**DôvodovÁ SPRÁVA**

# A. Všeobecná časť

Na rokovanie Národnej rady Slovenskej republiky sa predkladá návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej len „návrh zákona“).

Cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/738 zo 6. apríla 2022, ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (Ú. v. EÚ L 137, 16.5.2022) (ďalej len „smernica (EÚ) 2022/738“). Uznesením vlády Slovenskej republiky č. 609 z 5. októbra 2022 bola ministrovi dopravy a výstavby SR uložená úloha B.6 predložiť do 31. januára 2023 na rokovanie vlády SR návrh právneho predpisu, ktorým sa zabezpečí prebratie smernice (EÚ) 2022/738. Nová právna úprava umožní dopravným spoločnostiam usadeným v Slovenskej republike disponovať určitým počtom prenajatých nákladných vozidiel evidovaných v inom členskom štáte Európskej únie bez potreby ich evidencie v Slovenskej republike. Návrh zákona upravuje aj ustanovenia týkajúce sa odborného dozoru a kontroly a zároveň upravuje aj oblasť taxislužby.

Podrobnosti týkajúce sa vplyvu na rozpočet verejnej správy, podnikateľské prostredie, sociálny vplyv, životné prostredie, informatizáciu spoločnosti, na služby verejnej správy pre občana, na manželstvo, rodičovstvo a rodinu sú uvedené v doložke vplyvov. V návrhu zákona sú uvedené transpozičné opatrenia s dobrovoľnou transpozíciou, ktoré predstavujú goldplating. Podrobnosti sú uvedené v doložke vplyvov a v osobitnej časti dôvodovej správy.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi a nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, so zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi, medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná, ako aj s právom Európskej únie.

Návrh zákona nie je predmetom vnútrokomunitárneho pripomienkového konania.

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **Základné údaje** | | | | | | | | | | |
| **Názov materiálu** | | | | | | | | | | |
| Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov | | | | | | | | | | |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** | | | | | | | | | | |
| Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky | | | | | | | | | | |
| **Charakter predkladaného materiálu** | |  | | Materiál nelegislatívnej povahy | | | | | | |
|  | | Materiál legislatívnej povahy | | | | | | |
|  | | Transpozícia práva EÚ | | | | | | |
| *V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:*  Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/738 zo 6. apríla 2022, ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (Ú. v. EÚ L 137, 16.5.2022). | | | | | | | | | | |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | | | | | | 16. 12.-27.12.2022 | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie** | | | | | | December 2022 | | | | |
| **Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP\*\*** | | | | | |  | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR\*** | | | | | | 31. január 2023 | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| 1. **Definovanie problému** | | | | | | | | | | |
| Návrhom zákona sa transponuje smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/738 zo 6. apríla 2022, ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (Ú. v. EÚ L 137, 16.5.2022). Zmena smernice 2006/1/ES bola prijatá z dôvodu, aby v rámci Európskej únie bolo možné z hľadiska krátkodobého prípadne sezónneho dopytu prenajať nákladné motorové vozidlo evidované v inom členskom štáte ako je štát usadenia dopravnej spoločnosti. Uznesením vlády Slovenskej republiky č. 609 z 5. októbra 2022 bola ministrovi dopravy a výstavby SR uložená úloha B.6 predložiť do 31. januára 2023 na rokovanie vlády SR návrh právneho predpisu, ktorým sa zabezpečí prebratie smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/738 zo 6. apríla 2022, ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru. Nová právna úprava umožní dopravným spoločnostiam usadeným v Slovenskej republike disponovať určitým počtom prenajatých nákladných vozidiel evidovaných v inom členskom štáte Európskej únie bez potreby ich evidencie v Slovenskej republike. Návrh zákona upravuje aj ustanovenia týkajúce sa odborného dozoru a kontroly a zároveň upravuje aj oblasť taxislužby. | | | | | | | | | | |
| 1. **Ciele a výsledný stav** | | | | | | | | | | |
| Cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice (EÚ) 2022/738. | | | | | | | | | | |
| 1. **Dotknuté subjekty** | | | | | | | | | | |
| Prevádzkovatelia nákladnej dopravy, ktorí sú držiteľmi licencie Spoločenstva na vykonávanie medzinárodnej nákladnej dopravy, a ktorí budú mať záujem si prenajať nákladné motorové vozidlo evidované v inom členskom štáte Európskej únie. Prevádzkovatelia taxislužby. | | | | | | | | | | |
| 1. **Alternatívne riešenia** | | | | | | | | | | |
| Alternatívne riešenia boli zvažované iba ohľadom doby prenájmu motorového vozidla evidovaného v inom členskom štáte Európskej únie. Doba prenájmu podľa smernice (EÚ) 2022/738 je limitovaná na dobu najmenej dvoch po sebe idúcich mesiacov v ktoromkoľvek kalendárnom roku. Pri transpozícii bola doba stanovená na dobu šesť mesiacov počas jedného kalendárneho roka. | | | | | | | | | | |
| 1. **Vykonávacie predpisy** | | | | | | | | | | |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | | | | | | | **Áno** | | **Nie** | |
| *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:* | | | | | | | | | | |
| 1. **Transpozícia práva EÚ** | | | | | | | | | | |
| Návrhom zákona sa do právneho poriadku Slovenskej republiky preberá smernica (EÚ) 2022/738. Transpozičné opatrenia, ktoré transponujú ustanovenia s dobrovoľnou transpozíciou predstavujú goldplating. Podľa tabuľky zhody dobrovoľná transpozícia „D“ sa týka článku 1 odsek 2, bod 2 písmená a) až d) smernice (EÚ) 2022/738. Podľa článku 1 odsek 2, bod 2 písmeno a) smernice (EÚ) 2022/738 znie „Ak je prenajaté vozidlo evidované alebo uvedené do prevádzky v súlade s právnymi predpismi iného členského štátu, členský štát, v ktorom je podnik cestnej dopravy usadený, môže:  a) obmedziť dobu, počas ktorej sa môže prenajaté vozidlo používať na jeho území, za predpokladu, že používanie prenajatého vozidla tým istým podnikom cestnej dopravy je povolené na dobu najmenej dvoch po sebe idúcich mesiacov v ktoromkoľvek kalendárnom roku; v uvedenom prípade môže členský štát vyžadovať, aby zmluva o prenájme netrvala dlhšie ako doba stanovená týmto členským štátom;“  V rámci návrhu zákona lehota najmenej dvoch po sebe idúcich mesiacov bola rozšírená na 6 mesiacov a to z dôvodu, vhodnejšieho využitia takto prenajatého vozidla. | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| 1. **Preskúmanie účelnosti** | | | | | | | | | | |
| Európska komisia na základe článku 5a smernice (EÚ) 2022/738 predloží do 7. augusta 2027 správu Európskemu parlamentu a Rade o vykonávaní a účinkoch tejto smernice. Uvedená správa musí obsahovať informácie o používaní vozidiel prenajatých v inom členskom štáte, než je členský štát, v ktorom je usadený podnik, ktorý si ich prenajíma. V správe sa venuje osobitná pozornosť vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky, životné prostredie, daňové príjmy a presadzovanie pravidiel kabotáže v súlade s nariadením (ES) č. 1072/2009. Komisia na základe tejto správy posúdi, či je potrebné navrhnúť ďalšie opatrenia. Nadväzne na prípadné zmeny sa uskutoční transpozícia príslušných právnych aktov. | | | | | | | | | | |
| \* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.  \*\* vyplniť iba v prípade, ak sa záverečné posúdenie vybraných vplyvov uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. jednotnej metodiky. | | | | | | | | | | |
| 1. **Vybrané vplyvy materiálu** | | | | | | | | | | |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy,  v prípade identifikovaného negatívneho  vplyvu |  | | Áno | |  | | Nie |  | | Čiastočne |
| **v tom vplyvy na rozpočty obcí a vyšších územných celkov** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy,  v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu |  | | Áno | |  | | Nie |  | | Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| z toho vplyvy na MSP |  | | Pozitívne | |  | | Žiadne |  | | Negatívne |
| Mechanizmus znižovania byrokracie  a nákladov sa uplatňuje: |  | | Áno | | |  |  |  | | Nie |
| **Sociálne vplyvy** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu spoločnosti** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho** |  |  |  | |  |  |  |
| **vplyvy služieb verejnej správy na občana** |  | **Pozitívne** | |  | **Žiadne** |  | **Negatívne** |
| **vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe** |  | **Pozitívne** | |  | **Žiadne** |  | **Negatívne** |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu** |  | **Pozitívne** |  | **Žiadne** |  | **Negatívne** |

|  |
| --- |
| 1. **Poznámky** |
| Na základe článku 16 ods. 2 písm. g) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. ES L 300, 14.11.2009) v platnom znení ako aj na základe článku 1 bodu 3 smernice (EÚ) 2022/738 vyplýva, že členské štáty sú povinné viesť zoznam evidenčných čísel vozidiel, ktorými podnik disponuje (vrátane evidenčných čísle prenajatých vozidiel). Evidenčné čísla vozidiel, ktorými podnik disponuje budú vedené v neverejnom registri prevádzkovateľov podľa § 7a ods. 3 písm. c) zákona č. 56/2012 Z. z.. K evidenčným číslam prevádzkovateľov cestnej dopravy budú mať podľa § 7a ods. 4 písm. c) zákona č. 56/2012 Z. z. nepretržitý a priamy prístup orgány iných členských štátov počas cestných kontrol.  Európska komisia je splnomocnená na základe článku 16 ods. 6 nariadenia (ES) č. 1071/2009 v platnom znení ako aj na základe článku 1 bodu 8 smernice (EÚ) 2022/738 prijať vykonávací akt týkajúci sa funkcionality systému, aby informácie týkajúce sa evidenčných čísel (vrátane počtu zamestnancov prevádzkovateľa cestnej dopravy a hodnotenie rizikovosti prevádzkovateľa cestnej dopravy) boli prístupné príslušným orgánom počas cestných kontrol. Európska komisia je povinná vydať vykonávací akt najneskôr do 2.7.2023. Na základe informácií z Európskej komisie návrh zmeny vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2016/480 z 1. apríla 2016 , ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1213/2010 (Ú. v. ES L 087 2.4.2016) v platnom znení je v súčasnosti v príprave. Členské štáty budú povinné podľa článku 16 odseku 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009 v platnom znení do 12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti zmeny vykonávacieho nariadenie Komisie (EÚ) 2016/480 v platnom znení umožniť príslušným orgánom prístup k príslušným údajom počas cestných kontrol. Táto zmena má vplyv na zmenu Jednotného informačného systému v cestnej doprave a tým aj na náklady súvisiace so zmenou tohto systému. Z tohto dôvodu odhadujeme negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy z dôvodu nákladov na zmenu systému. Podrobnosti sú uvedené v doložke vplyvov na rozpočet verejnej správy.  Z vyššie uvedených dôvodov odhadujeme pozitívny dopad na informatizáciu spoločnosti a príslušné detaily sú uvedené v doložke vplyvov.  .  K vplyvom na podnikateľské prostredie. Návrh zákona môže mať pozitívny a negatívny vplyv. Pozitívnym vplyvom je, že dopravcovia si môžu za výhodnejších podmienok prenajať vozidlo v inom členskom štáte Európskej únie. Negatívny vplyv môže byť v znížení konkurencieschopnosti slovenských dopravcov a to z dôvodu sťaženej kontroly podmienok pravidiel kabotáže.  K sociálnym vplyvom. Návrh zákona nebude mať ani sociálny vplyv. Na vozidlá taxislužby sa vzťahuje jednoročná lehota technickej a emisnej kontroly. V praxi sa však môže vyskytnúť prípad, kedy prevádzkovateľ taxislužby vozidlo predá súkromnej osobe a nepožiada o vyradenie vozidla taxislužby z koncesie na výkon taxislužby. Nový majiteľ, prípadne držiteľ vozidla nemôže urobiť zmenu v koncesii, ktorá je udelená prevádzkovateľovi taxislužby. Dopravný správny orgán, keď sa dozvie o tejto skutočnosti napríklad na základe podnetu, alebo od nového držiteľa vozidla, upozorní prevádzkovateľa taxislužby na uvedenú skutočnosť. Zmeny v koncesii sa vykonávajú na základe žiadosti prevádzkovateľa taxislužby v správnom konaní a následne je vozidlo taxislužby vyradené z evidencie vozidiel taxislužby. V praxi sa však vyskytujú prípady, kedy držiteľ vozidla musí podrobiť vozidlo emisnej a technickej kontrole počas už prebiehajúceho správneho konania o vyradení vozidla z evidencie taxislužby. Pre účely takýchto prípadov sa spresňuje ustanovenie, na základe ktorého dopravný správny orgán bude môcť vyradiť vozidlo z evidencie vozidiel taxislužby, vzhľadom na to, že vozidlo bolo predané súkromnej osobe. Takéto prípady sa praxi vyskytujú avšak podľa nášho názoru má táto skutočnosť zanedbateľný (marginálny) sociálny vplyv.  Na základe návrhu zákona neočakávame iné vplyvy. |
| 1. **Kontakt na spracovateľa** |
| Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky  Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií  Odbor cestnej dopravy  Ing. Marek Hudec  Námestie slobody č. 6  810 05 Bratislava  Slovenská republika  e-mail: [marek.hudec@mindop.sk](mailto:marek.hudec@mindop.sk)  tel. +421 2 59494 343 |
| 1. **Zdroje** |
| * Smernica (EÚ) 2022/738, * Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, * Konzultácie s dodávateľom systému Jednotného informačného systému v cestnej doprave TEMPEST, a.s. ohľadom expertného odhadu finančných nákladov na zmenu systému. |
| 1. **Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č. 302/2022**   (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 8.1 Jednotnej metodiky) |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Súhlasné** | **Súhlasné s návrhom na dopracovanie** | **Nesúhlasné** |   **Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:**  **II. Pripomienky a návrhy zmien:** Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:  **K doložke vybraných vplyvov**  V časti 2. Definovanie problému Komisia žiada predkladateľa preformulovať text. Uvádzaný text definuje ciele, nie problémy a dôvody pre ktorý sa návrh zákona predkladá.  **MDV SR: Pripomienka akceptovaná časť 2 doložky vybraných vplyvov bola doplnená a preformulovaná.**  Komisia odporúča predkladateľovi použiť aktuálny formulár doložky vybraných vplyvov, ktorý je účinný od 10. júna 2022 a ktorý sa nachádza na nasledovnom odkaze: https://www.mhsr.sk/uploads/files/qqhdtNNW.docx.  Odôvodnenie: Priložená doložka vybraných vplyvov nespĺňa formálne náležitosti podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov.  **MDV SR: Pripomienka akceptovaná. Bol použitý formulár účinný od 10. júna 2022.**  Komisia odporúča predkladateľovi v časti 11. Kontakt na spracovateľa v Doložke vybraných vplyvov doplniť telefonický kontakt.  Odôvodnenie: V časti 11. Kontakt na spracovateľa v Doložke vybraných vplyvov má predkladateľ uviesť kontakt na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov.  **MDV SR: Pripomienka akceptovaná. Bol doplnený tel. kontakt.**  **K vplyvom na podnikateľské prostredie**  Komisia žiada predkladateľa o vyznačenie pozitívneho vplyvu predkladaného materiálu na podnikateľské prostredie, vrátane MSP v bode 9 Doložky vybraných vplyvov.  Komisia žiada predkladateľa v zmysle Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov, vzhľadom na identifikovaný vplyv predkladaného materiálu na podnikateľské prostredie, o vypracovanie a doloženie Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie.  **MDV SR: Pripomienka čiastočne akceptovaná. Komisia vo svojom stanovisku neuviedla dôvody na základe ktorých by mal byť vyznačený pozitívny vplyv predkladaného materiálu na podnikateľské prostredie. V časti 10 doložky vplyvov predloženej do PPK bol uvedený nasledovný text. „Vplyv na podnikateľské prostredie návrh zákona podľa nášho názoru nebude mať, a to vzhľadom na to, že prenájom vozidiel evidovaných z iných štátov Európskej únie je limitovaný počtom vozidiel, ktoré môžu byť prenajaté ako aj dobou prenájmu.“ Pri príprave návrhu zákona sme sa zaoberali otázkou vplyvu na podnikateľské prostredie. Podľa nášho názoru návrh zákona nebude mať vplyv na podnikateľské prostredie. Tým, že prenájom vozidiel evidovaných z iných štátov Európskej únie je limitovaný počtom vozidiel, ktoré môžu byť prenajaté ako aj dobou prenájmu nepredpokladáme početné využívanie tejto možnosti. Podľa bodu 10 časti II Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov je uvedený nasledovný text „Ak predkladaný materiál má marginálny (zanedbateľný) vplyv na niektorú zo sledovaných oblastí v bode 9 doložky a predkladateľ ho z tohto dôvodu označí ako žiadny vplyv, uvedie v bode 10. Poznámky skutočnosti vysvetľujúce, prečo je tento vplyv marginálny (zanedbateľný). V tejto časti môže predkladateľ vysvetliť, prečo materiál nemá vplyv, zhrnúť vplyvy vo viacerých oblastiach a uviesť prevládajúci charakter vplyvov (pozitívny/negatívny).“**  **Na základe bodu 10 časti II Jednotnej metodiky bola položka časti 10 doložky vybraných vplyvov doplnená o dôvody zanedbateľného vplyvu na podnikateľské prostredie.**  **K vplyvom na rozpočet verejnej správy**  Predložený návrh predpokladá negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy v roku 2023 vo výške 200 000 eur z dôvodu potreby zmeny Jednotného informačného systému v cestnej doprave v súvislosti s umožnením príslušným orgánom prístup k príslušným údajom počas cestných kontrol.  Predkladateľ predpokladá zabezpečiť krytie negatívneho vplyvu presunom kapitálových výdavkov z roku 2022 do nasledujúceho rozpočtového roka podľa § 8 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.  Ministerstvo financií SR rozpočtovým opatrením č. 132/2022, list MF SR č. MF/020573/2022-441 zo 16. 12. 2022, viazalo Ministerstvu dopravy a výstavby SR v súlade s § 8 ods. 6 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov kapitálové výdavky v celkovej sume 89 523 769,31 eur, z toho na prvku medzirezortného podprogramu 0EK0L04 Jednotný informačný systém v cestnej doprave v sume 3 404 158,68 eur.  Na základe uvedeného Komisia žiada upraviť v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, že ide o rozpočtovo zabezpečený vplyv v kapitole MDV SR a uvedené zohľadniť v celom materiáli. S materiálom zakladajúcim rozpočtovo nekrytý vplyv Komisia nesúhlasí. Všetky výdavky vyplývajúce z materiálu Komisia žiada zabezpečiť v rámci limitov rozpočtu kapitoly MDV SR na príslušný rozpočtový rok.  V bode 2.1.1 Financovanie návrhu predkladateľ uvádza, že „Finančné prostriedky budú zabezpečené presunom kapitálových výdavkov roku 2022 do nasledujúceho rozpočtového roka podľa § 8 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. V prípade, že nedôjde k presunu kapitálových výdavkov roku 2022 do nasledujúceho rozpočtového roka, bude nevyhnutné požiadať o prostriedky z rozpočtu rozpočtovým opatrením MF SR.“. Komisia upozorňuje, že v súlade so zákonom č. 523/2004 Z. z. k presunu rozpočtových prostriedkov dochádza len v rámci rozpočtu kapitoly, pričom presunmi nie je možné meniť záväzné ukazovatele. V tomto prípade má ísť o viazané kapitálové výdavky z roku 2022. O rozpočtové opatrenie bude potrebné požiadať aj v prípade použitia viazaných kapitálových výdavkov z roku 2022, keďže o sumu viazaných prostriedkov ministerstvo financií môže povoliť prekročenie limitu výdavkov v nasledujúcom rozpočtovom roku, čo sa vykonáva rozpočtovým opatrením. Uvedený text je potrebné upraviť.  Do analýzy vplyvov na rozpočet Komisia žiada doplniť zdroje vstupných hodnôt a prepočty, ktoré boli použité pri kvantifikácii dopadu na rozpočet verejnej správy a ostatných zdrojov financovania jednotlivých projektov.  V doložke vplyvov na rozpočet verejnej správy nie sú uvedené odkazy na zdroje vstupných hodnôt alebo konkrétne podklady, ktoré boli použité pri kvantifikácii dopadu na rozpočet verejnej správy. Bez uvedenia vstupných zdrojov nie je možné overiť odhadovaný vplyv na rozpočet verejnej správy (ŠR, POO, iné). Komisia žiada doplniť zdroje vstupných hodnôt a spôsoby prepočtov výšky výdavkov.  **MDV SR: Pripomienka akceptovaná. MDV SR zaslalo materiál na PPK dňa 15. 12.2022. Ministerstvo financií SR rozpočtovým opatrením č. 132/2022, list MF SR č. MF/020573/2022-441 zo 16. 12. 2022, viazalo Ministerstvu dopravy a výstavby SR v súlade s § 8 ods. 6 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov kapitálové výdavky v celkovej sume 89 523 769,31 eur, z toho na prvok medzirezortného podprogramu 0EK0L04 Jednotný informačný systém v cestnej doprave v sume 3 404 158,68 eur. Na základe tejto informácie bol upravený materiál, že ide o zabezpečený vplyv v kapitole MDV SR. Zároveň text uvedený v časti 2.1.1 Analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu bol upravený na základe pripomienky Stálej pracovnej komisie.**  **Zároveň bod „2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie“ Analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu bol doplnený o informácie súvisiace s odhadom nákladov na zmenu systému.**  **Zároveň do časti 12 doložky vybraných vplyvov „zdroje“ bola doplnená informácia že sa uskutočnila konzultácia s dodávateľom systému Jednotného informačného systému v cestnej doprave TEMPEST, a.s. ohľadom odhadu finančných nákladov na zmenu systému.**  **K vplyvom na informatizáciu spoločnosti**  Komisia súhlasí s tvrdením predkladateľa, že predmetný návrh zákona má vplyv na informatizáciu spoločnosti. V bode 6.2. však treba upraviť názov systému, keďže jeho názov pod ktorým je zaregistrovaný v MetaIS nie je úplne totožný.  **MDV SR: Pripomienka akceptovaná bod 6.2 upravený na základe MetaIS.**  **K sociálnym vplyvom**  Je potrebné zhodnotiť sociálne vplyvy predkladaného materiálu a označiť ich aj v doložke vybraných vplyvov.  Odôvodnenie: Z predkladaného materiálu vyplýva, že v porovnaní so súčasným stavom dochádza napr. k zmenám v oblasti pravidiel predaja vozidla taxislužby súkromnej osobe. Znamená to, že dochádza k sociálnym vplyvom predloženého materiálu, predovšetkým v oblasti prístupu k zdrojom, právam, tovarom a službám, ktoré je potrebné korektne identifikovať v doložke vybraných vplyvov, ako aj v separátnej analýze sociálnych vplyvov.  **MDV SR: Pripomienka čiastočne akceptovaná.**  **Ide o zmenu ustanovenia na základe potrieb aplikačnej praxe. Na vozidlá taxislužby sa vzťahuje jednoročná lehota technickej a emisnej kontroly. V praxi sa však môže vyskytnúť prípad, kedy prevádzkovateľ taxislužby vozidlo predá súkromnej osobe a nepožiada o vyradenie vozidla taxislužby z koncesie na výkon taxislužby. Nový majiteľ, prípadne držiteľ vozidla nemôže urobiť zmenu v koncesii, ktorá je udelená prevádzkovateľovi taxislužby. Dopravný správny orgán, keď sa dozvie o tejto skutočnosti napríklad na základe podnetu, alebo od nového držiteľa vozidla, upozorní prevádzkovateľa taxislužby na uvedenú skutočnosť. Zmeny v koncesii sa vykonávajú na základe žiadosti prevádzkovateľa taxislužby v správnom konaní a následne je vozidlo taxislužby vyradené z evidencie vozidiel taxislužby. V praxi sa však vyskytujú prípady, kedy držiteľ vozidla musí podrobiť vozidlo emisnej a technickej kontrole počas už prebiehajúceho správneho konania o vyradení vozidla z evidencie taxislužby. Pre účely takýchto prípadov sa spresňuje ustanovenie, na základe ktorého dopravný správny orgán bude môcť vyradiť vozidlo z evidencie vozidiel taxislužby, vzhľadom na to, že vozidlo bolo predané súkromnej osobe. Takéto prípady sa praxi vyskytujú avšak podľa nášho názoru má táto skutočnosť minimálny zanedbateľný sociálny vplyv. Podľa bodu 10 časti II Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov je uvedený nasledovný text „Ak predkladaný materiál má marginálny (zanedbateľný) vplyv na niektorú zo sledovaných oblastí v bode 9 doložky a predkladateľ ho z tohto dôvodu označí ako žiadny vplyv, uvedie v bode 10. Poznámky skutočnosti vysvetľujúce, prečo je tento vplyv marginálny (zanedbateľný). V tejto časti môže predkladateľ vysvetliť, prečo materiál nemá vplyv, zhrnúť vplyvy vo viacerých oblastiach a uviesť prevládajúci charakter vplyvov (pozitívny/negatívny).“ Na základe pripomienky komisie bola upravená a doplnená časť 10 doložky vybraných vplyvov.** |
| 1. **Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov zo záverečného posúdenia č. ..........** (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. Jednotnej metodiky) |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Súhlasné** | **Súhlasné s  návrhom na dopracovanie** | **Nesúhlasné** |   **Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:** |

**Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy,**

**na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu**

**2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

Tabuľka č. 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** | | | |
| **2023** | **2024** | **2025** | **2026** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| v tom: za každý subjekt verejnej správy zvlášť | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *Rozpočtové prostriedky* | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **200 000** | **0** | **0** | **0** |
| v tom: MDV SR – 0EK0L4 | 200 000 | 0 | 0 | 0 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **200 000** | **0** | **0** | **0** |
| *Rozpočtové prostriedky* | 200 000 | 0 | **0** | **0** |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *spolufinancovanie* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *z toho vplyv nových úloh v zmysle ods. 2 Čl. 6 ústavného zákona č. 493/2011 Z. z. o rozpočtovej zodpovednosti* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *z toho vplyv nových úloh v zmysle ods. 2 Čl. 6 ústavného zákona č. 493/2011 Z. z. o rozpočtovej zodpovednosti* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na počet zamestnancov** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na mzdové výdavky** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | **200 000** | **0** | **0** | **0** |
| v tom: MDV SR/0EK0L04 | 200 000 | 0 | 0 | 0 |
| **Iné ako rozpočtové zdroje** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv / úspora** | **0** | **0** | **0** | **0** |

**2.1.1. Financovanie návrhu - Návrh na riešenie úbytku príjmov alebo zvýšených výdavkov podľa § 33 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy:**

Návrh predpokladá negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy vo výške 200 000,- eur na zmenu Jednotného informačného systému v cestnej doprave v súvislosti s umožnením príslušným orgánom prístup k príslušným údajom počas cestných kontrol. Ide o expertný  odhad dodávateľa systému TEMPEST a.s., presné náklady budú stanovené na základe podrobnej analýzy podľa finálneho znenia vykonávacieho nariadenia. Finančné prostriedky sú zabezpečené viazaním kapitálových výdavkov z roku 2022 do nasledujúceho rozpočtového roka podľa § 8 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ich uvoľnením v roku 2023.

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

Na základe článku 16 ods. 2 písm. g) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 , ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy ako aj na základe článku 1 bodu 3 smernice (EÚ) 2022/738 vyplýva, že členské štáty sú povinné viesť zoznam evidenčných čísel vozidiel, ktorými podnik disponuje (vrátane evidenčných čísle prenajatých vozidiel). Evidenčné čísla vozidiel, ktorými podnik disponuje budú vedené v neverejnom registri prevádzkovateľov podľa § 7a odsek 3 písm. c) zákona č. 56/2012 Z. z.. K evidenčným číslam prevádzkovateľov cestnej dopravy budú mať podľa § 7a odsek 4 písm. c) zákona č. 56/2012 Z. z. nepretržitý a priamy prístup orgány iných členských štátov počas cestných kontrol. Európska komisia je splnomocnená na základe článku 16 ods. 6 nariadenia (ES) č. 1071/2009 ako aj na základe článku 1 bodu 8 smernice (EÚ) 2022/738 prijať vykonávací akt týkajúci sa funkcionality systému, aby informácie týkajúce sa evidenčných čísel (vrátane počtu zamestnancov prevádzkovateľa cestnej dopravy a hodnotenie rizikovosti prevádzkovateľa cestnej dopravy) boli prístupné príslušným orgánom počas cestných kontrol. Európska komisia je povinná vydať vykonávací akt najneskôr do 2.7.2023. Na základe informácií z Európskej komisie návrh zmeny vykonávacieho nariadenie Komisie (EÚ) 2016/480, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy je v súčasnosti v príprave. Členské štáty budú povinné podľa článku 16 odseku 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 do 12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti zmeny vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2016/480 umožniť príslušným orgánom prístup k príslušným údajom počas cestných kontrol. Táto zmena má vplyv na zmenu Jednotného informačného systému v cestnej doprave a tým aj na náklady súvisiace so zmenou tohto systému.

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

zmena v nároku

nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

kombinovaný návrh

x iné

**2.2.3. Predpoklady vývoja objemu aktivít:**

Jasne popíšte, v prípade potreby použite nižšie uvedenú tabuľku. Uveďte aj odhady základov daní a/alebo poplatkov, ak sa ich táto zmena týka.

Tabuľka č. 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objem aktivít** | **Odhadované objemy** | | | |
| **2023** | **2024** | **2025** | **2026** |
| Indikátor ABC |  |  |  |  |
| Indikátor KLM |  |  |  |  |
| Indikátor XYZ |  |  |  |  |

**2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie**

Členské štáty budú povinné podľa článku 16 odseku 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 do 12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti zmeny vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2016/480 umožniť príslušným orgánom prístup k príslušným údajom počas cestných kontrol. Táto zmena má vplyv na zmenu Jednotného informačného systému v cestnej doprave a tým aj na náklady súvisiace so zmenou tohto systému. MDV SR v čase prípravy návrhu zákona malo k dispozícii iba pracovnú verziu návrhu nariadenia Európskej komisie zverejneného na internetovej stránke Európskej komisie.

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13504-European-register-for-road-undertakings-ERRU-amendment_en>

Dodávateľom Jednotného informačného systému v cestnej doprave je TEMPEST a.s. na základe zmluvy 654/DE00/2021. Vstupnou hodnotou zmeny Jednotného informačného systému sú sadzby za človekohodinu práce experta tak ako je to uvedené v zmluve. Vzhľadom na to, že neexistuje finálna verzia zmeny vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2016/480, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy boli vykonané konzultácie s dodávateľom TEMPEST a.s. ohľadom odhadu nákladov na zmenu systému pre účely stanovenia doložky vybraných vplyvov. Negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy z dôvodu nákladov na zmenu systému bol odhadnutý dodávateľom vo výške do 200 000 eur. Ide o expertný odhad presné náklady budú stanovené na základe podrobnej analýzy podľa finálneho znenia vykonávacieho nariadenia.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR Tabuľka č. 3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách) MDV SR** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2023** | **2024** | **2025** | **2026** |
| **Bežné výdavky (600)** |  |  |  |  |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  |  |  |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  |  |  |  |  |
| Tovary a služby (630)2 |  |  |  |  |  |
| Bežné transfery (640)2 |  |  |  |  |  |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s  úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájmom (650)2 |  |  |  |  |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** | **200 000** | **0** | **0** | **0** |  |
| Obstarávanie kapitálových aktív (711 003)2 | **200 000** |  |  |  |  |
| Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |  |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **200 000** | **0** | **0** | **0** |  |

2 – výdavky rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Analýza vplyvov na informatizáciu spoločnosti** | | | | | |
| **Budovanie základných pilierov informatizácie** | | | | | |
| **Biznis vrstva** | **A – nová služba**  **B – zmena služby** | **Kód koncovej služby** | **Názov koncovej služby** | | **Úroveň elektronizácie** |
| **6.1.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúcich koncových služieb verejnej správy alebo vytvorenie nových služieb pre občana alebo podnikateľa? | **-** | **-** | **-** | | ***-*** |
| **Aplikačná a technologická vrstva** | **A – nový systém**  **B – zmena systému** | **Kód systému** | **Názov systému** | | **Vo vládnom cloude – áno / nie** |
| **6.2.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúceho alebo vytvorenie nového informačného systému verejnej správy? Predpokladá správca umiestnenie informačného systému vo vládnom cloude? | B | Isvs\_4867 | JISCD - Jednotný informačný systém v cestnej doprave | | nie |
| **Financovanie procesu informatizácie** | **Rezortná úroveň** | **Nadrezortná úroveň** | | **A - z prostriedkov EÚ B - z ďalších zdrojov financovania** | |
| **6.3.** Vyžaduje si proces informatizácie finančné investície?  *(Uveďte príslušnú úroveň financovania a kvantifikáciu finančných výdavkov uveďte v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy.)* | *x* | *-* | | *-* | |
| **Zjednodušenie prístupu ku konaniu a odstraňovanie byrokracie** | | | | | |
| **Elektronické konanie** | | | | | |
| **6.4.1.** Predpokladá predložený návrh vedenie konania o právach, právom chránených záujmoch alebo povinnostiach fyzických osôb a právnických osôb? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | *-* | | | |
| **6.4.2.** Je dané konanie možné v celku vykonať elektronicky? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | *-* | | | |
| **6.4.3.** Je úprava konania kompatibilná s inštitútmi zákona o e-Governmente a je na dané konanie zákon o e-Governmente možné použiť? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | *-* | | | |
| **Zásada „jedenkrát a dosť“** | | | | | |
| **6.5.1.** Predpokladá predložený návrh predkladanie dokumentov, informácií alebo preukazovanie skutočností (ďalej len „údaje“) orgánu, ktorý konanie vedie? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | *-* | | | |
| **6.5.2.** Predpokladá predložený návrh, aby sa predkladali údaje, ktoré sa nachádzajú v zákonom ustanovenej evidencii vedenej orgánom, ktorý konanie vedie alebo iným orgánom? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | Podľa §7a zákona č. 56/2012 Z. z. k neverejnej časti registra prevádzkovateľov podľa odseku 3 písm. c) až e) budú mať nepretržitý a priamy prístup orgány iných členských štátov počas cestných kontrol. Ide o údaje evidenčné čísla vozidiel, ktorými podnik disponuje, počet zamestnancov u prevádzkovateľa cestnej dopravy a hodnotenie rizikovosti prevádzkovateľa cestnej dopravy. | | | |
| **6.5.3.** Budú údaje poskytované režimom podľa zákona č. 177/2018 Z.z. v znení neskorších predpisov alebo iným obdobným spôsobom, ktorý zabezpečí, aby si údaje orgán, ktorý konanie vedie, získaval z úradnej moci a nemuseli mu byť predkladané subjektom súkromného práva, navrhovateľom, žiadateľom, účastníkom konania (ďalej len „účastník konania“)? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | Podľa návrhu zákona (§45 ods. 10) Policajný zbor, inšpektoráty práce, štátne orgány a orgány územnej samosprávy, Sociálna poisťovňa a Národná diaľničná spoločnosť poskytujú ministerstvu, okresným úradom v sídle kraja, vyšším územným celkom a obciam na účely odborného dozoru súčinnosť; na tento účel sú povinní im poskytnúť požadované doklady, podklady, vyjadrenia, výstupy z informačných systémov a informácie, ktoré získali pri výkone svojej činnosti. | | | |
| **6.5.4.** Ak si orgán, ktorý konanie vedie, údaje nebude získavať z úradnej moci ale mu budú predkladané účastníkom konania, je v návrhu upravené prechodné obdobie, po ktorého uplynutí si údaje orgán, ktorý konanie vedie, bude získavať z úradnej moci? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | Podľa návrhu zákona (§45 ods. 10) Policajný zbor, inšpektoráty práce, štátne orgány a orgány územnej samosprávy, Sociálna poisťovňa a Národná diaľničná spoločnosť poskytujú ministerstvu, okresným úradom v sídle kraja, vyšším územným celkom a obciam na účely odborného dozoru súčinnosť; na tento účel sú povinní im poskytnúť požadované doklady, podklady, vyjadrenia, výstupy z informačných systémov a informácie, ktoré získali pri výkone svojej činnosti. | | | |
| **Výmena údajov medzi orgánmi verejnej moci** | | | | | |
| **6.6.1.** Predpokladá predložený návrh zriadenie novej evidencie údajov alebo upravuje vedenie evidencie údajov? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | Podľa §7a zákona č. 56/2012 Z. z. k neverejnej časti registra prevádzkovateľov podľa odseku 3 písm. c) až e) budú mať nepretržitý a priamy prístup orgány iných členských štátov počas cestných kontrol. Ide o údaje evidenčné čísla vozidiel, ktorými podnik disponuje, počet zamestnancov u prevádzkovateľa cestnej dopravy a hodnotenie rizikovosti prevádzkovateľa cestnej dopravy. | | | |
| **6.6.2.** Umožňuje predložený návrh poskytovanie údajov z evidencie iným orgánom verejnej moci, resp. iným osobám na plnenie ich zákonom ustanovených úloh bez obmedzenia subjektu (teda vo všetkých prípadoch, kedy tieto údaje na plnenie zákonom ustanovených úloh potrebujú)? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | Podľa §7a zákona č. 56/2012 Z. z. k neverejnej časti registra prevádzkovateľov podľa odseku 3 písm. c) až e) budú mať nepretržitý a priamy prístup orgány iných členských štátov počas cestných kontrol. Ide o údaje evidenčné čísla vozidiel, ktorými podnik disponuje, počet zamestnancov u prevádzkovateľa cestnej dopravy a hodnotenie rizikovosti prevádzkovateľa cestnej dopravy. | | | |
| **6.6.3.** Je zabezpečené poskytovanie údajov z evidencie elektronicky a automatizovaným spôsobom? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | Áno funkcionalita bude stanovená právnym predpisom Európskej komisie. Zmeny budú zohľadnené v rámci Jednotného informačného systému v cestnej doprave. | | | |
| **6.6.4.** Je na poskytovanie údajov z evidencie využitý režim podľa zákona č. 177/2018 Z.z. v znení neskorších predpisov? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | *-* | | | |
| **Referenčné údaje** | | | | | |
| **6.7.1.** Predpokladá predložený návrh zriadenie novej evidencie údajov alebo upravuje vedenie evidencie údajov, ktoré budú navrhnuté na zaradenie do zoznamu referenčných údajov podľa § 51 zákona č. 305/2013 Z.z. o e-Governmente? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | *-* | | | |
| **6.7.2.** Kedy je plánované zaradenie údajov z evidencie do zoznamu referenčných údajov podľa § 51 zákona č. 305/2013 Z.z. o e-Governmente? | |  |  | | --- | --- | |  | **-** | |  |  | | *-* | | | |

**Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie**

**Názov materiálu:** Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov

**Predkladateľ:** Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

**3.1 Náklady regulácie**

***3.1.1 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tabuľka č. 1: Zmeny nákladov v prepočte na podnikateľské prostredie, Vyhodnotenie pravidla 1in2out** | | | |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  | ***TYP NÁKLADOV*** | **Zvýšenie nákladov v € na PP** | | **Zníženie nákladov v € na PP** | |  |
|  | ***A.Dane, odvody, clá a poplatky, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality*** | **0** | | **0** | |  |
|  | ***B. Iné poplatky*** | **0** | | **0** | |  |
|  | ***C. Nepriame finančné náklady*** | **0** | | **6 000 000** | |  |
|  | ***D. Administratívne náklady*** | **0** | | **0** | |  |
|  | ***Spolu = A+B+C+D*** | **0** | | **6 000 000** | |  |
|  | ***Z toho*** |  | |  | |  |
|  | ***E. Vplyv na mikro, malé a stredné podn.*** | **0** | | **0** | |  |
|  | ***F. Úplná harmonizácia práva EÚ*** *(okrem daní, odvodov, ciel a poplatkov, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality)* | **0** | | **6 000 000** | |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  | *VÝPOČET PRAVIDLA 1in2out:* | IN | | OUT | |  |
|  | *G. Náklady okrem výnimiek = B+C+D-F* | **0** | | **0** | |  |

***3.1.2 Výpočty vplyvov jednotlivých regulácií na zmeny v nákladoch podnikateľov***

*Tabuľka č. 2: Výpočet vplyvov jednotlivých regulácií (nahraďte rovnakou tabuľkou po vyplnení Kalkulačky nákladov):*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tabuľka č. 2: Výpočet vplyvov jednotlivých regulácií** | | | | | | | | | | | |  | |  | |
| **P.č.** | **Zrozumiteľný a stručný opis regulácie  (dôvod zvýšenia/zníženia nákladov na PP)** | **Číslo normy** (zákona, vyhlášky a pod.) | **Lokalizácia (§, ods.)** | **Pôvod regulácie:** SR/EÚ úplná harm./EÚ harm. s možnosťou voľby | **Účinnosť regulácie** | **Kategória dotk. subjektov** | **Počet subjektov spolu** | **Počet subjektov MSP** | **Vplyv na 1 podnik. v €** | **Vplyv na kategóriu dotk. subjektov v €** | **Druh vplyvu** In (zvyšuje náklady) /  Out (znižuje náklady) | |  | |
|  | |
|  | |
|  | |
|  | |
|  | |
| 1 | Prenájom vozidla evidovaného v inom členskom štáte EÚ ak podmienky prenájmu sú výhodnejšie ako v SR | 56/2012 | §32 | EÚ úplná harmonizácia | 01.08.23 | Dopravcovia v nákladnej a osobnej doprave | 2 000 | N | 3 000 | 6 000 000 | Out (znižuje náklady) | |  | |

***Doplňujúce informácie k spôsobu výpočtu vplyvov jednotlivých regulácií na zmenu nákladov***

Počet dopravcov oprávnených na podnikanie v nákladnej a osobne doprave je k 26. januáru 2023 - 9687. Počet vozidiel v nákladnej a osobnej doprave odhadujeme na 40 000. Priemerná cena prenájmu vozidla mesačne je 3000 eur. Odhadujeme že cca 2 000 vozidiel môže byť v roku 2024 prenajatých z iných členských štátov. Ak predpokladáme, že dopravca získa prenájom vozidla o cca 500 eur lacnejšie, úspora na 6 mesiacov je 3000 eur na jedno vozidlo a na 2000 vozidiel to tvorí sumu 6 000 000 eur na celé podnikateľské prostredie. Ide iba o vzorový odhad pozitívnych vplyvov na základe expertného odhadu Odboru cestnej dopravy Ministerstva dopravy SR ohľadom počtu vozidiel, ktoré by mohli byť v roku 2024 prenajatých v iných členských štátov.

**3.2 Vyhodnotenie konzultácií s podnikateľskými subjektmi pred predbežným pripomienkovým konaním**

Verejnosť bola o príprave návrhu zákona informovaná prostredníctvom predbežnej informácie č. PI/2022/274 (ďalej len „predbežná informácia“) zverejnenej v informačnom systéme verejnej správy Slov-Lex od 26.10. 2022 do 9.11. 2022. K tejto predbežnej informácii bola vznesená jedna pripomienka združenia ČESMAD Slovakia. Pripomienka bola vzájomne odkomunikovaná a vzatá na vedomie, pretože sa týkala právneho predpisu, ktorý nebol predmetom novelizácie. Konzultácie sa uskutočnili iba v rozsahu potreby informácií potrebných na prípravu návrhu zákona.

3.3 Vplyvy na konkurencieschopnosť a produktivitu

Ohľadom konkurencieschopnosti a produktivity návrh zákona môže mať pozitívny vplyv.

Pozitívny vplyv spočíva v otvorení trhu s prenajatými vozidlami, čo môže mať za následok nižšie sumy za prenájom vozidla a teda aj zníženie nákladov pre dopravcov. Rovnako v prípade výpadku nákladných vozidiel v Slovenskej republike a možnosti výpožičky nákladných vozidiel evidovaných v inom členskom štáte Európskej únie predpokladáme pozitívny vplyv pre firmy, ktoré v nadväznosti na výpožičku nákladných áut zo zahraničia neprídu o zisk. Pozitívny dopad to môže mať aj na spoločnosti, ktoré prenajímajú vozidlá pričom sa im rozšíri zákaznícke portfólio aj z iných členských štátov. Návrh zákona nemá vplyv na cezhraničné investície, neovplyvňuje dostupnosť základných zdrojov ani návrh zákona nemá vplyv na inováciu vedu a výskum.

Konkurencieschopnosť:

Na základe uvedených odpovedí zaškrtnite a popíšte, či materiál konkurencieschopnosť:

x zvyšuje ☐ nemení x znižuje

Zvyšuje z dôvodu, že dopravcovia si môžu za výhodnejších podmienok prenajať vozidlo v inom členskom štáte. Konkurencieschopnosť môže byť znížená a to z dôvodu sťaženej kontroly podmienok pravidiel kabotáže. Umožnením disponovať vozidlami evidovanými v inom členskom štáte ako je štát usadenia podniku bude mať negatívny vplyv na podnikateľské prostredie a zároveň aj na kontrolné orgány, ktorým sa sťaží kontrola určitých druhov prepráv – konkrétne kabotáže. Podľa novej úpravy si bude môcť zahraničný dopravca prenajať vozidlo so slovenskou EČV a vykonávať kabotážne prepravy napríklad na území SR nad rámec povolených kabotážnych prepráv. V prípade kontroly zameranej na dodržiavanie pravidiel kabotážnych prepráv bude pre kontrolné orgány náročnejšie kontrolovať pravidlá kabotáže. Zložitosť výkonu kontroly kabotážnych prepráv môže mať negatívny vplyv na slovenských dopravcov, kedy budú zahraniční dopravcovia vykonávať prepravy v rozpore s pravidlami kabotáže (články 8 a 9 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1072/2009/ES z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodných trh), čo môže sťažiť kontrolu dodržiavanie pravidiel.

***Produktivita:***

*Aký má materiál vplyv na zmenu pomeru medzi produkciou podnikov a ich nákladmi?*

*Na základe uvedenej odpovede zaškrtnite a popíšte, či materiál produktivitu:*

*☐ zvyšuje x nemení ☐ znižuje*

**3.4 Iné vplyvy na podnikateľské prostredie**

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**návrhu zákona s právom Európskej únie**

1. **Navrhovateľ zákona**: Vláda Slovenskej republiky

2. **Názov návrhu zákona**: Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov

3. **Predmet zákona je upravený v práve Európskej únie**:

a) v primárnom práve v Hlave VI Doprava čl. 90 až 100 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

b) v sekundárnom práve

-

- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES z 18. januára 2006 o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (kodifikované znenie) (Ú. v. EÚ L 33, 4. 2. 2006) - gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. ES L 300, 14.11.2009) v platnom znení - gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (prepracované znenie) (Ú. v. ES L 300, 14.11.2009) v platnom znení - gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

- Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/480 z 1. apríla 2016 , ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1213/2010 (Ú. v. ES L 087 2.4.2016) v platnom znení - gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky .

- Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/738 zo 6. apríla 2022, ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (Ú. v. EÚ L 137, 16.5.2022) - gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

c) v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie

- nie je upravený v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie.

4. **Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii**:

a) lehota na prebranie príslušného právneho aktu Európskej únie, príp. aj osobitná lehota účinnosti jeho ustanovení

- lehota na prebratie smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/738 zo 6. apríla 2022, ktorou sa mení smernica 2006/1/ES o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (Ú. v. EÚ L 137, 16.5.2022) bola stanovená najneskôr do 6. augusta 2023,

b) informácia o začatí konania v rámci „EÚ Pilot“ alebo o začatí postupu Európskej komisie, alebo o konaní Súdneho dvora Európskej únie proti Slovenskej republike podľa čl. 258 a 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v jej platnom znení, spolu s uvedením konkrétnych vytýkaných nedostatkov a požiadaviek na zabezpečenie nápravy so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie

- voči Slovenskej republike nebolo začaté konanie,

c) informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú uvádzané právne akty Európskej únie už prebrané, spolu s uvedením rozsahu ich prebrania, príp. potreby prijatia ďalších úprav

- zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.

- zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v platnom znení,

5. **Návrh zákona je zlučiteľný s právom Európskej únie**:

úplne

**B. Osobitná časť**

**K Čl. I**

K bodu 1

Ide o spresnenie ustanovení týkajúcich sa osvedčenia vodiča.

K bodu 2

Povinnosť dopravcu zverejniť prepravný poriadok na svojom webovom sídle už v súčasnosti vyplýva z § 4 ods. 5 zákona. Z hľadiska aplikačnej praxe sa navrhuje toto ustanovenie doplniť aj do povinnosti dopravcov.

K bodu 3

Legislatívno – technická úprava. Doplnenie do všeobecných povinností dopravcu v cestnej doprave.

K bodu 4

Ide o presun časti ustanovenia do nového písmena t) §7.

K bodu 5

Podľa § 7 písm. m) zákona dopravca je povinný bezodkladne vrátiť osvedčenie vodiča ministerstvu, ak vodič prestal spĺňať podmienky, za ktorých bolo vydané. Ak vodič zmení zamestnávateľa nastávajú prípady, že tieto osvedčenia nie sú vrátané ministerstvu, a následne danému vodičovi nie je možné vydať nové osvedčenie vodiča. Z uvedeného dôvodu sa stanovuje lehota na vrátanie osvedčenia.

K bodu 6

Legislatívno - technická úprava. Podľa § 48 ods. 1 písm. m) zákona dopravný správny orgán uloží pokutu od 100 eur do 15 000 eur tomu, kto nemá v Slovenskej republike vo vlastných priestoroch alebo v prenajatých priestoroch skutočné a stabilné miesto usadenia podniku, neprevádzkuje nevyhnutnú technickú základňu a vozidlový park, nemá v týchto priestoroch originály dokladov o podnikaní v cestnej doprave, najmä povolenia a licencie, nemá v elektronickej alebo v listinnej forme zmluvy o preprave, dokumenty súvisiace s vozidlami, ktorými podnik disponuje, účtovné doklady, doklady o riadení zamestnancov, pracovné zmluvy, doklady v oblasti sociálneho zabezpečenia, doklady s údajmi o rozdelení úloh vodičom a vysielaní vodičov, doklady s údajmi o kabotáži a doklady s údajmi o čase jazdy a dobách odpočinku. V tejto súvislosti sa rovnaké ustanovenia dopĺňajú do povinnosti dopravcu. Ustanovenie § 48 ods.1 písm. m) bolo doplnené do zákona č. 56/2012 Z. z. zákonom č. 397/2021 Z. z. a cieľom bolo eliminovať tzv. schránkové spoločnosti. Napríklad archivácia dokladov s údajmi o čase jazdy a dobách odpočinku vyplýva zo zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z.z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z.z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z.z.. Oblasť sociálneho zabezpečenia je pokrytá zákonom č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení a podobne.

Legislatívno – technická úprava povinnosti dopravcu ohľadom vedúceho dopravy , povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, licencie Spoločenstva, finančnej spoľahlivosti, prenajatých vozidiel , zamestnávania vodičov . Zároveň sa ustanovuje lehota na poskytnutie požadovaných údajov pri kontrole a odbornom dozore orgánom dozoru a kontrolným orgánom.

K bodu 7

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 8

Ide o úpravu ustanovenia na základe potreby aplikačnej praxe, najmä však z dôvodu zabezpečenia preverovania a kontroly vozidiel.

K bodu 9

Ide o zmenu ustanovenia na základe potrieb aplikačnej praxe. Na vozidlá taxislužby sa vzťahuje jednoročná lehota technickej a emisnej kontroly. V praxi sa však vyskytujú prípady, kedy prevádzkovateľ taxislužby vozidlo predá súkromnej osobe a nepožiada o vyradenie vozidla taxislužby z koncesie na výkon taxislužby. Nový majiteľ, prípadne držiteľ vozidla však nemôže urobiť zmenu v koncesii, ktorá je udelená prevádzkovateľovi taxislužby. Dopravný správny orgán, keď sa dozvie o tejto skutočnosti (napríklad na základe podnetu, alebo od nového držiteľa vozidla), upozorní prevádzkovateľa taxislužby na uvedenú skutočnosť, avšak v danom prípade je potrebné urobiť zmeny v koncesii na základe žiadosti prevádzkovateľa taxislužby, pričom ďalej prebieha správne konanie, a čaká sa na nadobudnutie právoplatnosti rozhodnutia. Až následne je vozidlo taxislužby vyradené z evidencie vozidiel taxislužby. V praxi sa však stávajú prípady, kedy medzitým držiteľ vozidla musí podrobiť vozidlo emisnej a technickej kontrole, pričom vozidlo je stále evidované ako vozidlo taxislužby, avšak v skutočnosti už vozidlom taxislužby nie je. Z tohto dôvodu sa spresňuje ustanovenie, na základe ktorého dopravný správny orgán vyradí takéto vozidlo z evidencie vozidiel taxislužby, vzhľadom na to, že vozidlo bolo predané súkromnej osobe.

K bodom 10 až 12

V súlade so smernicou (EÚ) 2022/738 sa upravujú príslušné ustanovenia. Stanovuje sa počet vozidiel evidovaných v inom členskom štáte Európskej únie, ktoré je možné prenajať a používať pre účely nákladnej dopravy. Zároveň sa ustanovuje obdobie ma ktoré bude možné prenajať a používať pre účely nákladnej dopravy vozidlá evidované v inom členskom štáte. V prenajatých vozidlách musia byť v listinnej alebo v elektronickej podobe doklady uvedené v §32 ods. 1 zákona č. 56/2012 Z. z. Transpozičné opatrenia, ktoré transponujú ustanovenia s dobrovoľnou transpozíciou predstavujú goldplating. Podľa tabuľky zhody dobrovoľná transpozícia „D“ sa týka článku 1 odsek 2, bod 2 písmená a) až d) smernice (EÚ) 2022/738.

Podľa článku 1 odsek 2, bod 2 písmeno a) smernice (EÚ) 2022/738 znie „Ak je prenajaté vozidlo evidované alebo uvedené do prevádzky v súlade s právnymi predpismi iného členského štátu, členský štát, v ktorom je podnik cestnej dopravy usadený, môže:

a) obmedziť dobu, počas ktorej sa môže prenajaté vozidlo používať na jeho území, za predpokladu, že používanie prenajatého vozidla tým istým podnikom cestnej dopravy je povolené na dobu najmenej dvoch po sebe idúcich mesiacov v ktoromkoľvek kalendárnom roku; v uvedenom prípade môže členský štát vyžadovať, aby zmluva o prenájme netrvala dlhšie ako doba stanovená týmto členským štátom;“

V rámci návrhu zákona lehota najmenej dvoch po sebe idúcich mesiacov bola rozšírená na 6 mesiacov a to z dôvodu, vhodnejšieho využitia takto prenajatého vozidla.

K bodu 13

Úprava poznámky pod čiarou na aktuálne vykonávacie nariadenie

K bodu 14

Upravuje sa kompetencia okresného úradu v sídle kraja, ktorý bude rozhodovať o používaní vozidla evidovaného v inom členskom štáte Európskej únie a viesť evidenciu takýchto vozidiel, ktorými dopravný podnik disponuje. Evidenčné čísla takýchto vozidiel budú vedené v neverejnom registri prevádzkovateľov podľa § 7a ods. 3 písm. c) zákona. K evidenčným číslam prevádzkovateľov cestnej dopravy budú mať podľa § 7a ods. 4 písm. c) zákona č. 56/2012 Z. z. nepretržitý a priamy prístup orgány iných členských štátov počas cestných kontrol.

K bodom 15 až 18

V súvislosti s odborným dozorom a kontrolou sa ustanovuje súčinnosť subjektov kontroly. Zároveň sa ustanovuje súčinnosť aj iných orgánov a osôb pre zefektívnenie činnosti odborného dozoru podľa zákona č. 56/2012 Z. z.. Podobné ustanovenia už v súčasnosti sú uvedené v § 16 zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov ako aj v § 11d zákona č. 280/2006 Z. z. o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov v znení neskorších predpisov. Príslušné orgány budú údaje poskytovať na základe žiadosti konkrétneho orgánu. Žiadosť môže mať formu písomnej žiadosti alebo žiadosť vo forme e-mailu. V takejto žiadosti sa určia konkrétne požadované údaje a účel využitia s konkrétnym odborným dozorom.

Upravuje sa kompetencia osôb poverených výkonom odborného dozoru pri výkone kontroly a zároveň sa špecifikuje spôsob oznamovania výkonu odborného dozoru kontrolovanej osobe. Taktiež sa upravujú aj výsledné materiály z odborného dozoru.

Úprava oprávnení spočívajúcich vo vyhotovovaní fotografií a kópií dokumentov, dokladov, iných materiálov, dokladov totožnosti, je striktne nevyhnutná pre zabezpečenie výkonu odborného dozoru a zaznamenanie kontrolovaných skutočností, ako aj pre prípadné následné správne konanie o uloženie sankcií. Všetky zabezpečené podklady budú použité výhradne pre účely odborného dozoru a následných konaní, pričom orgány odborného dozoru vykonajú všetky nevyhnutné opatrenia, aby nedošlo k ich zneužitiu. Odôvodnenosť odoberania originálov dokladov, písomných dokumentov a iných materiálov mimo priestorov kontrolovanej osoby bude spočívať najmä pri podozrení na ich nepravosť, či pozmeňovanie.

Z dôvodu aplikačnej praxe bolo tak isto nevyhnutné upraviť aj možnosť nepreukázania sa preukazom kontrolóra pred výkonom odborného dozoru. Uvedená úprava je potrebná z dôvodu vykonávania odborného dozoru napríklad na podklade údajov z informačných systémov, kedy nie je potrebné vykonať kontrolu priamo na mieste a  bolo by veľmi neefektívne a nehospodárne vycestovať za kontrolovanou osobou len kvôli preukázaniu sa a informovaní o prebiehajúcom odbornom dozore. Tak isto aj v prípade vykonávania odborného dozoru so zameraním na plnenie určitých povinností kontrolovanej osoby (napr. dodržiavanie práv cestujúcich, prepravného poriadku, povolenia, vydávanie cestovných lístkov, používanie taxametrov a pod.) by mohlo oznámením o prebiehajúcom odbornom dozore dôjsť k zmareniu účelu tohto odborného dozoru.

K bodu 19

Legislatívno - technická úprava v súvislosti s bodom 5.

K bodom 20 až 21 a 24

Upravujú sa iné správne delikty.

K bodu 22

Zjednotenie lehoty na 15 kalendárnych dni pre kontrolovaný subjekt na predloženie údajov podľa § 29 ods. 1 písm. j).

K bodu 23

Uvedené doplnenie taxatívneho vymenovania spôsobov sťaženia výkonu kontroly zo strany kontrolovaného subjektu si vyžaduje prax, kedy uvedené situácie odmietnutia podrobiť sa kontrole sa pri výkone odborného dozoru dejú a zákon o cestnej doprave takéto vážne negatívne správanie a jeho trestanie explicitne nespomína.

K bodu 25

Vozidlá taxislužby sa v prevažnej miere označujú prostredníctvom odnímateľných magnetických označení. V praxi sa často stáva, že vodiči vozidiel taxislužby si tieto označenia neumiestňujú na vozidlá viditeľným spôsobom, ponechávajú ich v batožinovom priestore vozidla, prípadne ich umiestňujú takým spôsobom, že nie sú čitateľné. V takýchto prípadoch by zodpovednosť za nesprávne umiestnenie označenia vozidla, respektíve za neumiestnenie označenia na vozidle mal niesť vodič, ktorý by mal byť aj sankcionovaný.

K bodu 26

Ustanovuje spoločná právna úprava vo vzťahu k spracovávaniu osobných údajov.

K bodom 27 až 30

Z dôvodu aplikačnej praxe a vzhľadom na potrebu plnenia podmienok na získanie povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, licencie Spoločenstva, koncesie na taxislužbu a povolenia na prevádzkovanie dispečingu sa ustanovuje lehota, kedy môže žiadateľ najskôr podať návrh na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, návrh na udelenie licencie Spoločenstva, koncesie na taxislužbu a povolenia na prevádzkovanie dispečingu na okresný úrad v sídle kraja. Ide o zabezpečenie toho, aby žiadatelia zámerne nepodávali návrh príliš skoro z dôvodu napríklad preukázania plnenia podmienky finančnej spoľahlivosti.

K bodu 31

Ide o úpravu ustanovení vzhľadom na to, že sa špecifikujú podmienky týkajúce sa vozidiel taxislužby vo vzťahu na ich evidenciu.

K bodu 32

Zo zoznamu preberaných právne záväzných aktov Európskej únie sa vypúšťa prvý bod.

K bodu 33

Do zoznamu preberaných právne záväzných aktov Európskej únie sa dopĺňa smernica (EÚ) 2022/738.

**K Čl. II**

Navrhuje sa účinnosť návrhu zákona.

Bratislava 22. februára 2023

**Eduard Heger, v. r.**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Andrej Doležal, v. r.**

minister dopravy Slovenskej republiky