

Hĺbkové ex post hodnotenie vybraných regulácií pôsobiacich v podnikateľskom prostredí - formulár

Spracovateľ: Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, odbor zlepšovania podnikateľského prostredia

Gestor právneho predpisu: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (ďalej ako „MD SR“ alebo „gestor“)

Názov právneho predpisu: Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave (ďalej ako „cestný zákon“)

Lokalizácia: § 27 ods. 3 písm. d)

Účinnosť: 1. 4. 2019

Regulácia, ktorá je predmetom ex post hodnotenia: Regulácia č. 93

Absencia podmienky minimálnej emisnej normy pre vozidlo taxislužby

Špecifikácia¹:

- Internetový odkaz na legislatívny proces hodnoteného právneho predpisu na portáli Slov-Lex:
<https://www.slov-lex.sk/elegislativa/legislativne-procesy/SK/LP/2018/311>
- Internetový odkaz na číslo parlamentnej tlače hodnoteného právneho predpisu:
<https://www.nrsr.sk/web/Default.aspx?sid=zakony/zakon&MasterID=6995>

Hĺbkové ex post hodnotenie:

- ☒ regulácie/regulácií jedného právneho predpisu
- ☐ navzájom súvisiacich regulácií vo viacerých právnych predpisoch

Ex post hodnotenie vykonané k: 26. 02. 2025

¹ Informácie sa neuvádzajú, ak bola hodnotená úprava predložená do legislatívneho procesu pred 1. aprílom 2015. Pred týmto dátumom neexistovala povinnosť vypracovať Analýzu vplyvov na podnikateľské prostredie.

9.1 Základné informácie k hodnotenej regulácii

9.1.1 Opis regulácie a jej pôsobenia:

V súčasne platnej a účinnej legislatívnej úprave podľa cestného zákona neexistuje povinnosť, aby vozidlá používané v taxislužbách spĺňali minimálnu emisnú normu. Hlavnou požiadavkou pre zaradenie vozidla do taxislužby je jeho technická a emisná spôsobilosť, ktorá sa overuje prostredníctvom pravidelných technických (TK) a emisných kontrol (EK). Tieto kontroly musia vozidlá taxislužieb absolvovať častejšie než bežné osobné automobily, keďže sú zaradené do kategórie účelových vozidiel. Táto absencia regulácie minimálnych emisných noriem znamená, že aj staršie vozidlá, ktoré technicky vyhovujú kontrole, môžu byť zaradené do flotily taxislužby. Tento stav umožňuje prevádzkovateľom používať vozidlá starších výrobných ročníkov, ktoré často nedosahujú moderné emisné a bezpečnostné štandardy. Na základe praxe je zrejmé, že niektoré mestá alebo obce majú možnosť regulovať vjazd vozidiel prostredníctvom všeobecne záväzných nariadení (VZN), napríklad do zón s nízkymi emisiami, no tieto opatrenia závisia od individuálnej iniciatívy samospráv.

Európska únia nemá jednotnú reguláciu pre emisné normy vozidiel taxislužby na úrovni členských štátov. Konkrétne pravidlá pre taxislužby, ako minimálne emisné normy alebo maximálny vek vozidiel, sú ponechané na rozhodovanie jednotlivých členských štátov alebo miestnych samospráv. V prípade miest v Slovenskej republike má príslušná miestna samospráva cez všeobecne záväzné nariadenie kompetenciu obmedziť vjazd vozidiel taxislužby podľa emisných noriem alebo veku vozidiel, avšak zatiaľ to nebolo aplikované. Súčasná legislatíva neustanovuje žiadne povinné minimálne emisné normy ani vekové obmedzenie pre vozidlá taxislužby, pokiaľ vozidlo spĺňa požiadavky na technickú a emisnú spôsobilosť stanovené pravidelnými technickými a emisnými kontrolami.

9.1.2 Znenie podnetu z podnikateľského prostredia (ak je k dispozícii)

Predmetom ex post hodnotenia má byť absencia podmienky minimálnej emisnej normy pre vozidlá taxislužby. Jednou z podmienok na získanie koncesie na taxislužbu je disponovanie najmenej jedným vozidlom, ktoré môže byť vlastné, prenajaté, na lízing alebo vypožičané. Na základe zistení z aplikačnej praxe sa ukázalo, že taxikári využívajú aj automobily staršej výroby, ktoré nedosahujú úroveň dnešných emisných a bezpečnostných štandardov. Z tohto dôvodu môže byť priamo ohrozená bezpečnosť samotného zákazníka, ktorý takéto vozidlo využíva.

9.1.3 Identifikácia dotknutých subjektov:

Ex ante:

Dotknutými subjektami sú držitelia koncesie na taxislužbu v počte 3 936 s počtom vodičov 13 113.

Ex post:

Dotknutými subjektami sú prevádzkovatelia taxislužieb v počte 15 930.

9.1.4 Identifikovaný vplyv na podnikateľské prostredie z ex ante fázy (ak bola vykonaná):

V ex ante fáze bola vypracovaná analýza vplyvov na podnikateľské prostredie, avšak pre hodnotenú reguláciu nebol identifikovaný vplyv na podnikateľské prostredie.

9.2 Vyčíslenie dopadu na podnikateľské prostredie – porovnanie predpokladaných (ex ante) a skutočných (ex post) nákladov právneho predpisu²

Tabuľka č. 1: Výpočet skutočných vplyvov regulácie/regulácií (ex post) a ich porovnanie s predpokladanými vplyvmi (ex ante) (údaje sú uvedené po vyplnení Kalkulačky nákladov podnikateľského prostredia pre ex post hodnotenie uvedenú v prílohe č. 9b jednotnej metodiky):

EX POST									EX ANTE ³	EX POST – EX ANTE
Poradové číslo ustanovenia	Stručný a zrozumiteľný opis identifikovaného vplyvu na podnikateľské prostredie	Lokalizácia	Účinnosť právneho predpisu / regulácie	Kategória dotk. subjektov	Počet subjektov v dotk. kategórii	Počet subjektov MSP v dotk. kategórii	Náklady na 1 podnik. v €	Náklady na kategóriu dotk. subjektov v €	Náklady na kategóriu dotk. subjektov v €	Rozdiel v nákladoch na kategóriu dotk. subjektov v €
93.	Absencia podmienky minimálnej emisnej normy pre vozidlo taxislužby	§ 27 ods. 3 písm. d)	1.4.2019	Prevádzkovatelia taxislužieb	15 930	-	-	-	-	-

² Kalkulácia nákladov sa uvádza pre každé hodnotené ustanovenie právneho predpisu, v prípade kalkulácie pre celý právny predpis ako celok je táto skutočnosť uvedená v lokalizácii.

³ Ex ante časť sa nevypĺňa, ak je regulácia zaradená do Registra ex post podľa bodu 10.3. písm. d) jednotnej metodiky a jej hodnotená úprava bola predložená do legislatívneho procesu pred 1. aprílom 2015.

Doplňujúce informácie k spôsobu výpočtu vplyvov jednotlivých regulácií na náklady podnikateľského prostredia a vysvetlenie rozdielu kvantifikácií ex post a ex ante

9.2.1 Spôsob vypočítania vplyvov na podnikateľské prostredie:
Ex ante náklady: V ex ante fáze bola vypracovaná analýza vplyvov na podnikateľské prostredie, avšak pre hodnotenú reguláciu nebol identifikovaný vplyv na podnikateľské prostredie, a teda neboli ani vypočítané vplyvy na podnikateľské prostredie. Z uvedeného dôvodu nie je možné uviesť spôsob vypočítania predpokladaných vplyvov na podnikateľské prostredie. Ex post náklady: Ex post náklady nie je možné kalkulovať vzhľadom na povahu regulácie, ktorá nespôsobuje zvýšenie nákladov pre podnikateľské subjekty. Absencia vekového limitu pre vozidlá taxislužby môže mať za následok, že prevádzkovatelia taxislužieb majú nižšie náklady na podnikanie, pretože nemusia investovať do kúpy novších vozidiel.
9.2.2 Zdroj početnosti (vrátane internetového odkazu na konkrétne štatistiky, ak sú dostupné na internete):
Zdroje početnosti tvoria interné neverejné štatistiky MD SR.
9.2.3 Dôvod rozdielu medzi predpokladanými nákladmi regulácie (ex ante) a zistenými skutočnými nákladmi (ex post):
V ex ante fáze bola vypracovaná analýza vplyvov na podnikateľské prostredie, avšak pre hodnotenú reguláciu nebol identifikovaný vplyv na podnikateľské prostredie. Zároveň ide o reguláciu, pre ktorú nie je možné samostatne kvantitatívne posúdiť skutočné náklady. Z uvedených dôvodov nie je možné uviesť dôvod rozdielu medzi predpokladanými a skutočnými nákladmi.
9.2.4 Dôvod vzniku nákladov nepredpokladaných v ex ante fáze:
V ex ante fáze bola vypracovaná analýza vplyvov na podnikateľské prostredie, avšak pre hodnotenú reguláciu nebol identifikovaný vplyv na podnikateľské prostredie. Z uvedeného dôvodu nie je možné uviesť náklady nepredpokladané v ex ante fáze.

9.3 Ex post konzultácie s podnikateľskými subjektmi a gestorom právneho predpisu

9.3.1 Účastníci, forma, termíny a časový rozsah ex post konzultácií:

GESTOR PRÁVNEHO PREDPISU – Zúčastnení zástupcovia:

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor cestnej dopravy

PODNIKATELSKÉ SUBJEKTY:

Cielené konzultácie:

Oslovené subjekty (obchodné meno, IČO):

Občianske združenie Asociácia TAXI
Slovenskej republiky, 53007638
(ďalej ako „ATX“)

Zúčastnené subjekty:

Áno ☒ Nie ☐

Forma a termín vykonania konzultácií:

Oslovené subjekty:

ATX

Forma:

osobne/online ☒ dotazník/e-mail ☐

Dátum vykonania:

10.12.2024

Verejné konzultácie:

Trvanie verejných konzultácií: od 28.10.2024 do 11.11.2024.

Forma a termín vykonania konzultácií:

Do verejných konzultácií sa nezapojili žiadne ďalšie podnikateľské subjekty.

9.3.2 Vyjadrenie podnikateľských subjektov k regulácii:

- vznesené pripomienky proti zneniu regulácie,
- konkrétne problémy regulácie alebo prekážky, ktoré regulácia spôsobuje v praxi.

ATX, ako člen Slovenského živnostenského zväzu, upozorňuje na výrazný nárast počtu starých motorových vozidiel, často starších ako 25 či 30 rokov, ktoré sú po účinnosti novely zákona o cestnej doprave (od 1. apríla 2019) využívané na prevádzkovanie taxislužby. Súčasná legislatíva neustanovuje žiadne povinné minimálne emisné normy ani vekové obmedzenie pre vozidlá taxislužby, pokiaľ vozidlo spĺňa požiadavky na technickú a emisnú spôsobilosť stanovené pravidelnými technickými a emisnými kontrolami.

9.3.3 Vyjadrenie gestora k:

- dôvodu vzniku právneho predpisu/regulácie, opis problému, ktorý má riešiť,
- výsledku pôsobenia regulácie vo vzťahu k riešenému problému,
- plneniu cieľa regulácie vo vzťahu k riešenému problému,
- vzniku nepredvídateľných vplyvov (ak sa vyskytli),
- podnetu z podnikateľského prostredia,
- vzneseným pripomienkam podnikateľských subjektov k zneniu regulácie a pôsobeniu v praxi.

Gestor vo svojom vyjadrení uviedol, že vekové obmedzenie pre vozidlá taxislužieb bolo na Slovensku upravené od roku 2012 cestným zákonom, pričom maximálny vek vozidla bol stanovený na 8 rokov. Podmienka, že vozidlo taxislužby nesmie byť staršie ako 8 rokov, bola zrušená novelou cestného zákona, konkrétne zákonom č. 9/2019 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony a ktorý nadobudol účinnosť 1. apríla 2019. V tejto novele bola vypustená podmienka maximálneho veku vozidla taxislužby, čím sa odstránilo vekové obmedzenie pre vozidlá používané v taxislužbe.

Dôvodom zrušenia bol podnet zo strany taxislužieb, ktorý poukazoval na rozdiely v technickom stave vozidiel rôznych značiek aj pri rovnakom roku výroby. V súčasnosti sa spôsobilosť a technický stav vozidiel taxislužby posudzujú na základe pravidelných technických a emisných kontrol, ktoré sú pre taxíky povinné vo zvýšenej frekvencii, vzhľadom na ich využitie ako účelových vozidiel.

9.3.4 Alternatívne riešenia z pohľadu podnikateľských subjektov

- návrhy na zmeny v právnom predpise (úprava znenia/zrušenie regulácie),
- návrhy na úpravu aplikačnej praxe,
- príklady alternatívnych riešení alebo osvedčených postupov z iných krajín (dobrovoľné),
- očakávaná úspora nákladov v dôsledku úpravy/zrušenia regulácie (dobrovoľné).

ATX požaduje doplnenie zákona o cestnej doprave o novelizačné body, ktoré by stanovili povinnosť využívať v taxislužbe iba motorové vozidlá spĺňajúce aktuálne ekologické a bezpečnostné normy, konkrétne emisné štandardy Euro 6. Zároveň navrhuje zavedenie prechodných ustanovení, ktoré by umožnili dočasné používanie vozidiel spĺňajúcich emisnú normu Euro 5 alebo nižšiu, avšak len do stanoveného termínu. ATX tiež navrhuje zavedenie maximálneho vekového limitu pre motorové vozidlá do 15 rokov a stanovenie minimálnej emisnej normy (Euro 5), s cieľom vylúčiť z trhu vozidlá, ktoré už nezodpovedajú moderným požiadavkám na ochranu životného prostredia a bezpečnosť cestujúcich a ostatných účastníkov cestnej premávky.

9.3.5 Vyjadrenie gestora k návrhom na zmeny aplikačnej praxe:

Gestor prejavil ochotu zaoberať sa návrhmi ATX týkajúcimi sa zavedenia vekového obmedzenia pre vozidlá taxislužieb a stanovenia minimálnej emisnej normy. Zároveň zdôraznil, že akákoľvek podpora týchto návrhov by mala byť založená na širokom konsenze všetkých zainteresovaných strán

v sektore taxislužieb. Ako možné prístupy, ktoré by mohli byť predmetom ďalšej diskusie, gestor spomenul:

1. Vytvorenie emisných zón v mestách (napr. Bratislava, Košice)

Tento variant je inšpirovaný nemeckými mestami a zaviedol by zóny s obmedzeným vjazdom pre vozidlá taxislužieb, pričom povolenie by mali len vozidlá spĺňajúce stanovené emisné normy (napr. Euro 5 alebo vyššie). Nevýhodou tohto variantu je, že so sebou nesie administratívnu záťaž pre podnikateľov, keďže by bolo potrebné získať potvrdenie o emisnej norme vozidla. Realizácia by si tiež vyžadovala koordináciu a súhlas miestnych samospráv. Podnikatelia, ktorí aktuálne využívajú staršie vozidlá a nespĺňajúce požadované emisné normy, by museli investovať do ich výmeny za nové alebo ekologickejšie modely. Tento krok by mohol predstavovať značnú záťaž pre mnohých podnikateľov v taxi službách, najmä pre tých, ktorí prevádzkujú menšie alebo individuálne podniky. Realizácia tohto variantu by si tiež vyžadovala koordináciu a súhlas miestnych samospráv, ktoré by stanovili konkrétne pravidlá a zóny.

2. Znovuzavedenie podmienky maximálneho veku vozidla

Tento návrh spočíva v obnovení regulácie, ktorá by stanovila maximálny vek vozidiel taxislužieb. Gestor upozornil, že tento návrh má aj nevýhody, keďže ide o významný zásah do podnikateľského prostredia, ktorý by mohol mať dopad na celý sektor taxislužieb. Ak má byť tento variant realizovaný, vyžaduje si širokú podporu zo strany podnikateľov a dotknutých subjektov.

Oba návrhy si vyžadujú podrobnú analýzu a diskusiu s relevantnými zainteresovanými stranami.

Gestor upozornil, že v cestnom zákone je explicitne zakotvená možnosť samospráv regulovať vjazd vozidiel do určitých zón prostredníctvom všeobecne záväzných nariadení (VZN). Tieto regulácie môžu zahŕňať napríklad povinnosť splňať minimálne emisné normy alebo umožnenie vjazdu výlučne elektrickými vozidlami. Táto kompetencia poskytuje priestor mestám a obciam na zavedenie opatrení, ktoré by mohli prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia a podpore ekologickej mobility. Gestor však zdôrazňuje, že takéto obmedzenia by mali byť výsledkom dôsledného posúdenia miestnych podmienok a potrieb. Na národnej úrovni gestor aktuálne nepodporuje zavedenie minimálnej emisnej normy, no zastáva názor, že samosprávy môžu aktívne využívať svoje právomoci na zlepšenie dopravnej infraštruktúry a kvality taxislužieb.

9.4 Stanovisko spracovateľa k právnemu predpisu a jeho vplyvu na podnikateľské prostredie

9.4.1 Stanovisko k pôsobeniu právneho predpisu/regulácie na podnikateľské prostredie, k optimálnosti jej nastavenia a k optimálnosti nastavenia jej aplikačnej praxe:

Gestor uviedol, že v minulosti bolo v legislatíve zakotvené vekové obmedzenie pre vozidlá taxislužieb, pričom maximálny vek vozidla bol stanovený na 8 rokov. Tento rámec bol považovaný za primeraný nástroj na zabezpečenie kvality a bezpečnosti poskytovaných služieb. V roku 2019 však bola táto regulácia zrušená, a to na základe zistení o rozdieloch v technickom stave vozidiel rôznych značiek, ktoré mali rovnaký rok výroby. Zrušenie vekového obmedzenia bolo motivované snahou o liberalizáciu trhu a zníženie administratívnej záťaže s cieľom klásť dôraz na technickú spôsobilosť namiesto stanovenia vekového limitu na vozidlá taxislužby. Používanie starších vozidiel môže však negatívne ovplyvniť komfort zákazníkov a zvyšovať riziko technických porúch vozidiel. Tento stav vytvára nízke vstupné bariéry pre prevádzkovateľov taxislužieb, čo môže viesť k vyššej konkurencii, avšak na úkor kvality služieb.

Spracovateľ súhlasí s gestorm, že akékoľvek opatrenie v tejto oblasti musí byť založené na zhode zástupcov celého podnikateľského sektora taxislužieb. Konsenzus všetkých zainteresovaných strán je kľúčový pre zabezpečenie efektívnosti a akceptovateľnosti novej právnej úpravy. Spracovateľ si uvedomuje, že vplyv digitálnych platforiem na trh taxislužieb prináša nové výzvy v reguláciách, preto je potrebné zabezpečiť, aby nové opatrenia boli dostatočne flexibilné na zvládnutie tohto dynamického prostredia, no zároveň zachovávali vysoké štandardy kvality a bezpečnosti služieb. Navrhované opatrenia by mali byť predmetom širokej diskusie so zástupcami podnikateľov v taxislužbách, aby sa minimalizovali negatívne dopady a zvýšila efektivita regulácie.

Súčasná právna úprava zabezpečuje hodnotenie technického stavu a spôsobilosti vozidiel taxislužieb prostredníctvom pravidelných technických a emisných kontrol, ktoré sú pre účelové vozidlá vykonávané s vyššou frekvenciou. Tento systém sa javí ako primeraný nástroj na zabezpečenie bezpečnosti a technickej spôsobilosti vozidiel. Znovuzavedenie podmienky maximálneho veku vozidla taxislužby by predstavovalo významný zásah do podnikateľského prostredia s dopadom na celý sektor taxislužieb.

9.4.2 Stanovisko k alternatívnym riešeniam, ktoré môžu zlepšiť podnikateľské prostredie:

ATX požaduje opätovné zavedenie vekového obmedzenia vozidiel do zákona, pričom navrhuje maximálny vek vozidla taxislužby 15 rokov. Táto požiadavka je motivovaná snahou o zvýšenie kvality a bezpečnosti taxislužieb, ako aj o elimináciu vozidiel, ktoré už nevyhovujú moderným ekologickým a bezpečnostným štandardom.

Gestor nesúhlasí s návrhom na zavedenie minimálnej emisnej normy argumentujúc, že emisné požiadavky sa v čase menia, čo by sťažovalo ich zakotvenie do legislatívy. Gestor vyjadril ochotu podporiť opätovné zavedenie vekového obmedzenia pre vozidlá taxislužieb, avšak zdôraznil, že takýto návrh by mal získať podporu všetkých zainteresovaných strán. Upozornil, že je nevyhnutné, aby sa na tomto opatrení zhodli zástupcovia celého podnikateľského sektora taxislužieb, nielen členovia ATX.

Spracovateľ si uvedomuje komplexnosť otázky týkajúcej sa zavedenia minimálnej emisnej normy pre vozidlá taxislužieb. Hoci by takáto požiadavka mohla prispieť k zvýšeniu bezpečnosti, ochrany životného prostredia a kvality poskytovaných služieb, spracovateľ zdôrazňuje, že s týmto opatrením by boli spojené značné náklady pre podnikateľské prostredie. Zavedenie minimálnych emisných noriem by vyžadovalo výmenu starších vozidiel, čo by predstavovalo významnú finančnú záťaž, najmä pre menších prevádzkovateľov taxislužieb. Spracovateľ preto zdôrazňuje potrebu zohľadniť ekonomické možnosti podnikateľov a minimalizovať negatívne dopady na ich činnosť.

Samosprávy na Slovensku majú možnosť regulovať podmienky pre prevádzku taxislužieb na svojom území prostredníctvom všeobecne záväzných nariadení (VZN). Táto kompetencia im

umožňuje stanoviť pravidlá, ako napríklad zavedenie nízko emisných zón alebo obmedzení na typ vozidiel, ktoré môžu pôsobiť v konkrétnych častiach mesta. Absencia centrálnej regulácie v oblasti emisných noriem pre vozidlá taxislužieb však vedie k nerovnakým podmienkam medzi regiónmi. Kým niektoré mestá môžu dobrovoľne zaviesť prísnejšie ekologické a bezpečnostné pravidlá, iné regióny môžu mať menej prísne alebo úplne absentujúce pravidlá. Táto nerovnováha môže ovplyvniť konkurenčné prostredie a viesť k rozdielom vo vnímaní kvality taxislužieb zákazníkmi.

Zavedenie minimálnych emisných noriem alebo vekových limitov by mohlo znamenať výrazné finančné náklady pre podnikateľov v taxislužbe, najmä vo forme nutnosti investovať do nových, ekologickejších vozidiel. Tieto náklady by mohli významne zaťažiť najmä menších prevádzkovateľov, čím by sa znížila konkurencieschopnosť v sektore. Pred zavedením takýchto opatrení je nevyhnutné vykonať podrobnú analýzu ekonomických dopadov, aby sa zabezpečila udržateľnosť podnikateľského prostredia a ochrana spotrebiteľov.

9.4.3 Odporúčenie spracovateľa:

- ☒ ponechať reguláciu
 ☐ upraviť reguláciu
 ☐ zrušiť reguláciu bez náhrady
☐ upraviť aplikačnú prax

9.4.4 Ak spracovateľ navrhuje reguláciu alebo aplikačnú prax upraviť, tak uvedie ako a akých právnych predpisov/ustanovení právnych predpisov (aj súvisiacich právnych predpisov) sa má úprava dotknúť:

Na základe vyššie uvedeného spracovateľ odporúča ponechať súčasnú právnu úpravu bez zavedenia ďalších obmedzení, pričom pravidelné technické a emisné kontroly by mali zostať hlavným nástrojom na zabezpečenie kvality a bezpečnosti taxislužieb.

9.5 Vyjadrenie gestora právneho predpisu k vykonanému hĺbkovému ex post hodnoteniu⁴

Pripomienky gestora právneho predpisu k procesu ex post hodnotenia:
Gestor právneho predpisu nemal pripomienky k procesu ex post hodnotenia.
Vyjadrenie gestora k obsahu stanoviska spracovateľa:
Gestor právneho predpisu nemal pripomienky k procesu ex post hodnotenia.

⁴ Časť 9.5 je v zmysle bodu 10.2. JM vyplnená v prípade, ak gestor právneho predpisu zaslal spracovateľovi vyjadrenie k vykonanému ex post hodnoteniu do 30 kalendárnych dní od ukončenia hĺbkového ex post hodnotenia