

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

Spracovateľ: Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, odbor zlepšovania podnikateľského prostredia

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

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

Lokalizácia: § 30 ods. 1

Účinnosť: 01. 04. 2019

Regulácia, ktorá je predmetom ex post hodnotenia: Regulácia č. 95

Platnosť preukazu vodiča vozidla 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:
Regulácia, ktorá stanovuje, že vodičom vozidla taxislužby môže byť len osoba s preukazom vodiča taxislužby, bola zavedená s cieľom zabezpečiť kvalitu a bezpečnosť služieb taxislužby. Preukaz vodiča slúži ako doklad potvrdzujúci splnenie zákonom stanovených podmienok a oprávňuje jeho držiteľa vykonávať prepravu osôb v rámci taxislužby. Táto požiadavka pomáha zvyšovať dôveru verejnosti v taxislužby ako bezpečný spôsob prepravy a zároveň umožňuje efektívnejší dohľad nad vodičmi zo strany regulačných orgánov. Regulačný rámec štandardizuje profesiu vodiča taxislužby a zaisťuje rovnaké podmienky na trhu, čím podporuje spravodlivú súťaž a chráni cestujúcich pred rizikami spojenými s nekvalifikovanými alebo nevhodnými vodičmi. Zavedenie tejto regulácie bolo motivované potrebou zabezpečiť ochranu spotrebiteľov, znížiť výskyt nelegálneho poskytovania služieb taxislužby a posilniť právny rámec pre taxislužby, čím sa zjednodušuje kontrola nad kvalitou a bezpečnosťou poskytovaných služieb.
9.1.2 Znenie podnetu z podnikateľského prostredia (ak je k dispozícii)
Momentálne neexistuje ohraničenie dĺžky platnosti tohto preukazu, pritom sa jedná o jeden z najdôležitejších dokumentov v oblasti taxislužby. Nepriame ohraničenie tvorí len podmienka zdravotnej a psychickej spôsobilosti, ktoré sa kontrolujú každých päť rokov.
9.1.3 Identifikácia dotknutých subjektov:
Ex ante: Dotknutými subjektami sú taxikári v počte 13 113. Ex post: Dotknutými subjektami sú noví taxikári v počte približne 18 000.
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, kde bol posúdený vplyv na podnikateľské prostredie novelizovaného právneho predpisu ako celku.

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 regulácie	Stručný a zrozumiteľný opis regulácie	Lokalizácia	Účinnosť právneho predpisu / regulácie	Kategória dotk. subjektov	Počet subjektov 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 €
95	Platnosť preukazu vodiča vozidla taxislužby	§ 30 ods. 1	01.04.2019	Taxikári	18 000	-	-	2 098 080	- 2 098 080

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: Náklady pre vodičov taxislužieb: podanie prihlášky na vykonanie skúšky vodiča taxislužby vo výške – 50 €, podanie prihlášky na vykonanie skúšky odbornej spôsobilosti v taxislužbe – 100 €, podanie žiadosti o vydanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti v taxislužbe – 10 €). Celkové priame náklady boli vo výške 160 € na jednu osobu. Vodičov taxislužieb bolo v roku 2018 až 13 113, čo predstavovalo náklady na celé podnikateľské prostredie vo výške $160 \cdot 13\,113 = 2\,098\,080$ €. Ex post náklady: Momentálne nie sú vodiči taxislužieb nútení absolvovať skúšky odbornej spôsobilosti, pretože táto povinnosť bola medzičasom zrušená. Stačí im len platný vodičský preukaz na motorové vozidlá a disponovanie platnými dokumentami o zdravotnom a psychologickom vyšetrení. Z tohto dôvodu nevieme predmetné opatrenie kvantifikovať.
9.2.2 Zdroj počtosti (vrátane internetového odkazu na konkrétne štatistiky, ak sú dostupné na internete):
Zdroje počtosti tvoria interné štatistiky MD SR a Občianskeho združenia Asociácia TAXI Slovenskej republiky (ďalej ako „ATX“ alebo „predkladateľ“).
9.2.3 Dôvod rozdielu medzi predpokladanými nákladmi regulácie (ex ante) a zistenými skutočnými nákladmi (ex post) (ak vznikol):
V ex ante fáze bola vypracovaná analýza vplyvov na podnikateľské prostredie, kde bol posúdený vplyv na podnikateľské prostredie novelizovaného právneho predpisu ako celku. 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 nepredpokladaných nákladov 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 subjektami 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

Zúčastnené subjekty:

Áno ☒ Nie ☐

Forma a termín vykonania konzultácií:

Oslovené subjekty:

Občianske združenie
Asociácia TAXI
Slovenskej republiky

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 regulácií:

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

Podnikatelia v taxislužbe poukazujú na to, že preukaz je vydávaný na neobmedzenú dobu, čo v praxi vedie k nedostatočnej aktualizácii údajov o vodičoch a ich spôsobilosti. Tento systém môže mať negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a kvalitu poskytovaných služieb, pretože neexistuje povinnosť pravidelnej kontroly spôsobilosti vodičov. Podnikateľské subjekty, reprezentované ATX, navrhujú upraviť platnosť preukazu vodiča taxislužby na konkrétne obdobie, čo by vytvorilo priestor pre pravidelnú kontrolu vodičov. Tento model je už zavedený v krajinách ako Nemecko, Česko alebo Fínsko, kde sa osvedčil ako efektívny nástroj na zvýšenie bezpečnosti a kvality taxislužieb. ATX argumentuje, že pravidelná obnova preukazu by umožnila nielen kontrolu spôsobilosti vodičov, ale aj aktualizáciu ich znalostí, napríklad v oblasti zmien dopravných predpisov alebo moderných technológií využívaných v taxislužbách.

9.3.3 Vyjadrenie gestora k:

- dôvodu vzniku právneho predpisu/regulácie, opis problému, ktorý má riešiť,
- výsledku pôsobenia regulácie vo vzťahu k riešenému problému,
- plnenie 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 nesúhlasí so zmenou predmetnej regulácie, pričom vyzdvihuje viacero kľúčových negatívnych aspektov a zároveň uznáva potenciálne pozitíva, ktoré však podľa jeho názoru neprevyšujú riziká a náklady spojené s implementáciou. Negatívne vplyvy navrhovanej regulácie sú podľa gestora nasledovné:

Finančné a administratívne zaťaženie sektora taxislužieb: Zavedenie povinnosti pravidelného odborného preskúšania a vydávania preukazov vodiča taxislužby by znamenalo značnú finančnú záťaž pre taxikárov. Náklady na preskúšanie a administratívne poplatky by sa museli hradiť každých 5 rokov, čo by výrazne zvýšilo prevádzkové náklady vodičov. Tieto náklady by mohli byť prenesené na zákazníkov vo forme vyšších cien za služby taxislužieb.

Náročnosť implementácie a kontroly: Zavedenie takéhoto systému by si vyžadovalo rozsiahlu administratívnu podporu a zložité mechanizmy kontroly. Preskúšanie všetkých približne 18 000 taxikárov na Slovensku by bolo časovo i kapacitne veľmi náročné. Pri absencii jasne definovaných kritérií a dostatočných kapacít na vykonávanie preskúšaní existuje riziko chaotickej implementácie a oneskorení, čo by mohlo narušiť poskytovanie taxislužieb.

Vplyv na trh a podnikateľské prostredie: Regulácia by mohla nepriamo viesť k znižovaniu počtu aktívnych taxikárov, čo by spôsobilo pokles konkurencie na trhu. Následkom by mohlo byť zníženie kvality poskytovaných služieb a obmedzenie dostupnosti taxislužieb, najmä v menších mestách a vidieckych oblastiach, kde je už dnes nedostatok vodičov.

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).

Podnikatelia považujú aktuálnu reguláciu za nedostatočne prísnu, čo podľa nich ohrozuje kvalitu, bezpečnosť a profesionalitu taxislužieb. Žiadajú zavedenie vyšších a opakovaných štandardov pre platnosť preukazu vodiča vozidla taxislužby. ATX argumentuje hlavne absenciou odbornej

spôsobilosti, ktorá vypadla z cestného zákona po novelizácii v roku 2019 a nahradili ich povinné psychologické a zdravotné prehliadky každých 5 rokov. Momentálne vodiči taxislužby nepotrebujú byť odborne preskúšaní bez ohľadu na to, ako dlho preukaz taxislužby majú. Stáva sa, že niektorí taxikári, aj z iných krajín, si nie sú vedomí všetkých aktuálnych pravidiel cestnej premávky a môžu tak ohroziť bezpečnosť svojich zákazníkov a aj iných vodičov. Navrhovaná úprava, ktorá by obmedzila platnosť preukazu vodiča taxislužby na 5 rokov, by podľa podnikateľov umožnila nielen lepší dohľad nad kvalitou vodičov, ale aj posilnila dôveru verejnosti v taxislužby ako bezpečný a spoľahlivý spôsob prepravy.

9.3.5 Vyjadrenie gestora k alternatívnym riešeniam:

Gestor nesúhlasí s navrhovanou úpravou predmetnej legislatívy § 30 ods. 1. Kým nie sú vypracované efektívne mechanizmy na realizáciu a kontrolu takejto regulácie, zavedenie pravidelného opakovania odborných skúšok nie je vhodné. Riešenie tejto problematiky by malo byť systematické, zahŕňajúce širšiu odbornú diskusiu a hľadanie vyváženého kompromisu medzi bezpečnosťou a podporou podnikateľského prostredia. Gestor taktiež upozorňuje, že v prípade budúceho schválenia podobnej úpravy by bolo nevyhnutné zaviesť prechodné obdobie a realistický harmonogram implementácie, aby nedošlo k narušeniu trhu taxislužieb a k výpadku poskytovania týchto služieb.

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:

Regulácia, ktorá hovorí o tom, že vodičom vozidla taxislužby môže byť len osoba s preukazom vodiča taxislužby, bola zavedená s cieľom zabezpečiť kvalitu a bezpečnosť služieb taxislužby. Predkladateľ navrhuje úpravu tejto regulácie spôsobom, aby preukaz vodiča taxislužby bol vydávaný na konkrétne obdobie. Spracovateľ sa plne stotožňuje s argumentmi gestora, že zavedenie navrhovanej regulácie v § 30 ods. 1 cestného zákona, by predstavovalo neprimeranú záťaž pre podnikateľov v sektore taxislužieb a mohlo by mať negatívny vplyv na podnikateľské prostredie.

MH SR uznáva, že návrh má za cieľ zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a ochranu pasažierov, čo sú legitímne a dôležité ciele. Pravidelné opakovanie skúšok by mohlo prispieť k udržaniu vysokej úrovne odbornosti vodičov. Tento cieľ však podľa názoru spracovateľa môže byť dosiahnutý aj alternatívnymi opatreniami, ktoré by boli menej nákladné a administratívne náročné. Zároveň súhlasí s názorom, že návrh v jeho aktuálnej podobe nie je dostatočne pripravený na implementáciu a vyžaduje širšiu odbornú diskusiu.

Na základe vyššie uvedeného MH SR podporuje stanovisko gestora a navrhuje ponechať súčasnú legislatívu nezmenenú, pričom odporúča hľadať alternatívne opatrenia na zvýšenie kvality a bezpečnosti taxislužieb, ktoré by boli menej invazívne a rešpektovali princípy podpory podnikateľského prostredia.

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

Ministerstvo hospodárstva SR, ako spracovateľ, považuje za dôležité zdôrazniť, že podobná regulácia, ktorá zavádzala povinnosť preukazovania odbornej spôsobilosti pri vydávaní koncesie na taxislužbu, bola zrušená v roku 2019. Toto rozhodnutie vychádzalo zo snahy znížiť administratívne bariéry pre podnikateľov, zjednodušiť podmienky vstupu na trh taxislužieb a podporiť rozvoj podnikateľského prostredia. Návrh úpravy so sebou prináša veľké priame aj nepriame náklady, ktoré sú pre celé podnikateľské prostredie kvantifikované v minimálnej hodnote 1 800 000 €. Cena žiadosti o potvrdenie je 50 € a vydanie preukazu vodiča taxislužby 50 €. Celkovo sú náklady na jedného podnikateľa 100 €. Súčinom počtu taxikárov (18 000) a poplatkov spojených s vydaním preukazu vodiča taxislužby (100 €) môžeme určiť náklady na celé podnikateľské prostredie (1 800 000 €), ktoré by vznikli, ak by sa upravila regulácia podľa návrhu asociácie a to opakované každých 5 rokov. Prítomné by boli aj nepriame administratívne náklady, ktoré sa však nedajú kvantifikovať, a predstavujú čas strávený rezervovaním termínu na test odbornej spôsobilosti, vyplnením testov a vydaním nového preukazu. Rovnako by sa zvýšilo administratívne zaťaženie oblasti taxislužieb, ktoré sa práve v roku 2019 výrazne pozitívne upravovalo. Z tohto dôvodu spracovateľ nesúhlasí s predkladateľom a odporúča ponechať reguláciu v aktuálnom znení.

9.4.3 Odporúčenie spracovateľa:

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

9.4.5 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:

Spracovateľ odporúča ponechať reguláciu v platnosti a nenavrhuje jej zmenu ani úpravu aplikačnej praxe.

9.5 Vyjadrenie gestora právneho predpisu k vykonanému hĺbkovému ex post hodnoteniu⁴

9.5.1 Pripomienky gestora právneho predpisu k procesu ex post hodnotenia:
Gestor právneho predpisu nemal pripomienky k procesu ex post hodnotenia.
9.5.2 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