**DôvodovÁ SPRÁVA**

# A. Všeobecná časť

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení zákon Národnej rady Slovenskej republiky č.  145/1995  Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „návrh zákona“) sa predkladá ako iniciatívny materiál.

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 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. Ministerstvo dopravy SR začalo legislatívny proces k návrhu zákona dňa 26. októbra 2022 zverejnením predbežnej informácie PI/2022/274 na právnom a informačnom portáli Slov-Lex, návrh zákona bol predmetom medzirezortného pripomienkového konania, bol schválený v Legislatívnej rade vlády SR, schválený na rokovaní vlády SR a dňa 24. februára 2023 doručený do Národnej rady SR na prerokovanie ako tlač 1458. Národná rada SR po prerokovaní vládneho návrhu zákona v prvom čítaní rozhodla uznesením č. 2140 zo dňa 23. marca 2023, že nebude pokračovať v rokovaní o tomto vládnom návrhu zákona. Z tohto dôvodu Ministerstvo dopravy SR začalo nový legislatívny proces zverejnením predbežnej informácie č. PI/2023/327 v informačnom systéme verejnej správy Slov-Lex od 27. novembra 2023 do 4. decembra 2023. V termíne od 28. decembra 2023 do 9. januára 2024 prebiehalo predbežné pripomienkové konanie a od 11. januára 2024 do 31. januára 2024 prebiehalo verejné pripomienkové konanie.

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.

Návrh zákona má negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, negatívny a pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie, pozitívny vplyv na informatizáciu spoločnosti a nemá sociálny vplyv, vplyv na životné prostredie, na služby verejnej správy pre občana, na manželstvo, rodičovstvo a rodinu. 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 a ktorým sa mení zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** |
| Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky |
| **Charakter predkladaného materiálu** |[ ]  Materiál nelegislatívnej povahy |
|  |[x]  Materiál legislatívnej povahy |
|  |[x]  Transpozícia/ implementácia práva EÚ |
| *V prípade transpozície/implementácie uveďte zoznam transponovaných/implementovaných 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** | 28.12. 2023 – 9.1.2024 |
| **Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie** | január 2024 |
| **Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP\*\***  |  |
| **Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR\*** | marec 2024 |
|  |
| 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 Európskej únie (ďalej len „členský štát“) 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 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 ako aj úprava ustanovení týkajúcich sa odborného dozoru a kontroly a podmienok oblasti taxislužby.  |
| 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. Prevádzkovatelia taxislužby. |
| 1. **Alternatívne riešenia**
 |
| Alternatívne riešenia boli zvažované iba ohľadom doby prenájmu motorového vozidla evidovaného v inom členskom štáte. 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** | [x]  **Nie** |
| *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:* |
| 1. **Transpozícia/implementácia práva EÚ**
 |
|

|  |
| --- |
| *Uveďte, či v predkladanom návrhu právneho predpisu dochádza ku goldplatingu podľa tabuľky zhody, resp. či ku goldplatingu dochádza pri implementácii práva EÚ.*  |
| [x]  **Áno** [ ]  **Nie***Ak áno, uveďte, ktorých vplyvov podľa bodu 9 sa goldplating týka:*  |
| Článok 1 ods. 2, bod 2 písm. a), c) a d) smernice (EÚ) 2022/738 – goldplating typu b) týkajúci sa podnikateľského prostredia |

 |
|  |
| 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.\*\*\* posudzovanie sa týka len zmien v I. a II. pilieri univerzálneho systému dôchodkového zabezpečenia s identifikovaným dopadom od 0,1 % HDP (vrátane) na dlhodobom horizonte. |
| 1. **Vybrané vplyvy materiálu**
 |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** |[ ]  **Pozitívne** |[ ]  **Žiadne** |[x]  **Negatívne** |
|  z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy,  v prípade identifikovaného negatívneho  vplyvu |[x]  Áno |[ ]  Nie |[ ]  Čiastočne |
| **v tom vplyvy na rozpočty obcí a vyšších územných celkov** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy,v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu |[ ]  Áno |[ ]  Nie |[ ]  Čiastočne |
| Vplyv na dlhodobú udržateľnosť verejných financií v prípade vybraných opatrení \*\*\* |[ ]  Áno |  |  |[ ]  Nie |
| **Vplyvy na limit verejných výdavkov** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** |[x]  **Pozitívne** |[ ]  **Žiadne** |[x]  **Negatívne** |
|  z toho vplyvy na MSP |[x]  Pozitívne |[ ]  Žiadne |[x]  Negatívne |
|  Mechanizmus znižovania byrokracie  a nákladov sa uplatňuje: |[ ]  Áno |  |  |[x]  Nie |
| **Sociálne vplyvy** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
| Materiál je posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov |[ ]  Áno |  |  |[x]  Nie |
| **Vplyvy na informatizáciu spoločnosti** |[x]  **Pozitívne** |[ ]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **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 čísiel 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 vydala vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2381 z 29. septembra 2023, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2016/480, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy. Členské štáty sú povinné podľa článku 16 odseku 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009 v platnom znení do 12 mesiacov (do 24. októbra 2024) 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. 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 v 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 republikySekcia cestnej dopravy a pozemných komunikáciíOdbor cestnej dopravy Ing. Marek HudecNámestie slobody č. 6810 05 BratislavaSlovenská republikae-mail: marek.hudec@mindop.sktel. +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 ALANATA, a.s. ohľadom expertného odhadu finančných nákladov na zmenu systému.
 |
| 1. **Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č. 290/2023**

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| [ ]  **Súhlasné**  | [ ]  **Súhlasné s návrhom na dopracovanie** | [x]  **Nesúhlasné** |

**Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:****K doložke vybraných vplyvov** V doložke vybraných vplyvov žiada Komisia preformulovať časť 3. Ciele a výsledný stav v súlade s Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov. Transpozícia smernice EÚ nie je cieľ.**MD SR: Pripomienka akceptovaná a časť 3 doložky vybraných vplyvov bola upravená.** **K vplyvom na podnikateľské prostredie** Komisia žiada predkladateľa o vypracovanie aktuálnej verzie Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie, t. j. včítane bodu „*3.1.4 Odôvodnenie goldplatingu podľa bodu 4 časti III jednotnej metodiky a ďalšie doplňujúce informácie****[[1]](#footnote-1)[1]****“.*Odôvodnenie: V zmysle Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov, ktorá bola aktualizovaná dňa 1.10.2023. <https://www.mhsr.sk/podnikatelske-prostredie/jednotna-metodika/dokumenty?csrt=3096978640773792750> Komisia žiada predkladateľa o doplnenie vplyvov do časti 3.4 Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie.Odôvodnenie: V § 48 ods. 1) písm. aa) sa skracuje lehota povinnosti poskytnutia údajov, v § 49 ods. 2 a 5 sa dopĺňajú spodné hranice výšky pokuty a blokovej pokuty a zároveň sa v § 56l stanovuje, že ak subjekt nesplní podmienky podľa § 27 ods. 17 v znení účinnom od 1. júla 2024, bude jeho vozidlo vyradené z evidencie vozidiel taxislužby najneskôr do 31. decembra 2024. Tieto negatívne vplyvy je potrebné kvalitatívne popísať v časti 3.4 Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie. Komisia žiada predkladateľa o vyplnenie  časti 3.1.4, kde je potrebné  opísať identifikovaný goldplating. Odôvodnenie: Vzhľadom na identifikáciu goldplatingu je v tabuľke zhody v predkladanom materiáli potrebné tento goldplating a jeho vplyvy popísať v časti 3.1.4 analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie.**MD SR: Pripomienka akceptovaná Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie bola upravená podľa pripomienok.****Ku goldplatingu**Pri transponovaní Čl. 1 ods. 2 bod 2 písm. c) smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/738 dochádzka ku goldplatingu tým, že sa obmedzil počet prenajatých vozidiel, ktoré môže podnik používať na najviac 25 % z celkového počtu nákladných vozidiel, ktorými prevádzkovateľ cestnej dopravy disponuje. Komisia preto žiada náležite vyplniť deviaty a desiaty stĺpec tabuľky zhody a pod tabuľku zhody doplniť poznámku „Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie“  a uvedené reflektovať v doložke vybraných vplyvov.Pri transponovaní Čl. 1 ods. 2 bod 2 písm. d) smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/738 dochádzka ku goldplatingu tým, že SR využila možnosť obmedziť používanie takýchto vozidiel na prepravu na vlastný účet. Komisia preto žiada náležite vyplniť deviaty a desiaty stĺpec tabuľky zhody a pod tabuľku zhody doplniť poznámku „Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie“ a uvedené reflektovať v doložke vybraných vplyvov.**MD SR: Pripomienka akceptovaná tabuľka zhody ako aj doložka vplyvov bola upravená.** **K vplyvom na rozpočet verejnej správy**Z formálneho hľadiska Komisia upozorňuje, že v doložke vybraných vplyvov v bode 9. sa vplyv na dlhodobú udržateľnosť verejných financií označuje len v prípade posudzovania zmien v I. a II. pilieri univerzálneho dôchodkového systému dôchodkového zabezpečenia s identifikovaným dopadom od 0,1 % HDP na dlhodobom horizonte. Komisia tiež upozorňuje, že v bode 9. doložky je potrebné doplniť vyjadrenie k vplyvom predloženého materiálu na limit verejných výdavkov v riadku „Vplyvy na limit verejných výdavkov“.**MD SR: Pripomienka akceptovaná.****K vplyvom na informatizáciu spoločnosti**Komisia uplatňuje pripomienky a súhlasí s tým, že „*Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení zákon Národnej rady Slovenskej republiky č.  145/1995  Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov.*“ má vplyv na informatizáciu spoločnosti. Analýzu vplyvov na informatizáciu spoločnosti je však nutné v bode 6.4.1 a 6.4.3 zosúladiť, nakoľko ak sa v prvom bode uvedie, že sa o také konanie na aké smeruje otázka odpovie že „nie“, nemôže sa v bode 6.4.3. odpovedať áno. Nie je konanie o právach a právom chránených záujmoch, tak nemôže byť ani v súlade s e-Gov. Taktiež je potrebné upraviť bod 6.6.1. a 6.6.2., kde nie je posledná časť vyplnená správne. Na úplne odlišné otázky v poslednom okne odpovedá predkladateľ úplne identicky, čo v konečnom dôsledku nedáva zmysel. Vo forme ako je predložená do PPK nezodpovedá obsahu materiálu a metodickému postupu na jej vypracovanie. **MD SR: Pripomienka akceptovaná.** |
| 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)** |
| **2024** | **2025** | **2026** | **2027** |
| **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: MD 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: MD 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 Alanata a.s., presné náklady budú stanovené na základe podrobnej analýzy podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2023/2381 z 29. septembra 2023, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2016/480, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy. Finančné prostriedky sú zabezpečené viazaním kapitálových výdavkov z roku 2023 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 2024.

**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 sú 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 vydala vykonávacie nariadenie Komisie(EÚ) 2023/2381 z 29. septembra 2023, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2016/480, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy. Členské štáty budú povinné podľa článku 16 odseku 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 do 12 mesiacov (24. októbra 2024) 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** |
| **2024** | **2025** | **2026** | **2027** |
| 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 24. októbra 2024 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.

Dodávateľom Jednotného informačného systému v cestnej doprave je ALANATA 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. Boli vykonané konzultácie s dodávateľom ALANATA 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 textu vykonávacieho nariadenia.

Ministerstvo dopravy SR Tabuľka č. 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách) MDV SR** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2024** | **2025** | **2026** | **2027** |
| **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 podnikateľské prostredie**

**Názov materiálu:** Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení zákon Národnej rady Slovenskej republiky č.  145/1995  Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov

**Predkladateľ: Ministerstvo dopravy SR**

**3.1 Náklady regulácie**

***3.1.1 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***

|  |
| --- |
| **Tabuľka č. 1: Zmeny nákladov v prepočte na podnikateľské prostredie, vyhodnotenie mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov.** |
|  |  |  |  |
|  | ***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. Sankcie a pokuty*** | **0** | **0** |
|  | ***D. Nepriame finančné náklady*** | **1 500 000** | **6 000 000** |
|  | ***E. Administratívne náklady*** | **0** | **0** |
|  | ***Spolu = A+B+C+D+E*** | **1 500 000** | **6 000 000** |
|  |  |  |  |
|  | ***Harmonizácia práva EÚ*** | **Zvýšenie nákladov v € na PP** | **Zníženie nákladov v € na PP** |
|  | ***F. Úplná harmonizácia práva EÚ****(okrem daní, odvodov, ciel a poplatkov, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality)* | **0** | **6 000 000** |
|  | ***G. Goldplating*** | **1 500 000** | **0** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  | *VÝPOČET PRAVIDLA 1in2out:* | **IN** | **OUT** |
|  | *H****.*** *Náklady okrem výnimiek = B+D+E-F* | **1 500 000** | **0** |
|  |  |  |  |

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tabuľka č. 2: Výpočet vplyvov jednotlivých regulácií**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P.č.** | **Zrozumiteľný a stručný opis regulácie (dôvod zvýšenia/zníženia nákladov na PP a dôvod ponechania nákladov na PP, ktoré sú goldplatngom)** | **Číslo normy**(zákona, vyhlášky a pod.) | **Lokalizácia(§, ods., čl.,...)** | **Pôvod regulácie:** SK/EÚ úplná harm./Goldplating | **Účinnosť regulácie** | **Kategória dotk. subjektov** | **Počet** **dotk. subjektov spolu**  | **Vplyv na 1 podnik. v €** | **Vplyv na kateg. dotk. subjekt. v €** | **Druh vplyvu**In (zvyšuje náklady) / Out (znižuje náklady**)**/ Nemení sa | **1in****2out celkom** | **Goldplating celkom** |
| 1 | Prenájom vozidla evidovaného v inom členskom štáte EÚ ak podmienky prenájmu sú výhodnejšie ako v SR | 56/2012 Z. z. | § 32 | EÚ úplná harmonizácia | 01.07.24 | Dopravcovia v nákladnej a osobnej doprave |  2 000  |  3000 | 6 000 000 | Out (znižuje náklady) | 0 | 0 |
| 2 | Prenájom vozidla evidovaného v inom členskom štáte EÚ ak podmienky prenájmu sú výhodnejšie ako v SR | 56/2012 Z. z.  | § 32 | 3b) Navýšenie požiadaviek nad rámec minimálnych požiadaviek smernice EÚ | 01.07.24 | Dopravcovia v nákladnej a osobnej doprave | 5 00 | 3 000 | 1 500 000 | In (zvyšuje náklady) | 1 500 000 | 1 500 000 |

 |  |  |

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

Počet dopravcov oprávnených na podnikanie v nákladnej a osobne doprave bolo 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 2025 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 2025 prenajatých v iných členských štátov.

***3.1.4 Odôvodnenie goldplatingu podľa bodu 4 časti III jednotnej metodiky a ďalšie doplňujúce informácie[[2]](#footnote-2)***

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, teda goldplating ma negatívny vplyv. Podľa jednotnej metodiky na posudzovanie vplyvov ide o goldplating typu b) a to navýšenie požiadaviek nad rámec minimálnych požiadaviek smernice. Priemerná cena prenájmu vozidla mesačne je 3000 eur dotknutých subjektov odhadujeme cca 500 (25% z 2000). Ide iba o vzorový odhad negatívnych vplyvov z hľadiska goldplatingu na základe expertného odhadu Odboru cestnej dopravy Ministerstva dopravy SR ohľadom počtu vozidiel, ktoré by mohli byť v roku 2025 prenajatých v iných členských štátov.

Podľa § 1 ods. 2 zákona č. 56/2012 Z. z. sa zákon nevzťahuje na cestnú dopravu pre vlastnú potrebu z tohto dôvodu sa upravuje § 32 ods. 2 zákona č. 56/2012 Z. z. Ide o ustanovenie s dobrovoľnou transpozíciou z tohto dôvodu tieto ustanovenia predstavujú goldplating.

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

Verejnosť bola o príprave návrhu zákona informovaná prostredníctvom predbežnej informácie č. PI/2023/32 zverejnenej v informačnom systéme verejnej správy Slov-Lex od 27.11. 2023 do 4. 12. 2023. Zároveň verejnosť bola o návrhu zákona informovaná prostredníctvom verejného medzirezortného pripomienkového konania.

**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:**

Identifikované vplyvy na podnikateľské prostredie, ktoré majú zanedbateľný (marginálny) vplyv.

Návrhom zákona sa zavádza dolná hranica sadzieb pri ukladaní pokút. V uvedenom § 49 ods. 2 a 5 nie je stanovená spodná hranica pokuty, čo umožňuje ukladať sankcie aj v minimálnej výške, napríklad 1 cent. Absencia stanovenej spodnej hranice pokuty môže viesť k nejednoznačnosti a zneužívaniu systému na ukladanie minimálnych sankcií. Takéto nízke pokuty môžu stratiť účinok a neposkytovať primeranú sankciu za porušenia. Vytvára to priestor pre možné zneužívanie povinnosti a môže ohroziť účinnosť regulácií. Z tohto dôvodu návrh zákona zavádza dolnú hranicu sadzieb.

Návrhom zákona sa zjednocuje lehota na 15 kalendárnych dni pre kontrolovaný subjekt na predloženie údajov o prevádzkovaných vozidlách, o ich prevádzke a o osobách, prostredníctvom ktorých vykonal prepravu, a o im plynúcich príjmoch.

Návrhom zákona sa ustanovuje, že vozidlom taxislužby evidovaným v koncesii môže byť len vozidlo evidované v Slovenskej republike. K 31. decembru 2023 evidujeme 12871 vozidiel taxislužby z ktorých 188 sú vozidlá, ktoré nie sú evidované v Slovenskej republike. Tieto vozidlá budú musieť byť preevidované do evidencie vozidiel v Slovenskej republike inak budú vyradené z evidencie vozidiel taxislužby.

|  |
| --- |
| **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** |
|[x]  **Nie** |

 | *-* |
| **6.4.2.** Je dané konanie možné v celku vykonať elektronicky? |

|  |
| --- |
|[ ]  **Áno** |
|[x]  **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** |
|[x]  **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** |
|[x]  **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? |

|  |
| --- |
|[x]  **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“)? |

|  |
| --- |
|[x]  **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? |

|  |
| --- |
|[x]  **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** |
|[x]  **Nie** |

 |  |
| **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)? |

|  |
| --- |
|[x]  **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? |

|  |
| --- |
|[x]  **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** |
|[x]  **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** |
|[x]  **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? |

|  |  |
| --- | --- |
|  | **-** |
|  |  |

 | *-* |

**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 a ktorým sa mení zákon Národnej rady Slovenskej republiky č.  145/1995  Z. z. o správnych poplatkoch 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) v platnom znení - gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú .v. EÚ L 119, 4.5.2016) - gestor: Úrad na ochranu osobných údajov 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. EÚ 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. EÚ L 87, 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 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 bolo 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 vrátené 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. l) 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. Spresnenie právnej úpravy sa uskutočnilo na základe vykonania Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy . Uvedené ustanovenie preto nepredstavuje nové povinnosti pre dopravcov.

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

Oblasť úpravy taxislužieb nie je na úrovni Európskej únie harmonizovaná. Vozidlom taxislužby môže byť len vozidlo, ktoré je zaevidované v koncesii a spĺňa podmienky podľa osobitného predpisu, ktorým je zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Podľa § 4 ods. 1 písm. b) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov vodič je povinný mať pri sebe platné doklady a doklady o technickej a emisnej kontrole, ak takej kontrole podlieha. Policajný zbor následne vie takéto vozidlá kontrolovať.

V návrhu zákona sa spresňuje podmienka ohľadom evidencie vozidla v Slovenskej republike. Podľa doložky vplyvov na podnikateľské prostredie k 31. decembru 2023 evidujeme 12871 vozidiel taxislužby z ktorých 188 sú vozidlá, ktoré nie sú evidované v Slovenskej republike.

Tieto vozidlá budú musieť byť preevidované do evidencie vozidiel v Slovenskej republike, inak budú vyradené z evidencie vozidiel taxislužby. Na preevidované vozidlá sa budú vzťahovať povinnosti ustanovené v § 45 ods. 1 písm. b) prvom a druhom bode zákona č. 106/2018 Z. z. a to podrobiť vozidlo technickej a emisnej kontrole pravidelne v stanovených lehotách. Týmto preevidovanín vozidiel z iných krajín za slovenské, dôjde k prepojeniu informačných systémov a dát o platnosti lehôt z vykonaných technických a emisných kontrol s evidenciou vozidiel taxislužby. Cieľom je vykonávať automatizované úpravy nad platnosťami technických a emisných kontrol (bez ďalšej administratívnej záťaže). Ide najmä o prípady ak dôjde k odpredaju vozidla taxislužby na súkromnú osobu, kedy vozidlo taxislužby stráca svoju účelovosť a povinnosť absolvovať vyššie uvedené kontroly v jednoročných lehotách.

Vzhľadom na početnosť vozidiel takáto úprava nemá vplyv na trh a nemá vplyv na obchod medzi členskými štátmi.

Vozidlom taxislužby môže byť len vozidlo, ktoré je zaevidované v koncesii. Ak vozidlo je zaevidované v koncesii toto vozidlo podlieha technickým a emisným kontrolám ako pre vozidlo taxislužby. To znamená, že vozidlo evidované v Slovenskej republike ako vozidlo taxislužby podlieha jednoročným lehotám.

Ak ide o vozidlo evidované v inom členskom štáte, ktoré je zaevidované v koncesii pre taxislužbu v Slovenskej republike, toto vozidlo je síce z pohľadu Slovenskej republiky vozidlom taxislužby avšak z hľadiska legislatívy príslušného členského štátu je považované za bežné vozidlo. S cieľom zabezpečiť bezpečnosť cestujúcich, kontrolu a verejný záujem je vhodné prijať opatrenie týkajúce sa vozidla taxislužby a to, že vozidlom taxislužby môže byť iba vozidlo evidované v Slovenskej republike, ktorého evidenčné číslo je zaevidované v koncesii a registri taxislužby.

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 bodu 10

Ide o zosúladenie s ustanovením, že vozidlom taxislužby je len vozidlo, ktoré je evidované v koncesii a registri taxislužby. Ide o zabezpečenie aktuálnych informácií v registri taxislužby a v koncesiách, a to najmä v prípadoch opakovaného prenájmu vozidla, ako aj o úpravu sankcie v súvislosti s prepravou v oblasti taxislužby vozidlami, ktoré nie sú zapísané v koncesii alebo v registri taxislužby.

K bodu 11

Zjednotenie lehoty na 15 kalendárnych dni pre kontrolovaný subjekt na predloženie údajov s § 48 ods. 1 písm. aa).

K bodu 12

Ide o spresnenie povinnosti prevádzkovateľa taxislužby oznámiť dopravnému správnemu orgánu nielen zmenu údajov uvedených v koncesii, ale aj zmeny súvisiace s registrom taxislužby a taktiež sa upravuje sankcia za príslušný správny delikt

K bodu 13

Na základe aplikačnej praxe sa ustanovuje povinnosť oznámiť dopravnému správnemu orgánu prevod držby vozidla alebo zmenu vlastníctva vozidla na osobu, ktorá nie je prevádzkovateľom taxislužby a to do 15 dní od zmeny.

K bodu 14

Zmena reaguje na situácie, kedy prevádzkovateľ označí vozidlo formou magnetického označenia, avšak vodič (zamestnanec) toto magnetické označenie odníme. Podľa doterajšej právnej úpravy nie je v takýchto prípadoch možné vodiča (zamestnanca) za jazdu bez označenia postihnúť napriek tomu, že sám, bez súhlasu a vedomia prevádzkovateľa odňal z vozidla označenie. V takýchto prípadoch by zodpovednosť za neumiestnenie označenia mal niesť vodič, ktorý by mal byť za takéto porušenie povinnosti aj sankcionovaný.

K bodom 15 až 17

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, na 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 18

Úprava poznámky pod čiarou na aktuálne vykonávacie nariadenie.

K bodu 19

Ide o legislatívno-technickú úpravu. Odborná spôsobilosť v taxislužbe bola zrušená a preto ministerstvo už nezabezpečuje tlač osvedčení.

K bodu 20

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 21 až 24

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.. Ďalšími osobami sa myslia napríklad cestujúci z dôvodu overenia ich cestovných dokladov, alebo zahraničné orgány pri overení dokladov a povolení, ktoré boli vydané subjektom kontroly, prípadne ďalšie osoby, ktoré majú informácie, či vedomosti súvisiace s výkonom odborného dozoru. 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. Ak to vyžaduje povaha kontroly, napríklad operatívne zisťovanie skutočností, uvedené požadovanie súčinnosti môže byť uskutočnené aj ústnou formou.

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. Povinnosť vypracovať protokol alebo záznam z vykonania odborného dozoru sa nebude vzťahovať na colné orgány, obec a policajný zbor.

K bodu 25

Legislatívno - technická úprava v súvislosti s bodom 5.

K bodom 26, 27 a 29

Upravujú sa iné správne delikty.

K bodu 28

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 30

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 bodom 31 a 32

Zavádza sa dolná hranica sadzieb pri ukladaní pokút. V uvedenom § 49 ods. 2 a 5 nie je stanovená spodná hranica pokuty, čo umožňuje ukladať sankcie aj v minimálnej výške, napríklad 1 cent. Absencia stanovenej spodnej hranice pokuty môže viesť k nejednoznačnosti a zneužívaniu systému na ukladanie minimálnych sankcií. Takéto nízke pokuty môžu stratiť odstrašujúci účinok a neposkytovať primeranú sankciu za porušenia. Vytvára to priestor pre možné zneužívanie povinnosti a môže ohroziť účinnosť regulácií.

K bodu 33

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 34

Ustanovuje spoločná právna úprava vo vzťahu k spracovávaniu osobných údajov.

K bodom 35 až 38

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 39

Ide o úpravu ustanovení vzhľadom na to, že sa špecifikujú podmienky týkajúce sa vozidiel taxislužby vo vzťahu na ich evidenciu. Ak súčasne evidované vozidlo taxislužby nebude preevidované do evidencie Slovenskej republiky, takéto vozidlo možno používať do 31. decembra 2024.

K bodu 40

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

K bodu 41

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

**K Čl. II**

Ide o formálnu úpravu a spresnenie ustanovenia. Návrhom sa odstraňuje odkaz na iné písmeno položky 79 z dôvodu vyjasnenia znenia ustanovenia. Poznámky pod čiarou zostávajú nezmenené a pri povolení na prevádzkovanie dispečingu a koncesii na výkon taxislužby ich nie je potrebné opäť uvádzať, pretože sú uvedené pri iných písmenách položky 79.

**K Čl. III**

Navrhuje sa účinnosť návrhu zákona.

Bratislava 20. marca 2024

**Robert Fico, v. r.**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Jozef Ráž, v. r.**

minister dopravy

Slovenskej republiky

1. [1] Informácie sa uvádzajú  iba v prípade, ak sa predkladaným návrhom regulácie vykonáva transpozícia smernice EÚ a bol identifikovaný goldplating podľa tabuľky zhody alebo sa vykonáva implementácia nariadenia EÚ s goldplatingom. Informácie sa uvádzajú aj v prípade (ak nejde o transpozíciu smernice EÚ alebo implementáciu nariadenia EÚ), ak sa predloženým návrhom odstraňuje goldplating, ktorého pôvod je v skoršom zachovaní existujúcej právnej úpravy (existujúcich vnútroštátnych požiadaviek). [↑](#footnote-ref-1)
2. Informácie sa uvádzajú iba v prípade, ak sa predkladaným návrhom regulácie vykonáva transpozícia smernice EÚ a bol identifikovaný goldplating podľa tabuľky zhody alebo sa vykonáva implementácia nariadenia EÚ s goldplatingom. Informácie sa uvádzajú aj v prípade (ak nejde o transpozíciu smernice EÚ alebo implementáciu nariadenia EÚ), ak sa predloženým návrhom odstraňuje goldplating, ktorého pôvod je v skoršom zachovaní existujúcej právnej úpravy (existujúcich vnútroštátnych požiadaviek). [↑](#footnote-ref-2)