistický úrad SR, 2021. Počet obyvateľov na základe Sčítania obyvateľov, domov a bytov 2021. Dostupné online na: <https://www.scitanie.sk/obyvatelia/zakladne-vysledky/pocet-obyvatelov/SR/SK0/SR>
- Štatistický úrad SR, 2022. Mzdy podľa ekonomickej činnosti zistené pracoviskovou metódou. Dostupné online na: https://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_SK_WIN/np3110rr/v_np3110rr_00_00_00_sk
- Štatistický úrad SR, 2023. Národná analytická správa. Dostupné online na: https://slovak.statistics.sk/wps/portal/!ut/p/z1/tVLJUsMwDPOWDjk6luMkdrGfynShHEqntPGFsVNnodmapA39e1yGA8xQGA7ooJHk-nZz1jgDRaVPOap7PO6koXJI-E_L9iU39yQEIB5I5jOVqPF eBkQcAE_YYFFXPVnN-GoVp3MULdDzUFZYFyR72ScawuOJ9XKSqPPNU9vuVSMIuZrJlwpASnGJJKEbIESoBDDexOT51scOR6nynEC5Chi0JAQxJXrlypJQgnhnCcKr3-jK8wxXLAQTL94h9yOw4nL5gB8PvZgGk5Wj8GCUgjpB-CHGZHhwC5yuHfw-pjrAa-qui3NCy__eMUJ4BkWuSrtIS5tsInDme86xO WBQ018lix_2e9FaHSpq16_9njzD8KYNWGIKE-xaHWiW93ah9Z8mKzvm-7aAguGYbDTuk4Lbcd1aX3bktWdofcViZuy5PSEdsnDHXWFOtEivXoDE4gisQ!!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/
- TASR, 2023. Dostupné online na: <https://www.teraz.sk/slovensko/v-automobilovych-opravovniach-mv-uz-ro/691696-clanok.html>
- Zmluva o dielo č. SE-147-10/OM-2005, 2005. Dostupné online na: https://www.minv.sk/swift_data/source/mvsr/zmluvy_databaza/zmluvy/2005/SE_Z-147-10.pdf

Interné zdroje z prostredia Ministerstva vnútra SR a dáta od iných inštitúcií:

- Databáza evidencie vozidiel, poskytnutá Policajným zborom k decembru 2022 a 2021
- Databáza Policajného zboru – doklady
- Databáza sekcie verejnej správy - klientske centrá
- Export z vyvolávacieho systému na klientských centrách

Právne predpisy

- Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

- Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 128/2021 Z. z., ktorým sa dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony
- Dôvodová správa k zák. č. 128/2021 Zb. Dostupné na: <https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=489804>

Prílohy

Príloha 1: Rozdiel v podiele za jednotlivé okresy na celkovom objeme úkonov medzi rokmi 2022 a 2023

okres	kraj	úkony 2022 (podiel)	úkony 2023 (podiel)
Senec	BA	3,14	2,61
Malacky		1,94	2,09
Pezinok		1,16	1,28
Bratislava		8,04	9,28
Lučenec	BB	1,41	1,53
Krupina		0,44	0,54
Revúca		0,64	0,58
Brezno		1,23	1,15
Veľký Krtíš		1,10	1,24
Banská Bystrica		2,29	2,19
Rimavská Sobota		1,44	1,45
Zvolen		1,32	1,33
Banská Štiavnica		0,46	0,45
Žarnovica		0,64	0,59
Poltár		0,47	0,54
Žiar nad Hronom		0,91	0,84
Detva		n/a ⁴	n/a
Rožňava	KE	1,33	1,43
Spišská Nová Ves		1,34	1,43
Trebišov		1,77	1,58
Sobrance		0,60	0,63
Michalovce		1,91	1,81
Gelnica		0,56	0,54
Košice		4,25	4,21
Košice - okolie		0,59	1,58
Levice	NR	1,71	1,76
Topoľčany		1,69	1,51
Zlaté Moravce		1,18	1,11
Nové Zámky		2,18	1,92
Komárno		2,17	2,06
Šaľa		1,18	1,15
Nitra		4,39	3,31
Medzilaborce	PO	0,13	0,11
Prešov		2,48	2,40
Humenné		1,21	1,25
Snina		0,72	0,68
Levoča		0,68	0,64
Vranov nad Topľou		1,40	1,37
Bardejov		1,33	1,12
Poprad		1,92	1,92
Stropkov		0,49	0,49
Sabinov		1,06	1,07
Svidník		0,72	0,71
Stará Ľubovňa		1,03	1,11
Kežmarok		1,23	1,17
Trenčín	TN	2,14	2,19
Myjava		0,62	0,58
Považská Bystrica		0,95	1,25
Prievidza		2,93	2,68
Nové Mesto nad Váhom		1,50	1,38
Partizánske		1,08	0,87
Bánovce nad Bebravou		0,98	0,91
Ilava		n/a	n/a
Púchov		n/a	n/a
Senica	TT	0,92	1,06
Hlohovec		0,84	0,97

⁴ n/a: Dáta za okres Ilava neboli pre analýzu dostupné. Za okresy Detva, Púchov a Skalica boli dostupné iba v obmedzenej miere, z toho dôvodu sme pre zabezpečenie korektnej porovnateľnosti dát uvedené okresy z analýzy pri komparácii dvoch období vynechali.

Trnava		2,56	2,51
Galanta		2,34	2,12
Dunajská Streda		2,43	1,95
Piešťany		1,19	1,15
Skalica		n/a	n/a
Turčianske Teplice	ZA	0,48	0,51
Námestovo		0,72	1,03
Čadca		1,53	1,61
Bytča		0,44	0,89
Liptovský Mikuláš		1,38	1,56
Kysucké Nové Mesto		0,20	0,60
Martin		1,31	1,40
Dolný Kubín		0,60	0,62
Žilina		3,01	2,54
Ružomberok		1,19	1,15
Tvrdošín		0,78	0,71

Spracovanie: ISBA, dáta: VYSYS

Príloha 2: Zavedené zmeny vo výrobe tabuliek s EČV

Rok	Dodávateľ	Cena
2023	Automobilové opravovne MV SR	3,70 eur/ks
2022	externý	3,95 eur/ks
1997	externý	7,17 eur/ks

Benefity:

- výrobná linka disponuje modernou technológiou
- 2000 ks/deň, 2,2ks/rok
- úspora 48%/ks
- kontrola a dosah na procesy výroby⁵

Príloha 3: Príklady podmienok evidencie vozidiel v zahraničí

Česká republika: Úkony v rámci agendy evidencie vozidiel možno vykonať na ktoromkoľvek obecnom úrade s rozšírenou pôsobnosťou, tzv. „ORP“, ktorých je v ČR celkom 206.⁶ Evidenčné tabuľky na vozidle obsahujú znak deklarujúci miestnu príslušnosť – kód kraja, v ktorom bolo vozidlo registrované.

⁷ To mohlo byť však registrované na ktoromkoľvek pracovisku bez ohľadu na miesto trvalého pobytu.

Poľsko: Vozidlo prihlasuje úrad starostu podľa miesta trvalého bydliska alebo sídla podnikateľského subjektu. Od roku 2020 je možné úkony vykonať aj v mieste prechodného bydliska.⁸ Na evidenčných tabuľkách sú uvedené jedinečné kódy, podľa ktorých možno určiť pôvod vozidla, ktorý zodpovedá pobytu majiteľa.⁹

Rakúsko: Agendu evidencie vozidla vykonáva Registračný úrad podľa trvalého bydliska žiadateľa.

Podnikateľské subjekty môžu zvoliť úrad príslušný podľa miesta bydliska alebo sídlom subjektu.¹⁰

Príloha 4 Graf vývoja počtu obyvateľov v okresoch Bratislavského kraja (2000 - 2022)

⁵ MV SR, 2023. Dostupné online na:

<https://www.minv.sk/?tlacove-spravy&sprava=vedenie-ministerstva-vnutra-predstavilo-technologie-vyroby-tabuliek-s-evidencnymi-cislami-vozidiel>

MV SR, 2022. Dostupné online na:

<https://www.minv.sk/?tlacove-spravy&sprava=tabulky-s-evidencnym-cislom-vozidla-bude-ministerstvo-vnutra-nakupovat-ovela-lacnejsie>

TASR, 2023. Dostupné online na: <https://www.teraz.sk/slovensko/v-automobilovych-opravovniach-mv-uz-ro/691696-clanok.html>

⁶ MD ČR, 2020. Dostupné online na:

<https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Registr-vozidel/zmena-vlastnika?returl=/Zivotni-situace/Registr-vozidel;>

<https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Motoriste-budou-moci-od-1-cervna-registrovat-vozi>

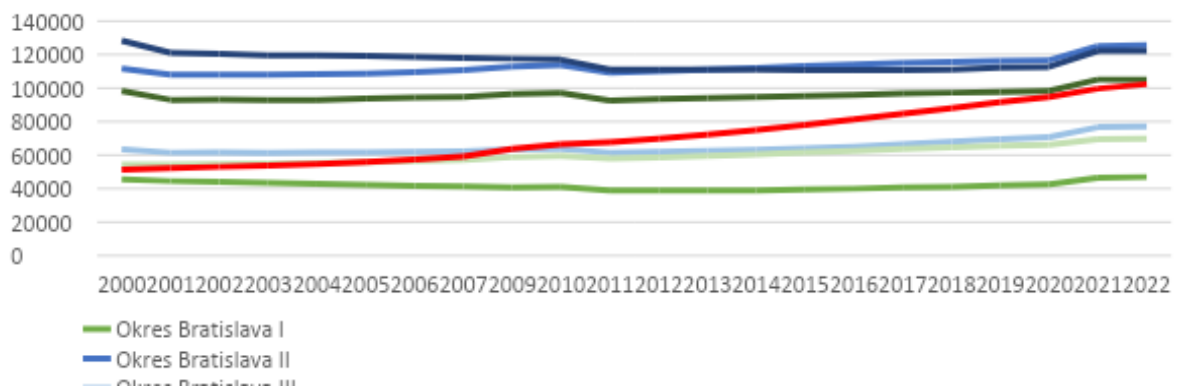
⁷ MD ČR, 2017. Dostupné online na: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Registrace-vozidel/Kody-kraju-registracni-znacky>

⁸ MI PL, 2022. Dostupné online na: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rejestracja-pojazdow>

⁹ ISAP, 2022. Dostupné online na: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20220001847>

¹⁰ ODA, 2023. Dostupné online na:

https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit_und_strassenverkehr/kfz/2/Seite.060118.html#ZustaendigeStellen



Spracovanie: ISBA, dáta: Štatistický úrad