**Vyhodnotenie medzirezortného pripomienkového konania**

Zákon, 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

|  |  |
| --- | --- |
| Spôsob pripomienkového konania | bežný v termíne od 11. januára – 31. januára 2024 |
| Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných | 34 /6 |
| Počet vyhodnotených pripomienok | 34 |
|  |  |
| Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 16/2 |
| Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 8/2 |
| Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 10/2 |
|  |  |
| Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom) | 9. 2. 2024 - Asociácia TAXI SR a Slovenská aliancia cestnej dopravy, 12. 2.2024 a 21.2.2024– Protimonopolný úrad, 14.2.2024 - Asociácia TAXI SR, Asociácia priemyselných zväzov a dopravy, 14.2.2024 Ministerstvo hospodárstva SR.Podrobnosti sú uvedené vo vyhodnotení.  |
| Počet odstránených pripomienok | 6 |
| Počet neodstránených pripomienok | 0 |

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Č.** | **Subjekt** | **Pripomienky do termínu** | **Pripomienky po termíne** | **Nemali pripomienky** | **Vôbec nezaslali** |
| 1. | Asociácia priemyselných zväzov a dopravy | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 2. | Generálna prokuratúra Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 3. | Ministerstvo financií Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 4. | Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky | 4 (1o,3z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 5. | Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky | 3 (3o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 6. | Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky | 3 (2o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 7. | Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR | 10 (10o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 8. | Protimonopolný úrad Slovenskej republiky | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 9. | Slovenská asociácia poisťovní | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 10. | Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky | 2 (2o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 11. | Verejnosť | 7 (7o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 12. | Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 13. | Úrad pre verejné obstarávanie | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 14. | Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 15. | Ministerstvo obrany Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 16. | Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 17. | Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 18. | Národná banka Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 19. | Národný bezpečnostný úrad | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 20. | Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 21. | Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 22. | Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 23. | Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 24. | Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 25. | Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 26. | Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 27. | Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 28. | Úrad vlády Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 29. | Štatistický úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 30. | Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 31. | Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 32. | Najvyšší súd Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 33. | Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 34. | Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 35. | Združenie miest a obcí Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 36. | Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 37. | Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 38. | Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 39. | Republiková únia zamestnávateľov | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 40. | Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 41. | Konferencia biskupov Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 42. | Klub 500 | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 43. | Úrad vlády Slovenskej republiky - podpredseda vlády Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 44. | Žilinský samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 45. | Košický samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 46. | Banskobystrický samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 47. | BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 48. | Trnavský samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 49. | Prešovský samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 50. | Nitriansky samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 51. | Trenčiansky samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 52. | Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 53. | Únia miest Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 54. | Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 55. | Úrad pre územné plánovanie a výstavbu Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
|  | Spolu | 34 (28o,6z) | 0 (0o,0z) |  |  |

|  |
| --- |
| Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke: |
| O – obyčajná | A – akceptovaná |
| Z – zásadná | N – neakceptovaná |
|  | ČA – čiastočne akceptovaná |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Subjekt** | **Pripomienka** | **Typ** | **Vyh.** | **Spôsob vyhodnotenia** |
| **APZD** | **Čl. I.**Žiadame do návrhu zákona doplniť nové novelizačné body. Ich obsahom bude, aby prevádzkovateľ taxislužby mohol od 1. januára 2025 používať výlučne motorové vozidlo spĺňajúce aktuálne ekologické a bezpečnostné požiadavky zohľadnené v emisnej norme Euro 6/Euro VI. V rámci prechodných ustanovení zákona bude umožnené využívať motorové vozidlá (MV) spĺňajúce emisnú normu Euro 5/Euro V a nižšiu len do 31.12.2024. Odôvodnenie: S návrhom na "vylúčenie" motorových vozidiel používaných na prevádzkovanie taxislužby, registrovaných v krajinách mimo SR (MV s EČV inou ako SK) súhlasíme. Na tento stav sme dlhodobo upozorňovali, pretože spôsoboval neférové konkurenčné výhody niektorých dopravcov a teda deformáciu podnikateľského prostredia. Návrh žiadame ešte rozšíriť o vylúčenie aj tých motorových vozidiel taxislužieb, ktoré nevyhovujú požiadavkám na aktuálne ekologické a bezpečnostné nároky spoločnosti, cestujúcich a iných účastníkov cestnej premávky. Po účinnosti novely zákona o cestnej doprave (od 1. apríla 2019) so znepokojením sledujeme a upozorňujeme na neustály nárast počtu starých, vyše 25- či 30-ročných motorových vozidiel prevádzkujúcich taxislužbu. Ich použitie v premávke predstavuje riziko, nielen pre ich "vysoký vek" a morálne opotrebovanie, ale najmä pre bezpečnosť cestujúcich a iných účastníkov cestnej premávky. Tieto vozidlá sú pritom nevyhovujúce pre podnikanie v taxislužbe aj z pohľadu ochrany životného prostredia. Jedno takéto vozidlo taxislužby, ktoré je denne "efektívne využité" v uliciach mesta, odjazdí pri nonstop režime približne 700 až 800 km. 5 000 takýchto ekologicky nevyhovujúcich vozidiel odjazdí až 4 milióny neekologických kilometrov za 1 deň. Napr. v Bratislave dopravcovia poskytujú taxislužbu s cca 20 000 vozidlami. Ak len štvrtina z nich (25%) nespĺňa aktuálne ekologické parametre, tak je hlavné mesto denne zbytočne zaťažované tonami emisií. V skutočnosti ide zrejme o vyššie čísla, keďže podľa našich odhadov je cca 90% vozidiel taxislužieb starších ako 10 rokov, viac ako 80% starších ako 15 rokov a približne 50% dokonca starších ako 20 - 25 rokov. Považujeme za neprípustné, že v čase, kedy v Európe prechádzame k ekologickým formám dopravy, (mestská hromadná doprava, e-bike, elektromobily atď.) sa nezavádzajú ekologické pravidlá pre prevádzkovateľov taxislužieb. Súčasne považujeme taxislužbu za nepravidelnú osobnú dopravu. V iných mestách všade vo vyspelých krajinách EÚ je považovanú za súčasť verejnej dopravy a mestskej hromadnej dopravy. | Z | N | Dňa 14.2.2024 sa uskutočnilo rozporové konanie, na ktorom APZD odstúpila od zásadnej pripomienky a zmenila ju na obyčajnú. Zástupcovia Ministerstva dopravy SR deklarovali snahu túto tému riešiť, a to aj iniciovaním rokovaní s ďalšími rezortami, ktorých sa návrhy APZD dotýkajú (najmä Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR, Ministerstvo vnútra SR, Ministerstvo životného prostredia SR, Ministerstvo financií SR a iných dotknutých rezortov). Pri týchto rokovaniach je potrebné brať na zreteľ vývoj prostredia taxislužieb od roku 2019 (nadobudnutá účinnosť rozsiahlej novelizácie taxislužieb v zákone č. 56/2012 Z. z.), skutočný stav evidovaných vozidiel v koncesii a vodičov s taxi preukazmi, a súvisiace dopady na sektor taxislužieb, cestujúcich ako spotrebiteľov a ich ochranu, životné prostredie, verejné financie, a najmä plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky. Bolo predbežne dohodnuté, že tieto témy budú diskutované naprieč rezortami, s cieľom nájsť optimálne riešenia na možnú úpravu týchto podmienok. |
| **GPSR** | **Všeobecne - O:**K vyššie uvedenému materiálu Generálna prokuratúra Slovenskej republiky neuplatňuje pripomienky. | O | A |  |
| **MFSR** | **Celému materiálu**Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (napríklad v čl. I prehodnotiť novelizačný bod 7, pretože čl. 16 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 neobsahuje písmeno g), v bodoch 10 a 23 slovo „číslovka“ nahradiť slovom „číslo“ a slovo „číslovkou“ nahradiť slovom „číslom“, prehodnotiť novelizačný bod 14, vzhľadom na totožné znenie navrhovanej poznámky pod čiarou k odkazu 54 s platným znením poznámky pod čiarou k odkazu 30i, v bode 16 poznámke pod čiarou k odkazu 61b uviesť skrátenú citáciu zákona č. 462/2007 Z. z., vzhľadom na platné znenie poznámky pod čiarou k odkazu 30g, v bode 17 § 46 ods. 1 písm. j) slovo „vykonať“ nahradiť slovom „vykonávať“, v bode 17 § 46 ods. 1 písm. m) slovo „jeho“ nahradiť slovom „jej“, v bode 17 § 46 ods. 1 písm. o) slovo „použiť“ nahradiť slovom „používať“, v bode 25 § 48 ods. 1 písm. ao) za slovo „od“ vložiť slovo „ich“, v bodoch 27 a 28 za slová „od 100“ vložiť slovo „eur“, v bode 34 nadpise § 56l slovo „ustanovenia“ nahradiť slovom „ustanovenie“, v čl. II úvodnej vete uviesť správne a v chronologickom poradí všetky novely zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z., v čl. II novelizačnom bode slová „V sadzobníku“ nahradiť slovami „V prílohe Sadzobníku“). | O | ČA |  |
| **MHSR** | **Vlastný materiál**Odporúčame predkladateľovi upraviť zákaz jázd počas víkendov a štátnych sviatkov tak, aby sa umožnil dojazd vodičom do cieľa jazdy na území SR napríklad do sídla spoločnosti na vykládku s dojazdom do 100 km od hraníc SR. Rovnako nechávame na zváženie prijatie zákazu vykladania tovaru vodičom vozidiel nad 12 t. Odporúčame do návrhu zapracovať aj návrhy na podporu ekologizácie cestnej dopravy, napr. zľavami z registračného poplatku. Odôvodnenie: Cestná doprava má dôležité postavenie v slovenskej ekonomike, pričom podiel odvetvia dopravy predstavuje 4 % HDP. Z tohto dôvodu by bolo potrebné v spolupráci s podnikateľskými subjektami a s ich zástupcami zásadne riešiť otázky a problémy, ktoré v odvetví dopravy pretrvávajú. Jedným z takýchto problémov je aj nedostatok vodičov, kde podľa posledných údajov chýba v sektore 12000 vodičov. Uvedené návrhy by zlepšili pracovné podmienky vodičov, ktorých je v súčasnosti veľký nedostatok, čím nákladná doprava na Slovensku prichádza o svojich zákazníkov a realizované tržby. Rovnako nechávame na zváženie prijatie zákazu vykladania tovaru vodičom vozidiel nad 12 t. Viaceré krajiny (napr. Španielsko, Portugalsko a v súčasnosti pripravuje tento návrh aj Francúzsko) prijali opatrenie na zákaz nakládky a vykládky vodičom. Samozrejme, potrebné je hľadanie rovnováhy medzi zlepšovaním pracovných podmienok a prevenciou namáhavej práce, ktorú si vyžadujú mnohé operácie spojené s prepravou tovaru. Riešením by bolo, aby do všeobecného zákona o preprave tovaru bolo pridané ustanovenie, ktoré hovorí o tom, že o nakládku alebo vykládku zásielok s váhou 12 a viac ton sa má postarať odosielateľ alebo prijímateľ. Dopravca môže vykonávať tieto úkony, ak s ním vopred podpíšu kontrakt, stanovujúci odmenu za nakládku alebo vykládku. Pri zásielkach vážiacich 12 a menej ton by za vykládku a nakládku zodpovedal dopravca, vyžadoval by sa ale špecifický kontrakt alebo klauzula v zmluve. Podpora ekologizácie dopravy nie je na Slovensku dostatočná a preto odporúčame pripraviť návrhy na jej podporu. | O | N | Ide o pripomienku nad rámec navrhovaného znenia a zároveň mimo rozsah zákona č. 56/2012 Z. z. Zákaz jázd vozidiel  upravuje § 39 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorý patrí do pôsobnosti Ministerstva vnútra SR. Registračný poplatok patrí rovnako do pôsobnosti MV SR |
| **MHSR** | **Tabuľka zhody 2022-738**Pri transponovaní článku 1 ods. 2, bod 2, písm. a) smernice EP a Rady EU 2022/738 zo 6. apríla 2022 využila Slovenská republika dobrovoľnú transpozíciu s negatívnym vplyvom na podnikateľské prostredie. Žiadame predkladateľa o odstránenie goldplatingu typu b) navýšenie požiadaviek. Odôvodnenie: Nakoľko Slovenská právna úprava doteraz neobmedzovala dobu, počas ktorej sa môže prenajaté vozidlo používať na území SR, využitím tejto dobrovoľnej transpozície vzniká goldplating typu b) navýšenie požiadaviek. Využitím dobrovoľnej transpozície, ktorá obmedzuje dobu prenájmu takéhoto vozidla sa v návrhu zákona stanovuje, že nesmie presiahnuť šesť mesiacov počas jedného kalendárneho roka a teda sa navyšujú požiadavky smernice. | Z | ČA | Na základe rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo 14.2.2024 boli dohodnuté úpravy v tabuľke zhody a v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie. |
| **MHSR** | **Tabuľka zhody 2022-738**Pri transponovaní článku 1 ods. 2, bod 2, písm. c) smernice EP a Rady EU 2022/738 zo 6. apríla 2022 využila Slovenská republika dobrovoľnú transpozíciu s negatívnym vplyvom na podnikateľské prostredie. Žiadame predkladateľa o odstránenie goldplatingu typu b) navýšenie požiadaviek. Odôvodnenie: Touto úpravou obmedzila Slovenská republika počet prenajatých vozidiel, ktorý tvorí najviac 25 % z celkového počtu nákladných vozidiel, ktorými prevádzkovateľ cestnej dopravy disponuje podľa osobitného predpisu. Toto obmedzenie v doterajšej právnej úprave nebolo. Uvedené predstavuje navýšenie požiadaviek smernice. | Z | ČA | Na základe rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo 14.2.2024 boli dohodnuté úpravy v tabuľke zhody a v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie. |
| **MHSR** | **K Analýze vplyvov na PP**Žiadame predkladateľa o vypracovanie Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie v aktuálnej verzii, vrátane tabuľky č.2. Odôvodnenie: Vypracovanie podľa aktuálnej Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov z 1. októbra 2023. | Z | A | Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie bola upravená. |
| **MPSVRSR** | **Čl. I bodu 16**Odporúčame v Čl. I bode 16 navrhovanom § 45 ods. 9 a 10 za slovami „v sídle kraja“ vypustiť čiarku a vypustiť slová „vyšším územným celkom“. Odôvodnenie: Vyšší územný celok bol orgánom vykonávajúcim odborný dozor len do 31. decembra 2023 (úprava zákonom č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Čl. VIII). Od navrhovanej účinnosti predkladaného návrhu zákona (1. júla 2024) nie je dôvod, aby vyššiemu územnému celku Sociálna poisťovňa, resp. aj ďalšie orgány, poskytovali súčinnosť na účely odborného dozoru. Preto odporúčame vyšší územný celok vyňať z okruhu dotknutých subjektov, ktorým sa má takáto súčinnosť poskytovať. | O | A |  |
| **MPSVRSR** | **Čl. I bodu 16**Odporúčame v Čl. I bode 16 navrhovanom § 45 ods. 9 na konci bodku nahradiť čiarkou a pripojiť tieto slová: „a to bez súhlasu dotknutej osoby.“. Odôvodnenie: Podľa § 170 ods. 2 zákona č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení v znení neskorších predpisov Sociálna poisťovňa môže poskytovať údaje zo svojho informačného systému len so súhlasom fyzických osôb a právnických osôb, ktorých sa údaje priamo týkajú, ak tento zákon alebo osobitný predpis neustanovuje inak. Možnosť Sociálnej poisťovne poskytovať súčinnosť dotknutým subjektom na účely odborného dozoru bez súhlasu dotknutej osoby zákon č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení v znení neskorších predpisov neustanovuje. Ak by to nebolo upravené ani v zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, podobne ako je to upravené v súčasnosti napríklad v § 16 ods. 15 zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 386/2019 Z. z., alebo v § 11d ods. 15 zákona č. 280/2006 Z. z. o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov v znení zákona č. 386/2019 Z. z., Sociálna poisťovňa by mohla poskytovať súčinnosť na účely odborného dozoru len zo súhlasom dotknutej osoby. Pre úplnosť uvádzame, že Sociálna poisťovňa môže dotknutým subjektom, ako orgánom verejnej moci poskytnúť bez súhlasu dotknutých osôb v elektronickej podobe údaje o evidovaných nedoplatkoch na poistnom na sociálne poistenie na účely preukázania skutočnosti ustanovenej osobitným predpisom. | O | A |  |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bodu 16**Odporúčame v Čl. I bode 16 navrhovanom § 45 ods. 9 vypustiť slová „inšpektoráty práce,“. Odôvodnenie: Podľa 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 neskorších predpisov (§ 7 ods. 1) sú inšpektoráty práce orgány štátnej správy. Inšpektoráty práce sú teda štátnymi orgánmi, ktoré predkladateľ v Čl. I bode 16 navrhovanom § 45 ods. 9 už uvádza. Odporúčame odstrániť duplicitné uvedenie inšpektorátov práce ich zahrnutím do pojmu „štátne orgány“. Zároveň odporúčame, aby poskytovanie súčinnosti pri výkone odborného dozoru bolo pre inšpekčné orgány (inšpektoráty práce, Národný inšpektorát práce) vyjadrené jednotne, teda prostredníctvom ich zahrnutia do pojmu „štátne orgány“. | O | N | Z dôvodu aplikačnej praxe preferujeme exaktné uvedenie inšpektorátov práce. |
| **MVSR** | **Celému materiálu**1. Vo vzťahu k doložke vybraných vplyvov a analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy si dovoľujeme uviesť, že z uvedeného návrhu zákona sa javí, že z neho vyplývajú nové povinnosti, resp. úlohy okresným úradom v sídle kraja. V prípade skutočného nárastu administratívnej činnosti pre zamestnancov okresných úradov v sídle kraja žiadame o prehodnotenie štátnozamestnaneckých miest na príslušných okresných úradoch v sídle kraja a o doplnenie doložiek o finančné dopady a dopady na zamestnanosť. Konkrétne ide o zmeny navrhované v čl. I bode 16 (doplnenie § 45), bode 17 (doplnenie § 46) a bode 19 (doplnenie § 46). | O | N | Ministerstvo dopravy SR vzhľadom na nízku početnosť nepredpokladá v súvislosti s príslušnými navrhovanými zmenami dopady na štátnozamestnanecké miesta.  |
| **MVSR** | **Čl. I**2. V bode 16 (§ 45 ods. 9) je potrebné slovo „súčinnosť“ nahradiť slovom „spoluprácu“. Odôvodnenie: Ide o terminologické zjednotenie so zákonom Národnej rady Slovenskej republiky č. 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore. Zákon o Policajnom zbore v § 3 ods. 1 (na ktorý sa odkazuje v poznámke pod čiarou k odkazu 61b) ustanovuje, že Policajný zbor pri plnení svojich úloh spolupracuje (nie poskytuje súčinnosť) s orgánmi verejnej moci, ozbrojenými silami, ozbrojenými bezpečnostnými zbormi, ozbrojenými zbormi, Slovenskou informačnou službou, s právnickými osobami a fyzickými osobami a s orgánmi územnej samosprávy. | O | A |   |
| **MVSR** | **Čl. I**3. Nad rámec návrhu žiadame za bod 10 vložiť nový bod 11, ktorý znie: „11. V § 30 sa odsek 5 dopĺňa písmenom i), ktoré znie: „i) viesť vozidlo označené na predných ľavých a predných pravých dverách obchodným menom prevádzkovateľa taxislužby.“.“. Odôvodnenie: Podľa § 29 ods. 1 písm. d) zákona o cestnej doprave má prevádzkovateľ taxislužby povinnosť označiť každé prevádzkované vozidlo na predných ľavých a predných pravých dverách obchodným menom prevádzkovateľa taxislužby. V praxi sa vozidlá taxislužby v prevažnej miere označujú prostredníctvom odnímateľných magnetických označení. V pripomienke navrhovaná 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. | Z | A | Pripomienka akceptovaná, materiál upravený v zmysle pripomienky.  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke vybraných vplyvov**1. Do bodu 7 doložky vybraných vplyvov žiadame doplniť aj čl. 1 ods. 2 bod 2 písm. c) smernice (EÚ) 2022/738, nakoľko aj v tomto prípade bol identifikovaný goldplating. | O | A | Upravené v zmysle pripomienky |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti**1. V bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame pri citovaní smernice 2006/1/ES v platnom znení, doplniť dodatok „v platnom znení“, a to podľa bodu 62.10. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR: „ak má právne záväzný akt Európskej únie jednu alebo viacero novelizácií, uvádza sa s dodatkom „...v platnom znení“; to platí aj pre skrátenú citáciu.“ | O | A | Upravené v zmysle pripomienky |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke vybraných vplyvov**2. V bode 10 doložky vybraných vplyvov žiadame jednotne používať pojem „členský štát Európskej únie“, prípadne vytvoriť „skratku“ k tomuto pojmu, keďže na jednom mieste sa používa iba pojem „členský štát“, na inom „členský štát Európskej únie“. | O | A | Upravené v zmysle pripomienky |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti**2. V bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame pri citovaní nariadenia (ES) č. 1071/2009 v platnom znení a nariadenia (ES) č. 1072/2009 v platnom znení uviesť publikačný zdroj nasledovne: „(Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009)“. | O | A | Upravené v zmysle pripomienky |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti**3. V bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame pri citovaní vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2016/480 v platnom znení uviesť publikačný zdroj nasledovne: „(Ú. v. EÚ L 87, 2.4.2016). | O | A | Upravené v zmysle pripomienky |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti**4. Z bodu 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame vypustiť delegovanú smernicu (EÚ) 2022/2407, nakoľko problematika návrhu zákona nie je v nej upravená. | O | A | Upravené v zmysle pripomienky |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti**5. Do bodu 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame doplniť nariadenie (EÚ) 2016/679, v ktorom je problematika návrhu právneho predpisu upravená. | O | A | Upravené v zmysle pripomienky |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. I § 27 ods. 17**Do § 27 ods. 17 návrhu zákona sa dopĺňa, že „Vozidlom taxislužby môže byť len vozidlo evidované v Slovenskej republike..“. Uvedené ustanovenie sa javí, že je v rozpore s voľným pohybom služieb, a to v zmysle čl. 56 až 62 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a zároveň môže ísť o diskrimináciu na základe štátnej príslušnosti, kedy osoba z iného členského štátu Európskej únie nemá prakticky možnosť vykonávať taxislužbu v Slovenskej republike. Zároveň si dovolíme upozorniť, že táto navrhovaná zmena nie je odôvodnená ani v osobitnej časti dôvodovej správy. Uvedené odporúčame vypustiť z návrhu zákona, alebo takúto zmenu riadne odôvodniť v osobitnej časti dôvodovej správy. | O | ČA | Doplnené zdôvodnenie v dôvodovej správe. |
| **OAPSVLÚVSR** | **K tabuľke zhody so smernicou (EÚ) 2022/738**Pri preukazovaní čl. 1 ods. 2 druhý bod písm. a) až d) odporúčame zmeniť kategóriu goldplatingu z písm. g) (iné) na písm. b) (navýšenie požiadaviek). | O | A | Upravené v zmysle pripomienky |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. I Príloha návrhu zákona**V čl. I bod 36 návrhu zákona žiadame v prílohe vypustiť jedenásty bod a to delegovanú smernicu (EÚ) 2022/2407, nakoľko aj podľa predloženej tabuľky zhody ani jedno ustanovenie delegovanej smernice (EÚ) 2022/2407 (okrem transpozície) sa nepreukazuje návrhom zákona. Rovnako žiadame z tabuľky zhody k delegovanej smernici (EÚ) 2022/2407 vypustiť predložený návrh zákona a v ďalšom legislatívnom procese túto tabuľku zhody už nepredkladať spolu s návrhom zákona. Ďalej žiadame delegovanú smernicu (EÚ) 2022/2407 vypustiť aj z doložky zlučiteľnosti a zo všetkých sprievodných materiálov. | O | A | Upravené v zmysle pripomienky |
| **PMÚSR** | **K čl. I., § 27 ods. 17 vlastného materiálu**Ustanovenie § 27 ods. 17 návrhu zákona znie: „Vozidlom taxislužby môže byť len vozidlo evidované v Slovenskej republike.“. Predmetné ustanovenie sa javí ako obmedzenie vstupu iným subjektom na slovenský trh, a teda v rozpore s voľným pohybom služieb. Táto zmena nie je nijako odôvodnená v osobitnej časti dôvodovej správy a nie je teda zrejmé, prečo sa táto zmena zavádza a či cieľ, ktorý predkladateľ touto zmenou sleduje, nemožno dosiahnuť aj inak. Takéto obmedzenie môže pôsobiť ako bariéra vstupu na trh a prekážka jednotného trhu EÚ, a tým aj negatívne vplývať na obchod medzi členskými štátmi. Uvedené ustanovenie navrhujeme z návrhu zákona vypustiť. | Z | N | S ohľadom na zdôvodnenie predkladateľa, že jeden zo sledovaných cieľov návrhu, ktorým je bezpečnosť prevádzkovania taxislužby, nemožno zabezpečiť menej reštriktívnym opatrením a samotný rozsah technickej a emisnej kontroly nie je v EÚ rovnaký, PMÚ SR zmenil charakter pripomienky na obyčajnú. |
| **SLASPO** | **Čl. 1 § 27 ods. 18 9. bod**Navrhujeme za slová: "je vozidlo taxislužby vyradené z evidencie vozidiel" doplniť slovo "taxislužby". Odôvodnenie: Domnievame sa, že zákonodarca nemal na mysli vyradenie vozidla z evidencie vozidiel, ale len z evidencie vozidiel taxislužby. Inak by navrhované znenie znamenalo, že má byť vyradené vozidlo, ktoré je inak riadne spôsobilé na premávku z evidencie PZ SR. | O | ČA | Upravené v zmysle pripomienky |
| **UOOU SR** | **K čl. I bod 16 § 45**Navrhujeme doplniť v odseku 9 navrhovaného ustanovenia za slovné spojenie „výstupy z informačných systémov61c) a informácie, ktoré získali pri výkone svojej činnosti“ slovné spojenie „a ktoré sú nevyhnutné na plnenie úloh podľa tohto zákona“. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: S ohľadom na zásadu minimalizácie údajov podľa čl. 5 ods. 1 písm. c) nariadenia 2016/679 navrhujeme bližšie špecifikovať, že údaje, ktoré boli subjektmi vymenovanými v navrhovanom ustanovení získané pri vlastnej činnosti a ktoré môžu byť aj osobnými údajmi podľa čl. 4 bod 1 nariadenia 2016/679 (ako to vyplýva aj z dôvodovej správy), budú v rámci súčinnosti poskytované iba v nevyhnutnom rozsahu na plnenie úloh stanovených navrhovanou právnou úpravou a nebudú predstavovať sumu všetkých informácií, ktorými dané subjekty disponujú. | O | A | Pripomienka bola prerokovaná na rozporovom konaní, ktoré sa uskutočnilo 5. februára 2024. Text upravený v zmysle pripomienky. Rozpor bol odstránený. |
| **UOOU SR** | **K čl. I bod 29 § 50 odsek 9**Požadujeme vymenovať jednotlivé účely spracúvania osobných údajov vyplývajúce z navrhovanej právnej úpravy, alternatívne uviesť jednotlivé ustanovenia, ktoré tieto účely jednoznačne definujú. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: S ohľadom na zásadu zákonnosti a transparentnosti podľa čl. 5 ods. 1 písm. a) nariadenia 2016/679 navrhujeme doplniť toto ustanovenie o vymenovanie jednotlivých účelov spracúvania osobných údajov buď slovným opisom alebo použitím konkrétneho ustanovenia, napríklad povinnosti v súvislosti s vedením registra prevádzkovateľov podľa ustanovenia § 7a, plnenie úloh pri spracúvaní osobných údajov pri školení a skúške bezpečnostných poradcov a vodičov podľa ustanovenia § 37, kontrola prepravy nebezpečných vecí podľa ustanovenia § 38, jednotlivé úlohy orgánov podľa ustanovenia § 40 a ďalšie. Je potrebné každý jeden účel posudzovať oddelene, a teda rozsah osobných údajov, nevyhnutný na jeho dosiahnutie, sa môže rovnako ako aj účel, líšiť. Zároveň ozrejmujeme, že povinnosť subjektov vymenovaných v navrhovanom ustanovení § 45 získané pri vlastnej činnosti poskytnúť osobné údaje si rovnako tak vyžaduje posúdiť, či existuje právny základ tejto spracovateľskej činnosti nie len v rovine povinnosti poskytnutia týchto údajov, ale rovnako tak v rovine oprávnenia subjektov tieto údaje za daným účelom sprístupniť. V prípade, že príslušný právny predpis toto oprávnenie neukladá, je potrebné ho novelizovať. Nemenej dôležité na dodržanie súladu s nariadením 2016/679, na ktoré sa navrhované ustanovenie odvoláva, je stanoviť dobu uchovávania osobných údajov vo vzťahu k jednotlivým účelom spracúvania. Doba uchovávania by mala reflektovať určený účel, ktorého dosiahnutím nie je nevyhnutné údaje ďalej spracúvať. V prípade, že dobu uchovávania osobných údajov ustanovuje iná právna norma, požadujeme uviesť odkaz na to-ktoré ustanovenie zákona. | O | ČA | Pripomienka bola prerokovaná na rozporovom konaní, ktoré sa uskutočnilo 5. februára 2024. Vypustenie slov „Osobné údaje získané podľa tohto zákona podliehajú ochrane podľa osobitného predpisu.65c)“ vrátane odkazu na poznámku pod čiarou k odkazu 65c). Predkladateľ opakovane prisľúbil Úradu na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky, v súlade s predchádzajúcim rozporovým konaním konaným dňa 31.01.2023, že v najbližšej novele zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, dôjde ku komplexnej úprave problematiky ochrany osobných údajov. Rozpor bol odstránený.  |
| **Verejnosť** | **Celému materiálu**1) Uplatňujeme ‚Zásadnú‘ pripomienku v rámci MPK k zákonu o cestnej doprave 56/2012. S predloženým návrhom MinDop ohľadom taxislužby (vyradenie, eliminovanie používania zahraničných MV na prevádzku Taxi), súhlasíme, malo to byť riešené už dávno.. súčasný stav vytvára extrémne neférové konkurenčné prostredie.. Avšak odporúčame Návrh ešte vecne doladiť, a to doplnením opatrenia – zavedenie minimálneho ekologického štandardu v tejto oblasti, a to „vytlačením“ z trhu taxslužieb, tých motorových vozidiel (MV), ktoré nespĺňajú eko normu Euro 6, a v rámci prechodných ustanovení zákona opatrenie v rámci postupného nábehu etapizovať tak, aby • Od 1.7.2024 na trhu nespôsobili taxislužby s MV, ktoré nespĺňajú normu Euro-5 • Od 1.Q.20245 na trhu nespôsobili taxislužby s MV, ktoré nespĺňajú normu Euro-6 Zdôvodnenie: S návrhom na „vylúčenie“ motorových vozidiel (MV) používaných na prevádzkovanie taxislužby, registrovaných v krajinách mimo SR, (MV s EČV inou ako SK), samozrejme SÚHLASÍME, nakoľko sme dlhodobo upozorňovali na tento stav spôsobujúci neférové konkurenčné výhody (STK0EK0 NEMOŽNOSŤ KONTROLY, INÉ EMISNÉ NORMY, A NORMY TECHNICKÉ, VYSKYTUJÚ SA TAXI S FÓLIAMI NA PREDNÝCH OKNÁCH, TAXI BEZ TAXI PZP, NEPLATÍ SA CESTNÁ DAŇ, ATĎ ..) niektorých dopravcov a teda deformaciu podnikateľského prostredia, ŽIADAME VŠAK NÁVRH ROZŠÍRIŤ TIEŽ o vylúčenie aj všetkých tých MV, používaných na taxislužbu, ktoré nevyhovujú požiadavkám na aktuálne ekologické a bezpečnostné nároky spoločnosti a cestujúcich a účastníkov cestnej premávky. Po účinnosti novela zákona o cestnej doprave (od 1.4.2019), so znepokojením sledujeme a upozorňujeme na neustály nárast počtu Starých, vyše 25, 30 ročných MV prevadzkujucich taxislužbu, ktoré sú nielen pre „vysoký vek“ a morálne opotrebovanie, ale najmä pre bezpečnosť cestujúcich a účastníkov CP, ako aj z pohľadu ochrany a tvorby životného prostredia, ABSOLÚTNE NEVYHOVUJÚCE pre účely podnikania v taxislužbe, kde denne jedno MV „efektívne využité“ (24/7) bežne v uliciach mesta odjazdí pri nonstop režime aj 700-800 km, čo pri počte 5.000 takýchto ekologicky nevyhovujúcich MV znamená DENNE 4 MIL. NEEKOLOGICKÝCH km. Nakoľko napr. V Bratislave dopravcovia poskytujú taxislužbu s cca 20.000 MV, ak povedzme 25% z tohto počtu absolútne nespĺňa aktuálne ekologické parametre, tak je Hl. Mesto denne zbytočne zanesené tonami emisií. Považujeme za neprípustné, v čase kedy najmä v Európe prechádzame k ekologickým formám dopravy, (mhd, bike, elektromobily atď, v hlavnom meste člena EÚ, akceptovať zákonnú úpravu umožňujúcu vykonávať taxislužbu, ako nepravidelnú osobnú dopravu, v rámci miest takmer všade vo vyspelých krajinách EÚ považovanú za súčasť verejnej dopravy a mestskej hromadnej dopravy, na motorových vozidlách, ktoré sú (podľa našich odhadov) na cca 90% staršie ako 10 rokov, vyše 80% staršie ako 15 rokov a 50% dokonca starších ako 20, 25 rokov.. Preto žiadame o doplnenie tohto návrhu tak, aby dopravca na taxislužbu smel používať výlučne motorové vozidlo spĺňajúce EkoNormu Euro6, s tým, že v rámci prechodných ustanovení zákona bude umožnené „dojazdiť“ tie MV, ktoré spĺňajú len EkoNormu Euro5, napr. Do 31.12.2024, tak aby od 1.1.2025 bolo možné taxisluzbu vykonávať výlučne s MV ktoré spĺňajú aktuálne ekologické a bezpečnostné požiadavky zohľadnené v norme Euro-6. 2) Ďalšie naše podnety, tézy a požiadavky vo vzťahu k nevyhnutným zmenám „nášho“ zákona (56/2012) ... témy pre pracovnú skupinu TaxiWorkGroup ;) MATERIÁL ATX SR Vypracovaný v rámci Spoločného stanoviska Asociácie TAXI SR a Aliancie cestnej dopravy SR ? TAXI ? TÉZY, PODNETY A NÁVRHY SKVALITNENIA POSKYTOVANÝCH SLUŽIEB TAXI V RÁMCI REFLEXIE 5 ROKOV SKÚSENOSTÍ Z PRAXE (1.4.2019 ÚČINNOSŤ VEĽKEJ TAXI NOVELY) Ako „bežnú“ pripomienku, nad rámec predloženého návrhu, žiadame predkladateľa o vytvorenie pracovnej skupiny pre taxi, a zvolanie jej rokovania za účasti Asociácie TAXI SR, Aliancie cestnej dopravy a rezortov, príp. Inštitúcií, ktorých agenda súvisí s prevádzkovaním taxislužby (najmä vnútro, financie, práca a sociálne veci, FS, IP, SOI, PZ, ..Komora autoškôl..), nakoľko máme za to, že je potrebné zaoberať sa nevyhnutnou komplexnou zmenou „taxi-legislativy“, najmä vo vzťahu k požiadavkám na bezpečnosť cestujúcich, ochranu spotrebiteľa a životného prostredia, a to najmä pokiaľ ide o : ? prax a znalosti ako vodiča taxi, tak i dopravcu / koncesionára / podnikateľa v taxislužbe ? parametre vozidiel taxislužby V súčasnosti stačí na získanie oprávnenia prevádzkovať taxislužbu, alebo oprávnenia k vedeniu taxi vozidla iba ? vodičský preukaz sk. B (v prípade vodičov taxi - cudzincov, ide o neférové prístupy, nakoľko vodičské oprávnenie získané v SR, najmä v súčasnosti po sprísnení záverečných skúšok, nemožno porovnávať s kvalitou procesu získavania, VP najmä v tretích krajinách.. pričom naše špecifiká v cestnej premávke, oproti tretím krajinám môžu byť značné.. Víťazom by mal byť spotrebiteľ a ochrana života a zdravia občanov SR.. V SR ako vodiči taxi pôsobia osoby nielen z europskych krajin, Ukrajiny a Srbska, ale aj z Ázie.. >>> Irán, Afganistan, India, Pakistan, Uzbekistan, Kazachstan, Sýria atď.. ?Register trestov, potvrdenie od lekára a dopravného psychológa (platí 5 rokov).. Súvisiace náklady poplatky potrebné vstup na trh taxi sú rádovo v desiatkach EUR, nepresahujú cca € 100,00 (sto eur) Máme za to, že štát by mal zvýšiť nielen poplatky za vydanie koncesie a preukazu taxi, ale aj určiť prísnejšie podmienky ako pre tax-ivozidlá (najmä min. Štandard EURO6, min. 4 dvere, min. objem kufra, vek vozidla atď.. A tiež vo vzťahu k „šoférom taxi“ zaviesť povinnosť absolvovať preškolenie na získanie „TAXI VP“ .. (VP sk. TX) .. V iných profesiách v obl. Cestnej dopravy, existuje napr. Povinnosť aktualizácie tzv. Kvalifikačnej karty (bus, nd), Vodiči sanitiek, MHD, alebo iní vodiči z povolania, napr. musia absolvovať špeciálny výcvik, alebo aspoň preukázať potrebnú prax a zručnosti, znalosti, predpoklady pre denný bezpečný „pohyb“ v cestnej premavke, jednoducho predpoklady pre prácu vodiča z povolania. V tejto súvislosti je tiež potrebné pozerať sa na vodičov taxi rovnako ako na iných vodičov z povolania, na ktorých sa vzťahujú limity pracovného času podľa príslušného osobitného zákona (nad rámec ZP). Vodiči taxi žiaľ bežne šoferuju 16 – 20 hodín denne, a denne prejdú aj 600-800 kilometrov. Regulácia pracovného času v taxi doprave, je viac ako na mieste. ? zavedenie špeciálnej taxi ečv Po vzore susedných krajín požadujeme zaviesť aj povinné Taxi EČV pre Taxi Vozidlá.. Výhody.. : \* Pri počte cca 50.000 taxi vozidiel v SR, by príjem zo správnych poplatkov za zavedenie taxi EČV bol nezanedbateľnou položkou aj pre verejné financie.. Pri cene správneho poplatku TaxiEČV len € 200,00 (mohlo by ísť aj o vyššiu sumu) >> 200x 50.000 = 10 mil. €, ako jednorazový poplatok pri zavedení opatrenia.. \* Toto opatrenie, pozitívne hodnotené v zahraničí (napr. Komora taxi AT) umožní efektívnejšiu kontrolu taxislužieb zo strany príslušných orgánov VS, ako aj spoľahlivejšie overenie poskytovateľa taxi zo strany spotrebiteľov.. nielen cudzincov, ale aj domácich užívateľov tejto služby.. ? zavedenie osobitnej daňovej legislatívy (paušálna daň, TaxiTax) Odporúčame pre zjednodušenie vo vzťahu k dopravcom, ako aj pre vyššiu efektívnosť výberu vo vzťahu k štátu, stanoviť pre oblasť taxi, kde evidencia je komplikovanejšia a výber daní zrejme nezodpovedá objemu realne uskutočnených výkonov (aj pre vysoký podiel šedej ekonomiky, neevidované tržby..) zaviesť v tejto oblasti špeciálnu daň, pracovné Taxi Tax (ktorá by buď nahradila úplne povinnosti taxi dopravcov v oblasti dane z príjmu, alebo by fungovala ako minimálna paušálna daň (obdoba ako pri sro v min.) Model TaxiTax >> Každá koncesia s max. 1 autom na taxi > ročný pravidelný TaxiTax poplatok € 365,00 / EČV (€ 1,00 denne) (Mini Taxi Dopravca) Za druhé a tretie auto zapísané v TaxiKoncesii > Ďalší pravidelný TaxiTax ročný poplatok Plus € 480,00 / EČV (Malý Taxi Dopravca) Za štvrté až desiate ďalšie auto zapísané v TaxiKoncesii > Ďalší TaxiTax poplatok Plus € 700,00 / EČV (Stredný Taxi Dopravca) Za jedenáste a každé ďalšie auto zapísané v TaxiKoncesii > Ďalší TaxiTax poplatok Plus € 1.000,00 / EČV (Veľký Taxi Dopravca) Pri počte cca 50.000 MV zapísaných v koncesiách TAXi, by mohol byť pravidelný ročný príjem do štátneho rozpočtu z titulu TaxiTax najmenej cca 50.000 x € 365,00 = € 18.250.000,00 (cca 18 mil. €) ???? ? zavedenie skúšok odb. Spôsobilosti pre Taxi-Dopravcov/koncesionárov a špeciálneho Taxi Vodičského oprávnenia pre vodičov V minulosti (pred rokom 2019) zákon určoval dopravcom aj vodičom v rámci taxi povinnosť absolvovať skúšky odbornej spôsobilosti (SOS) ... Okrem pozitívneho vplyvu na štátny rozpočet (min. Cca 5.000 žiadostí je ročne predkladanych..) 5.000 x € 200, napr. (poplatok za absolvovanie skusky) € 1.000.000,00 ročný príjem do ŠR by zavedenie SOS prinieslo zvýšenie kvality poskytovanej služby, ako i ochrany spotrebiteľa.. Rámcový obsah SOS: \* používanie vrp \* ovládanie nástrojov a zručností potrebných k výkonu povolania taxi vodiča (šofér) \* ovládanie nástrojov a zručností a znalostí potrebných k výkonu podnikania taxi dopravcu, koncesionára (podnikateľ, dopravca) ? zavedenie rozumnej regulácie vo vzťahu k počtu vydávaných taxi koncesií a taxi preukazov ako i vo vzťahu kpravidelnej aktializácii cenotvorby, spolu so zavedením novej miestnej dane pre taxi dopravcov a kuriérov, ktorá by mala byť povinnou súčasťou VZN miest alebo ideálne možno samosprávnych krajov Odporúčame zaviesť vo vzťahu k samosprávam, namiesto možnosti povinnosť každoročne vydať VZN upravujúce oblasť podnikania v oblasti taxislužby na území príslušného subjektu samosprávy.. Ideálnym nositeľom tejto kompetencie, ako i súvisiacej zodpovednosti by mohli byť samosprávne kraje, ktoré by zabezpečovali regulovanie tejto formy, druhu verejnej nepravidelnej dopravy na území samosprávnych krajov (analogicky cca ako pri pravidelnej autobusovej doprave).. Podrobnejšie informácie k návrhom jednotlivých opatrení, radi od prezentujeme a prediskutujeme na pracovnom stretnutí. S pozdravom Mgr. Branislav Masár Štatutárny zástupca Asociácia TAXI SR, IČO: 53007638 0915 215 377 | O | N | Dňa 14.2.2024 sa uskutočnilo stretnutie na ktorom príslušné pripomienky boli prerokované Zástupcovia Ministerstva dopravy SR deklarovali snahu túto tému riešiť, a to aj iniciovaním rokovaní s ďalšími rezortami, ktorých sa návrhy APZD dotýkajú (najmä Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR, Ministerstvo vnútra SR, Ministerstvo životného prostredia SR, Ministerstvo financií SR a iných dotknutých rezortov). Pri týchto rokovaniach je potrebné brať na zreteľ vývoj prostredia taxislužieb od roku 2019 (nadobudnutá účinnosť rozsiahlej novelizácie taxislužieb v zákone č. 56/2012 Z. z.), skutočný stav evidovaných vozidiel v koncesii a vodičov s taxi preukazmi, a súvisiace dopady na sektor taxislužieb, cestujúcich ako spotrebiteľov a ich ochranu, životné prostredie, verejné financie, a najmä plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky. Bolo predbežne dohodnuté, že tieto témy budú diskutované naprieč rezortami, s cieľom nájsť optimálne riešenia na možnú úpravu týchto podmienok. |
| **Verejnosť** | **Čl. 8 § 27 ods. 17**Evidenčné číslo vozidla je zapísané do koncesie na výkon taxislužby, tak ako aj ďalšie informácie o vozidle. To znamená, že aj v prípade predaju vozidla osobe, ktorá nemá koncesiu a nebude vozidlo používať ďalej pre výkon taxislužby, je predávajúci stále povinný podať žiadosť na zmenu v koncesií (zahrňujúcu všetky informácie o novom vozidle pre tento účel) ak chce naďalej poskytovať taxislužbu na základe pôvodne udelenej koncesie. Toto by platilo ďalej aj v prípade, ak by zmena predmetného ustanovenia nenastala. | O | ČA | Text upravený |
| **Verejnosť** | **Čl. 8 § 27 ods. 17**Evidenčné číslo vozidla je zapísané do koncesie na výkon taxislužby, tak ako aj ďalšie informácie o vozidle. To znamená, že aj v prípade predaju vozidla osobe, ktorá nemá koncesiu a nebude vozidlo používať ďalej pre výkon taxislužby, je predávajúci stále povinný podať žiadosť na zmenu v koncesií (zahrňujúcu všetky informácie o novom vozidle pre tento účel) ak chce naďalej poskytovať taxislužbu na základe pôvodne udelenej koncesie. Toto by platilo ďalej aj v prípade, ak by zmena predmetného ustanovenia nenastala. | O | ČA | Text upravený |
| **Verejnosť** | **Čl. 8 § 24 ods. 17**Máme za to, že povinnosť registrácie vozidla taxislužby v Slovenskej republike, resp. neakceptovanie vozidiel registrovaných mimo Slovenskej republiky pre účel poskytovania taxislužby, bude mať negatívny dosah na občanov Slovenskej republiky využívajúcich taxislužby a tiež občanov ostatných členských krajín EÚ ako aj tretích krajín, ktorí poskytujú taxislužby na území Slovenskej republiky a používajú na to vozidlo registrované vo svojej domovskej krajine. Jednou skupinou z týchto cudzincov sú ukrajinskí utečenci, ktorí utekajú pred konfliktom vo svojej domovine. Záujem o prevádzkovanie taxislužby zo strany tejto skupiny cudzincov je veľký (aj z dôvodu jazykovej bariéry) a v mnohých prípadoch dochádza k využitiu práve vlastného vozidla s registráciou mimo Slovenskej republiky. Spomínaná zmena by to znemožnila a obmedzila možnosti ukrajinských utečencov registrovať sa ako vodiči taxislužby v prípade, že by na tento účel chceli použiť vozidlo registrované mimo Slovenskej republiky. Druhou veľkou skupinou sú občania ostatných (primárne susedných) členských krajín EÚ. Najväčší objem registrujeme práve z Českej republiky, kde vodiči tiež často využívajú vozidlá registrované v Českej republike (teda mimo Slovenskej republiky) pre účel poskytovania taxislužby. V prípade občanov Slovenskej republiky bude implementácia navrhovanej zmeny znamenať zníženie dostupnosti taxislužieb pre občanov Slovenskej republiky z dôvodu výpadku vodičov s vozidlami, ktoré nebudú spĺňať novú zákonom stanovenú podmienku. | O | N | Oblasť úpravy taxislužieb nie je na úrovni Európskej únie harmonizovaná. Berieme na vedomie vznesenú pripomienku.  |
| **Verejnosť** | **Čl. 8 § 27 ods. 17**Máme za to, že povinnosť registrácie vozidla taxislužby v Slovenskej republike, resp. neakceptovanie vozidiel registrovaných mimo Slovenskej republiky pre účel poskytovania taxislužby, bude mať negatívny dosah na občanov Slovenskej republiky využívajúcich taxislužby a tiež občanov ostatných členských krajín EÚ ako aj tretích krajín, ktorí poskytujú taxislužby na území Slovenskej republiky a používajú na to vozidlo registrované vo svojej domovskej krajine. Jednou skupinou z týchto cudzincov sú ukrajinskí utečenci, ktorí utekajú pred konfliktom vo svojej domovine. Záujem o prevádzkovanie taxislužby zo strany tejto skupiny cudzincov je veľký (aj z dôvodu jazykovej bariéry) a v mnohých prípadoch dochádza k využitiu práve vlastného vozidla s registráciou mimo Slovenskej republiky. Spomínaná zmena by to znemožnila a obmedzila možnosti ukrajinských utečencov registrovať sa ako vodiči taxislužby v prípade, že by na tento účel chceli použiť vozidlo registrované mimo Slovenskej republiky. Druhou veľkou skupinou sú občania ostatných (primárne susedných) členských krajín EÚ. Najväčší objem registrujeme práve z Českej republiky, kde vodiči tiež často využívajú vozidlá registrované v Českej republike (teda mimo Slovenskej republiky) pre účel poskytovania taxislužby. V prípade občanov Slovenskej republiky bude implementácia navrhovanej zmeny znamenať zníženie dostupnosti taxislužieb pre občanov Slovenskej republiky z dôvodu výpadku vodičov s vozidlami, ktoré nebudú spĺňať novú zákonom stanovenú podmienku. | O | N | Oblasť úpravy taxislužieb nie je na úrovni Európskej únie harmonizovaná. Berieme na vedomie vznesenú pripomienku.  |
| **Verejnosť** | **Čl. 8 § 27 ods. 17**Povinnosť registrácie vozidla v prípade taxislužieb predstavuje len ďalšiu z mnohých administratívnych podmienok, ktoré potencionálni vodiči taxislužby musia splniť pre úspešné udelenie koncesie a možno ho do určitej miery považovať za diskriminačné nakoľko sa dotkne len vybranej skupiny ľudí. | O | N |  |
| **Verejnosť** | **§ 27 a nasl. K časti o taxislužbe**Za Asociáciu Taxi SR (ATX SR) uplatňujem ako štatutárny zástupca ATX SR, nasledovnú pripomienku: A. ZÁSADNÁ: Uplatňujeme ‚Zásadnú‘ pripomienku v rámci MPK k zákonu o cestnej doprave 56/2012 (aktuálna vec) S predloženým návrhom MinDop ohľadom taxislužby (vyradenie, eliminovanie používania zahraničných MV na prevádzku Taxi), súhlasíme, malo to byt riešené už dávno.. súčasný stav vytvára extrémne neférové konkurenčné prostredie.. Avšak odporúčame Návrh ešte vecne doladiť, a to doplnenímopatrenia – zavedenie minimálneho ekologického štandardu v tejto oblasti, a to „vytlačenie“ z trhu taxslužieb, tie MV, ktoré nespĺňajú eko normu Euro 6, a v rámci prechodných ustanovení zákona opatrenie v rámci postupného nábehu etapizovať tak, aby • Od 1.1.2025 na trhu nespôsobili taxislužby s MV, ktoré nespĺňajú normu Euro-5 • Od 1.1.2026 na trhu nespôsobili taxislužby s MV, ktoré nespĺňajú normu Euro-6 (cieľ) Zdôvodnenie: S návrhom na „vylúčenie“ motorových vozidiel (MV) používaných na prevádzkovanie taxislužby, registrovaných v krajinách mimo SR, (MV s EČV inou ako SK), samozrejme SÚHLASÍME, nakoľko sme dlhodobo upozorňovali na tento stav spôsobujúci neférové konkurenčné výhody niektorých dopravcov a teda deformaciu podnikateľského prostredia, ŽIADAME VŠAK NÁVRH ROZŠÍRIŤ TIEŽ o vylúčenie aj všetkých tých MV, používaných na taxislužbu, ktoré nevyhovujú požiadavkám na aktuálne ekologické a bezpečnostné nároky spoločnosti a cestujúcich a účastníkov cestnej premávky. Po účinnosti novela zákona o cestnej doprave (od 1.4.2019), so znepokojením sledujeme a upozorňujeme na neustály nárast počtu Starých, vyše 25, 30 ročných MV prevadzkujucich taxislužbu, ktoré sú nielen pre „vysoký vek“ a morálne opotrebovanie, ale najmä pre bezpečnosť cestujúcich a účastníkov CP, ako aj z pohľadu ochrany a tvorby životného prostredia, ABSOLÚTNE NEVYHOVUJÚCE pre účely podnikania v taxislužbe, kde denne jedno MV „efektívne využité“ (24/7) bežne v uliciach mesta odjazdí pri nonstop režime aj 700-800 km, čo pri počte 5.000 takýchto ekologicky nevyhovujúcich MV znamená DENNE 4 MIL. NEEKOLOGICKÝCH km. Nakoľko napr. V Bratislave dopravcovia poskytujú taxislužbu s cca 20.000 MV, ak povedzme 25% z tohto počtu absolútne nespĺňa aktuálne ekologické parametre, tak je Hl. Mesto denne zbytočne zanesené tonami emisií. Považujeme za neprípustné, v čase kedy najmä v Európe prechádzame k ekologickým formám dopravy, (mhd, bike, elektromobily atď, v hlavnom meste člena EÚ, akceptovať zákonnú úpravu umožňujúcu vykonávať taxislužbu, ako nepravidelnú osobnú dopravu, v rámci miest takmer všade vo vyspelých krajinách EÚ považovanú za súčasť verejnej dopravy a mestskej hromadnej dopravy, na motorových vozidlách, ktoré sú (podľa našich odhadov) na cca 90% staršie ako 10 rokov, vyše 80% staršie ako 15 rokov a 50% dokonca starších ako 20, 25 rokov.. Preto žiadame o doplnenie tohto návrhu tak, aby dopravca na taxislužbu smel používať výlučne motorové vozidlo spĺňajúce EkoNormu Euro6, s tým, že v rámci prechodných ustanovení zákona bude umožnené „dojazdiť“ tie MV, ktoré spĺňajú len EkoNormu Euro5, napr. Do 31.12.2024, tak aby od 1.1.2025 bolo možné taxisluzbu vykonávať výlučne s MV ktoré spĺňajú aktuálne ekologické a bezpečnostné požiadavky zohľadnené v norme Euro-6. B. OBYČAJNÁ: Ďalšie naše podnety, tézy a požiadavky vo vzťahu k nevyhnutným zmenám „nášho“ zákona (56/2012) ... témy pre pracovnú skupinu TaxiWorkGroup ;) Ako „bežnú“ pripomienku, nad rámec predloženého návrhu, žiadame predkladateľa o vytvorenie pracovnej skupiny pre taxi, a zvolanie jej rokovania za účasti Asociácie TAXI SR, Aliancie cestnej dopravy a rezortov, príp. Inštitúcií, ktorých agenda súvisí s prevádzkovaním taxislužby (najmä vnútro, financie, práca a sociálne veci, FS, IP, SOI, PZ, ..), nakoľko máme za to, že je potrebné zaoberať sa nevyhnutnou komplexnou zmenou „taxi-legislativy“, najmä vo vzťahu k požiadavkám na bezpečnosť cestujúcich, ochranu spotrebiteľa a životného prostredia, a to najmä pokiaľ ide o : ? prax a znalosti ako vodiča taxi, tak i dopravcu / koncesionára / podnikateľa v taxislužbe ? parametre vozidiel taxislužby V súčasnosti stačí na získanie oprávnenia prevádzkovať taxislužbu, alebo oprávnenia k vedeniu taxi vozidla iba vodičský preukaz sk. B, register trestov, potvrdenie od lekára a dopravného psychológa (platí 5 rokov).. Súvisiace náklady poplatky potrebné vstup na trh taxi sú rádovo v desiatkach EUR, nepresahujú cca € 100,00 (sto eur) Máme za to, že štát by mal zvýšiť nielen poplatky za vydanie koncesie a preukazu taxi, ale aj určiť prísnejšie podmienky ako pre tax-ivozidlá (najmä min. Štandard EURO6, min. 4 dvere, min. objem kufra, vek vozidla atď.. A tiež vo vzťahu k „šoférom taxi“ zaviesť povinnosť absolvovať preškolenie na získanie „TAXI VP“ .. (VP sk. TX) .. V iných profesiách v obl. Cestnej dopravy, existuje napr. Povinnosť aktualizácie tzv. Kvalifikačnej karty (bus, nd), Vodiči sanitiek, MHD, alebo iní vodiči z povolania, napr. musia absolvovať špeciálny výcvik, alebo aspoň preukázať potrebnú prax a zručnosti, znalosti, predpoklady pre denný bezpečný „pohyb“ v cestnej premavke, jednoducho predpoklady pre prácu vodiča z povolania. V tejto súvislosti je tiež potrebné pozerať sa na vodičov taxi rovnako ako na iných vodičov z povolania, na ktorých sa vzťahujú limity pracovného času podľa príslušného osobitného zákona (nad rámec ZP). Vodiči taxi žiaľ bežne šoferuju 16 – 20 hodín denne, a denne prejdú aj 600-800 kilometrov. Regulácia pracovného času v taxi doprave, je viac ako na mieste. ? zavedenie špeciálnej taxi ečv Po vzore susedných krajín požadujeme zaviesť aj povinné Taxi EČV pre Taxi Vozidlá.. Výhody.. : \* Pri počte cca 50.000 taxi vozidiel v SR, by príjem zo správnych poplatkov za zavedenie taxi EČV bol nezanedbateľnou položkou aj pre verejné financie.. Pri cene správneho poplatku TaxiEČV len € 200,00 (mohlo by ísť aj o vyššiu sumu) >> 200x 50.000 = 10 mil. €, ako jednorazový poplatok pri zavedení opatrenia.. \* Toto opatrenie, pozitívne hodnotené v zahraničí (napr. Komora taxi AT) umožní efektívnejšiu kontrolu taxislužieb zo strany príslušných orgánov VS, ako aj spoľahlivejšie overenie poskytovateľa taxi zo strany spotrebiteľov.. nielen cudzincov, ale aj domácich užívateľov tejto služby.. ? zavedenie osobitnej daňovej legislatívy (paušálna daň, TaxiTax) Odporúčame pre zjednodušenie vo vzťahu k dopravcom, ako aj pre vyššiu efektívnosť výberu vo vzťahu k štátu, stanoviť pre oblasť taxi, kde evidencia je komplikovanejšia a výber daní zrejme nezodpovedá objemu realne uskutočnených výkonov (aj pre vysoký podiel šedej ekonomiky, neevidované tržby..) zaviesť v tejto oblasti špeciálnu daň, pracovné Taxi Tax (ktorá by buď nahradila úplne povinnosti taxi dopravcov v oblasti dane z príjmu, alebo by fungovala ako minimálna paušálna daň (obdoba ako pri sro v min.) Model TaxiTax >> Každá koncesia s max. 1 autom na taxi > ročný pravidelný TaxiTax poplatok € 365,00 / EČV (€ 1,00 denne) (Mini Taxi Dopravca) Za druhé a tretie auto zapísané v TaxiKoncesii > Ďalší pravidelný TaxiTax ročný poplatok Plus € 480,00 / EČV (Malý Taxi Dopravca) Za štvrté až desiate ďalšie auto zapísané v TaxiKoncesii > Ďalší TaxiTax poplatok Plus € 700,00 / EČV (Stredný Taxi Dopravca) Za jedenáste a každé ďalšie auto zapísané v TaxiKoncesii > Ďalší TaxiTax poplatok Plus € 1.000,00 / EČV (Veľký Taxi Dopravca) Pri počte cca 50.000 MV zapísaných v koncesiách TAXi, by mohol byť pravidelný ročný príjem do štátneho rozpočtu z titulu TaxiTax najmenej cca 50.000 x € 365,00 = € 18.250.000,00 (cca 18 mil. €) ???? ? zavedenie skúšok odb. Spôsobilosti pre Taxi-Dopravcov/koncesionárov a špeciálneho Taxi Vodičského oprávnenia pre vodičov V minulosti (pred rokom 2019) zákon určoval dopravcom aj vodičom v rámci taxi povinnosť absolvovať skúšky odbornej spôsobilosti (SOS) ... Okrem pozitívneho vplyvu na štátny rozpočet (min. Cca 5.000 žiadostí je ročne predkladanych..) 5.000 x € 200, napr. (poplatok za absolvovanie skusky) € 1.000.000,00 ročný príjem do ŠR by zavedenie SOS prinieslo zvýšenie kvality poskytovanej služby, ako i ochrany spotrebiteľa.. Rámcový obsah SOS: \* používanie vrp \* ovládanie nástrojov a zručností potrebných k výkonu povolania taxi vodiča (šofér) \* ovládanie nástrojov a zručností a znalostí potrebných k výkonu podnikania taxi dopravcu, koncesionára (podnikateľ, dopravca) ? zavedenie rozumnej regulácie vo vzťahu k počtu vydávaných taxi koncesií a taxi preukazov ako i vo vzťahu kpravidelnej aktializácii cenotvorby, spolu so zavedením novej miestnej dane pre taxi dopravcov a kuriérov, ktorá by mala byť povinnou súčasťou VZN miest alebo ideálne možno samosprávnych krajov Odporúčame zaviesť vo vzťahu k samosprávam, namiesto možnosti povinnosť každoročne vydať VZN upravujúce oblasť podnikania v oblasti taxislužby na území príslušného subjektu samosprávy.. Ideálnym nositeľom tejto kompetencie, ako i súvisiacej zodpovednosti by mohli byť samosprávne kraje, ktoré by zabezpečovali regulovanie tejto formy, druhu verejnej nepravidelnej dopravy na území samosprávnych krajov (analogicky cca ako pri pravidelnej autobusovej doprave).. Podrobnejšie informácie k návrhom jednotlivých opatrení, radi od prezentujeme a prediskutujeme na pracovnom stretnutí. S pozdravom Mgr. Branislav Masár Štatutárny zástupca Asociácia TAXI SR, IČO: 53007638 0915 215 377 | O | N | Dňa 14.2.2024 sa uskutočnilo stretnutie na ktorom príslušné pripomienky boli prerokované Zástupcovia Ministerstva dopravy SR deklarovali snahu túto tému riešiť, a to aj iniciovaním rokovaní s ďalšími rezortami, ktorých sa návrhy APZD dotýkajú (najmä Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR, Ministerstvo vnútra SR, Ministerstvo životného prostredia SR, Ministerstvo financií SR a iných dotknutých rezortov). Pri týchto rokovaniach je potrebné brať na zreteľ vývoj prostredia taxislužieb od roku 2019 (nadobudnutá účinnosť rozsiahlej novelizácie taxislužieb v zákone č. 56/2012 Z. z.), skutočný stav evidovaných vozidiel v koncesii a vodičov s taxi preukazmi, a súvisiace dopady na sektor taxislužieb, cestujúcich ako spotrebiteľov a ich ochranu, životné prostredie, verejné financie, a najmä plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky. Bolo predbežne dohodnuté, že tieto témy budú diskutované naprieč rezortami, s cieľom nájsť optimálne riešenia na možnú úpravu týchto podmienok |