

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. 2 písm. a)

Účinnosť: 1. 4. 2019

Regulácia, ktorá je predmetom ex post hodnotenia: Regulácia č. 94

Prax vo vedení motorového vozidla pre získanie 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 týkajúca sa vydávania preukazov vodiča na prevádzkovanie taxislužby stanovuje základnú podmienku pre žiadateľov, a to vlastníctvo vodičského oprávnenia príslušnej skupiny alebo podskupiny, ktorá umožňuje riadenie vozidla taxislužby. Táto požiadavka zabezpečuje, že každý, kto vykonáva činnosť vodiča taxislužby, má potrebné zručnosti a vedomosti na riadenie daného typu vozidla. Regulácia predpokladá, že vodič už prešiel potrebným výcvikom a splnil podmienky na získanie príslušného vodičského oprávnenia, čo zabezpečuje jeho schopnosť bezpečne a spoľahlivo ovládať vozidlo v cestnej premávke. Jej hlavným cieľom je zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a ochrana zákazníkov taxislužieb tým, že vodiči sú kvalifikovaní na riadenie vozidla, ktoré prevádzkujú.
9.1.2 Znenie podnetu z podnikateľského prostredia (ak je k dispozícii)
V zmysle súčasnej právnej úpravy platí, že pre získanie preukazu vodiča vozidla taxislužby musí žiadateľ spĺňať určité podmienky ako byť držiteľom platného vodičského oprávnenia, byť bezúhonný a spôsobilý ako na právne úkony, tak aj po zdravotnej a psychickej stránke. Nemenej dôležitejším aspektom je však aj prax žiadateľa vo vedení motorového vozidla. Poznatky z aplikačnej praxe poukázali na potenciálne zvýšené riziko bezpečnosti pri vodičoch taxislužby, ktorí nedisponujú žiadnou praxou vo vedení motorových vozidiel.
9.1.3 Identifikácia dotknutých subjektov:
Ex ante: Dotknutými subjektami sú držiteľia koncesie na taxislužbu v počte 3 936 s počtom vodičov 13 113. Ex post: Dotknutými subjektami sú noví taxikári v počte približne 2 000 subjektov ročne.
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 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 €
94	Prax vo vedení motorového vozidla pre získanie preukazu vodiča vozidla taxislužby	§ 30 ods. 2 písm. a)	1.4.2019	Taxikári	2 000	-	-	-	-

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: Nie je možné kvantifikovať náklady spojené s aktuálnou právnou úpravou, ktorá umožňuje vodičovi taxislužby získať vodičský preukaz už od 18 rokov z pôvodných 21 rokov z dôvodu nedostatku dostupných údajov o počte mladých vodičov, ktorí túto možnosť využívajú, a ich vplyve na trh taxislužieb. Rovnako nepoznáme ekonomické dopady na podnikateľov v taxislužbe, napríklad v súvislosti s vyššími poistnými nákladmi pre mladých vodičov alebo ich produktivitou.
9.2.2 Zdroj početnosti (vrátane internetového odkazu na konkrétne štatistiky, ak sú dostupné na internete):
Zdroje početnosti 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, 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 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 regulácii:

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

Aktuálna právna úprava § 30 ods. 2 písm. a) cestného zákona, ktorá stanovuje podmienky pre získanie preukazu vodiča vozidla taxislužby, podľa názoru ATX regulácia obsahuje nedostatky, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť a kvalitu poskytovaných služieb. Regulácia umožňuje, aby preukaz vodiča taxislužby získal každý, kto je držiteľom vodičského oprávnenia príslušnej skupiny alebo podskupiny, bez ohľadu na vek, vodičské skúsenosti alebo reálnu prax na cestách. Hlavným problémom, ktorý podnikatelia identifikujú, je možnosť získať preukaz vodiča taxislužby už po absolvovaní autoškoly, čo znamená, že ho môže získať aj veľmi mladá osoba, ktorá nemá žiadne skúsenosti v cestnej premávke. Tento nedostatok spôsobuje:

1. Nízka úroveň bezpečnosti na cestách: Čerství absolventi autoškôl často nemajú dostatočné skúsenosti na zvládanie kritických situácií v cestnej premávke. Taxislužba si vyžaduje nielen technickú zručnosť, ale aj schopnosť reagovať na nepredvídané situácie, čo môžu neskusení vodiči považovať za výzvu.

2. Kvalita poskytovaných služieb: Vodiči bez skúseností a praxe často nedokážu zabezpečiť profesionálny prístup k zákazníkom. To môže viesť k zníženiu úrovne služieb taxislužieb, čo poškodzuje reputáciu celého sektora.

3. Ohrozenie konkurencieschopnosti a profesionality: Profesionálni vodiči taxislužieb s dlhoročnou praxou sa cítia znevýhodnení, keďže ich skúsenosti a odbornosť sú devalvované systémom, ktorý umožňuje komukoľvek, kto len získal vodičský preukaz, začať podnikáť v taxislužbe.

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 vyjadruje nesúhlas so zmenou predmetnej regulácie, ktorá by zaviedla podmienku minimálnej praxe vo vedení motorového vozidla pre vydanie preukazu vodiča taxislužby. Aj keď gestor uznáva opodstatnenosť argumentu predkladateľa, že nedostatočné skúsenosti niektorých nových vodičov môžu potenciálne ohroziť bezpečnosť cestnej premávky a zdravie pasažierov, má vážne výhrady voči navrhovanej úprave. Kľúčové dôvody nesúhlasu:

1. Nerealizovateľnosť kontroly dĺžky praxe: Navrhovaná úprava predpokladá kontrolu dĺžky praxe vo vedení motorového vozidla u žiadateľov o preukaz vodiča taxislužby. V aktuálnom systéme však neexistuje efektívny spôsob, ako takúto prax objektívne a spoľahlivo preukázať a kontrolovať. Gestor považuje tento aspekt za zásadný problém z pohľadu vymáhateľnosti navrhovanej úpravy.

2. Nedostatočná diskusia a konzultácie: Gestor zdôrazňuje potrebu dlhšej a hlbšej odbornej diskusie medzi všetkými zainteresovanými stranami, vrátane zástupcov všetkých taxikárov a ďalších aktérov. Iba spoločným hľadaním riešenia je možné vytvoriť efektívnu úpravu, ktorá bude skutočne prínosná a v praxi realizovateľná.

3. Riziko formálnej záťaže: Zavedenie tejto podmienky môže zvýšiť administratívnu záťaž pre kontrolné orgány aj pre samotných žiadateľov. Navyše, nejasné kritériá pre preukázanie praxe môžu spôsobiť právnu neistotu, čím by mohli byť dotknutí najmä menší prevádzkovatelia taxislužieb.

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 ohrozuje kvalitu, bezpečnosť a profesionalitu taxislužieb. Žiadajú zavedenie vyšších štandardov pre získanie preukazu vodiča taxislužby, aby sa minimalizovali riziká a podporila profesionalita v sektore. Navrhujú prax vo vedení motorového vozidla najmenej 3 roky alebo absolvovať špeciálny kurz vodiča taxi v autoškole.

9.3.5 Vyjadrenie gestora k alternatívnym riešeniam:

Gestor odporúča, aby sa pri riešení tejto problematiky postupovalo systematicky a na základe širšej odbornej diskusie. Je potrebné nájsť vyvážené riešenie, ktoré zlepší bezpečnosť cestnej premávky bez zbytočného zaťaženia a obmedzenia trhu taxislužieb. Navrhovaná úprava, v jej aktuálnom znení, však nie je vhodná na implementáciu a gestor odporúča jej prepracovanie takým spôsobom, aby reflektovala aj jej reálnu vynútiteľnosť a možnú kontrolu. Je totiž prakticky nemožné kontrolovať prax vo vedení motorového vozidla.

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 týkajúca sa vydávania preukazov vodiča na prevádzkovanie taxislužby stanovuje základnú podmienku pre žiadateľov, a to vlastníctvo vodičského oprávnenia príslušnej skupiny alebo podskupiny, ktorá umožňuje riadenie vozidla taxislužby. Táto požiadavka zabezpečuje, že každý, kto vykonáva činnosť vodiča taxislužby, má potrebné zručnosti a vedomosti na riadenie daného typu vozidla. Úprava, resp. doplnenie tejto regulácie prispeje k ochrane verejného záujmu tým, že výrazne posilní bezpečnosť cestnej premávky, kvalitu poskytovaných služieb a profesionálnu etiku v sektore autoškôl.

Spracovateľ po vyhodnotení všetkých aspektov súhlasí s gestorm, no napriek tomu nepodporuje navrhovanú zmenu regulácie. Navrhovaná úprava § 30 ods. 2 písm. a) cestného zákona nedokáže garantovať zásadné zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, keďže zavedenie tejto podmienky by bolo náročné na realizáciu a kontrolu, čo by spôsobilo administratívne komplikácie bez primeraného efektu. MH SR považuje za dôležité podporovať podnikateľské prostredie bez jeho zbytočného obmedzovania. Navrhovaná regulácia by mohla negatívne ovplyvniť dostupnosť taxislužieb a vytvoriť bariéry pre vstup nových subjektov na trh. Zároveň spracovateľ plne súhlasí s návrhom gestora, aby problematika bezpečnosti vodičov taxislužieb bola predmetom širšej odbornej diskusie, ktorá by zohľadňovala všetky aspekty a navrhovala riešenia, ktoré sú efektívne, kontrolovateľné a menej obmedzujúce. Na základe uvedených dôvodov spracovateľ odporúča ponechať aktuálnu právnu úpravu bez zmien a zamerať sa na alternatívne opatrenia na zvýšenie kvality a bezpečnosti taxislužieb.

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

Spracovateľ súhlasí s argumentami gestora, ktoré poukázali na značné medzery pri vykonávaní kontroly tejto regulácie, v prípade úpravy § 30 ods. 2 písm. a) cestného zákona podľa návrhu predkladateľa. Gestor sa síce stotožnil s argumentom predkladateľa, že niektorí noví vodiči nemajú dostatočnú prax vo vedení motorového vozidla a môžu potenciálne ohroziť bezpečnosť cestnej premávky, je potrebné predniesť takú úpravu regulácie, ktorej vykonávanie bude možné kontrolovať a skutočne bude prínosom pre oblasť taxislužby. Takáto úprava si však vyžaduje oveľa väčšiu a hlbšiu odbornú diskusiu medzi všetkými zástupcami taxikárov a zainteresovanými aktérmi.

Rovnako treba mať na pamäti potenciálne negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie v prípade potreby zaviesť nové technológie, databázy alebo procesy na kontrolu praxe pre taxikárov. Náklady, sa ale nedajú vopred kvantifikovať, pretože budú závisieť od výberu konkrétnych riešení. Bez jasných pravidiel na vykonávanie overovania praxe nie je možné odhadnúť priame alebo nepriame finančné náklady, pretože aktuálne žiadna podobná regulácia neplatí. V momentálnom nastavení je návrh kontrolovať žiadateľom o vydanie preukazu vodiča vozidla taxislužby dĺžku praxe vo vedení motorového vozidla nerealizovateľný. V extrémnom prípade si môže žiadateľ urobiť vodičské oprávnenie na motorové vozidlo, nevyužívať ho a následne po uplynutí prechodného ročného obdobia požiadať o vydanie preukazu vodiča vozidla taxislužby. Z týchto dôvodov spracovateľ neodporúča upravovať predmetnú reguláciu.

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