**Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky**

**Riadne predbežné stanovisko Slovenskej republiky**

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy

**Február 2018**

### Riadne predbežné stanovisko k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy

**I. VŠEOBECNÁ ČASŤ**

**1. Názov**

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy (ďalej len „návrh“)

**2. Číslo a dátum zverejnenia dokumentu EK**

COM (2017) 647 final – 2017/0288 (COD) 10.11.2017

**3. Označenie výboru alebo pracovnej skupiny**

Pracovná skupina Rady pre pozemnú dopravu

**4. Gestorský ústredný orgán štátnej správy**

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Štátny dopravný úrad

Ing. Marek Hudec, vedúci oddelenia, [marek.hudec@mindop.sk](mailto:marek.hudec@mindop.sk),

Ing. Hana Jurkovičová, PhD., [hana.jurkovicova@mindop.sk](mailto:hana.jurkovicova@mindop.sk)

**5. Charakteristika prijímaného aktu**

Legislatívny akt – nariadenie Európskeho parlamentu a Rady

**6. Metóda schvaľovania**

Rozhodovanie kvalifikovanou väčšinou – riadny legislatívny postup

**7. Zhrnutie obsahu a cieľa návrhu**

Tento návrh je súčasťou druhého balíka mobility Európskej komisie, ktorého zámerom je posilniť európsky priemysel a zvýšiť jeho konkurencieschopnosť, ako aj zlepšiť kvalitu života občanov a ich možnosť výberu v rámci každodennej mobility. Sloboda voľne sa pohybovať po území Európskej únie je jej zásadným úspechom. Vďaka tomu môžu občania bezproblémovo cestovať z jedného členského štátu do druhého, či už je to za prácou, alebo na dovolenku. Týmto návrhom by sa podľa zámeru Európskej komisie mohla zlepšiť mobilita občanov na dlhé vzdialenosti a zvýšiť využívanie udržateľných druhov dopravy.

Nariadenie (ES) č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 bolo prijaté v rámci legislatívneho balíka s nariadením č. 1071/2009 o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy. Týmito dvomi nariadeniami sa spoločne regulujú podmienky prístupu k povolaniam a na trh v oblasti osobnej cestnej dopravy. Obe nariadenia prispievajú k dobrému fungovaniu jednotného trhu cestnej dopravy, jeho efektívnosti a konkurencieschopnosti.

V nariadení (ES) č. 1073/2009 sa vymedzujú ustanovenia, ktoré musia dodržiavať podniky, ktoré chcú pôsobiť na medzinárodnom trhu osobnej cestnej dopravy a na ďalších národných trhoch okrem trhu vlastného členského štátu usadenia (čo je známe ako kabotáž). Obsahuje ustanovenia o dokumentoch, ktoré má týmto podnikom vydať členský štát registrácie (licencia Spoločenstva) a povoľujúci orgán (povolenie na vykonávanie pravidelnej dopravy). Ďalej obsahuje ustanovenia o sankciách za porušenie týchto povinností, ako aj ustanovenia o spolupráci medzi členskými štátmi.

V rokoch 2015 až 2017 sa vykonalo hodnotenie ex post nariadenia, pričom sa dospelo k záveru, že nariadením sa len čiastočne dosiahol pôvodný cieľ, ktorým bolo podporiť autobusovú a autokarovú dopravu ako udržateľnú alternatívu individuálnej automobilovej dopravy. Ako hlavné problémy boli určené prekážky na národných trhoch brzdiace rozvoj medzimestskej autokarovej a autobusovej dopravy a nízky podiel udržateľných druhov osobnej dopravy. Zámerom tohto návrhu, ktorý je iniciatívou regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT), je tieto nedostatky napraviť.

**8. Navrhovaný dátum implementácie**

Nariadenie nadobudne účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie. Očakávame, že vzhľadom na spolurozhodovací proces nariadenie nadobudne účinnosť cca v roku 2019 – 2020.

**9. Metóda transpozície do práva SR a predpokladaný dátum transpozície**

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch. Podľa finálneho znenia sa zváži potreba vykonať príslušné legislatívne opatrenia.

**II. STANOVISKO SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

**10. Vecná analýza návrhu**

Hlavné zistenia zo strany Európskej komisie sú, že pravidlá, ktoré boli prijaté, nie sú jednotne a účinne presadzované. Tieto problémy majú vplyv najmä na dopravcov a ich zamestnancov, ale aj na iné subjekty podieľajúce sa na dopravnom reťazci, ako sú napríklad odosielatelia, zasielatelia a koncoví používatelia. Z tohto dôvodu bol predložený návrh nariadenia, ktorý by mal pomôcť dosiahnuť vyvážené podmienky hospodárskej súťaže medzi dopravcami usadenými v určitom členskom štáte a dopravcami, ktorí v tomto členskom štáte nie sú usadení. Cieľom návrhu je zabezpečiť koherentné a konzistentné monitorovanie a presadzovanie existujúcich pravidiel v jednotlivých členských štátoch, lepšie špecifikovať pravidlá a eliminovať odlišnosti prístupov jednotlivých členských štátov.

**11. Právna analýza**

a) Právny základ predkladaného návrhu

Právny základ nariadenia a navrhovanej zmeny vychádza z hlavy VI (Doprava) Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), najmä z článku 91, v ktorom sa okrem iného stanovuje, že Európsky parlament a Rada stanovia spoločné pravidlá platné pre medzinárodnú dopravu do členského štátu alebo z členského štátu, alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov, ako aj podmienky, za ktorých môže prepravca, ktorý nemá sídlo na území členského štátu, v tomto členskom štáte uskutočňovať dopravu.

b) Zásada subsidiarity a proporcionality

* k zásade subsidiarity:

Podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ má EÚ s členskými štátmi spoločné právomoci v oblasti dopravy. Zmeny existujúcich pravidiel však môže vykonať iba samotný zákonodarca EÚ.

Množstvo rôznych pravidiel prístupu na národné trhy autobusovej a autokarovej dopravy navyše obmedzuje možnosť dopravcov rozšíriť vykonávanie dopravy v celoeurópskych sieťach autokarovej dopravy a znemožňuje im integrovať svoje dopravné služby s inými službami autokarovej dopravy alebo druhmi dopravy. Členské štáty samostatne nedokážu zaviesť ani zaistiť súdržnosť a koordináciu jednotných pravidiel prístupu na trh, ktoré sú potrebné na vytvorenie skutočného vnútorného trhu osobnej cestnej dopravy. Pravidlá je preto nutné zabezpečiť na úrovni EÚ.

* k zásade proporcionality:

Ako sa uvádza v oddiele 7.3 správy o posúdení vplyvu, návrh politiky je vo vzťahu k identifikovaným problémom primeraný a neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na ich riešenie. Návrh obsahuje len niekoľko cielených zmien nariadenia. Tie pomôžu zlepšiť existujúci regulačný rámec, v ktorom sektor osobnej cestnej dopravy v EÚ pôsobí, pričom pre zainteresované strany sa nevytvárajú žiadne ďalšie regulačné požiadavky, ktoré by vzhľadom na zistené problémy neboli primerané.

**12. Analýza jednotlivých ustanovení predkladaného návrhu**

*Článok 1*

Novelizačný bod 1 – Článok 1 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Článok 1 ods. 4 v súčasnosti zahŕňa vnútroštátnu osobnú cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu, ktorú dočasne vykonáva dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte, v rozsahu pôsobnosti nariadenia. Navrhuje sa zmeniť toto ustanovenie tak, aby sa do rozsahu pôsobnosti nariadenia začlenila celá pravidelná doprava v prenájme alebo za úhradu vykonávaná dopravcom, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte.

**Stanovisko:** K uvedenému ustanoveniu navrhujeme zosúladiť rozsah nariadenia. V preambule nariadenia sa uvádza: „*Na zabezpečenie jednotného rámca pre medzimestskú prepravu cestujúcich pravidelnou autokarovou a autobusovou dopravou v celej Únii by sa nariadenie (ES) č. 1073/2009 malo vzťahovať na všetku pravidelnú medzimestskú prepravu. Rozsah pôsobnosti uvedeného nariadenia by sa teda mal rozšíriť.*“, a zároveň „*Dopravcovia, ktorí nie sú usadení v danom členskom štáte, by mali mať možnosť prevádzkovať vnútroštátnu pravidelnú dopravu za rovnakých podmienok ako dopravcovia, ktorí sú usadení v tomto členskom štáte.*“

Z uvedeného vyplýva, že cieľom Komisie je jednotne upraviť aj podmienky vo vnútroštátnej pravidelnej doprave bez ohľadu na to, či bude vnútroštátnu dopravu vykonávať dopravca usadený v danom členskom štáte alebo dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte (čiže v danom prípade pôjde o kabotáž).

Z pôvodného znenia článku 1 ods. 4 sa vypúšťa len slovo „dočasne“, čo však ešte neznamená, že sa nariadenie bude vzťahovať aj na vnútroštátnu dopravu vykonávanú dopravcom usadeným v danom členskom štáte.

Ak bude regulačný orgán, je potrebné, aby sa komplexne posudzovala vnútroštátna doprava bez ohľadu na to, aký dopravca ju bude robiť, čiže či pôjde o kabotáž alebo nie. Z uvedeného dôvodu navrhujeme prehodnotiť úpravu článku 1 ods. 4 a nedefinovať dopravcu, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte. V článku 8b je všeobecne upravené povoľovacie konanie pre vnútroštátnu pravidelnú dopravu.

Novelizačný bod 2 – Článok 2 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhuje sa zmeniť bod 2 s cieľom objasniť, že expresná doprava by sa mala považovať za pravidelnú dopravu.

Navrhuje sa zmeniť bod 7 s cieľom aktualizovať vymedzenie pojmu v nadväznosti na liberalizáciu vnútroštátnej pravidelnej dopravy.

Navrhuje sa doplniť nové vymedzenie pojmov stanica a prevádzkovateľ stanice. Vymedzenie týchto pojmov je nevyhnutnou podmienkou úpravy prístupu k staniciam.

Navrhuje sa doplniť nové vymedzenie realizovateľnej alternatívy s cieľom objasniť, ktoré ďalšie stanice má prevádzkovateľ stanice oznámiť dopravcovi v prípade, že mu zamietne prístup k svojej vlastnej stanici.

**Stanovisko:** SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

Novelizačný bod 3 – Článok 3a nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhuje sa doplniť nový článok, v ktorom sa od členských štátov bude vyžadovať, aby vymenovali regulačný orgán nezávislý od akéhokoľvek iného subjektu verejného sektora. Cieľom tejto požiadavky je zabrániť prípadným konfliktom záujmov v prípade, že regulačný orgán uskutočňuje hospodársku analýzu, ktorej zámerom je určiť, či je ohrozená hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, alebo keď koná ako odvolací orgán pre prístup k staniciam. Týmto vymenovaným orgánom môže byť nový alebo existujúci orgán. K tejto nezávislosti by mali prispievať aj stanovené postupy vymenúvania zamestnancov. Daný orgán by mal byť schopný získavať požadované informácie a presadzovať svoje rozhodnutia primeranými sankciami. A napokon, veľkosť regulačného orgánu v jednotlivých členských štátoch by mala zodpovedať objemu činností v oblasti osobnej cestnej dopravy v danom členskom štáte.

**Stanovisko:** V súčasnosti v podmienkach Slovenskej republiky sú tri orgány, ktoré majú kompetenciu pri povoľovaní dopravy – ministerstvo v medzinárodnej pravidelnej doprave, samosprávny kraj vo vnútroštátnej pravidelnej doprave s výnimkou mestskej dopravy a obec v mestskej doprave. Rozsah nariadenia by sa mal rozšíriť, avšak podľa úvodných ustanovení len na pravidelnú medzimestskú prepravu. Z uvedeného bude vyplývať, že medzinárodná pravidelná doprava a medzimestská pravidelná doprava bude patriť do kompetencií regulačného úradu, mestská doprava bude naďalej v kompetencii obce.

Po prijatí takéhoto návrhu bude potrebné vykonať reorganizáciu súčasných kompetencií. Rizikom navrhovaného riešenia je centralizácia, čo môže mať za dôsledok, že regionálne potreby nebudú dostatočným spôsobom pokryté a operatívne riešené. Výhody by mohli byť v systematickom riadení trhu.

Novelizačný bod 4 – Článok 4 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhuje sa, aby sa okrem medzinárodnej prepravy osôb aj kabotáž vykonávala na základe držby licencie Spoločenstva. V ďalšej časti sa zároveň navrhuje, aby sa jazdné listy už nevyžadovali pre kabotážnu dopravu. Zároveň sa Komisia splnomocňuje na prijímanie delegovaných aktov s cieľom meniť bezpečnostné prvky licencie Spoločenstva a vzor licencie Spoločenstva.

**Stanovisko:** SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

Novelizačný bod 5 – Článok 5 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Z článku 5 ods. 3 sa navrhuje vypustiť piaty pododsek, keďže sa vychádza z toho, že požiadavka na oznámenie mien/obchodných názvov dopravcov a prípojov na trase príslušným orgánom už nemá význam a spôsobuje zbytočnú administratívnu záťaž. Zároveň sa Komisia splnomocňuje na prijímanie delegovaných aktov s cieľom meniť formát osvedčení pre dopravu na vlastnú potrebu.

**Stanovisko:** SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

Novelizačný bod 6 – Článok 5a nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhuje sa doplniť nový článok, v ktorom sa bude vyžadovať, aby bol dopravcom udelený prístup k staniciam za spravodlivých, rovnocenných, nediskriminačných a transparentných podmienok na účely prevádzkovania pravidelnej dopravy. Podmienky prístupu k staniciam by sa mali zverejniť.

**Stanovisko**: V podmienkach Slovenskej republiky čiastočne tento prístup zavedený je. V aplikačnej praxi sú však určité nedostatky vzhľadom na to, že ide o súkromných prevádzkovateľov staníc. Čo sa týka povinnosti prevádzkovateľa stanice poskytovať informácie o realizovateľných alternatívach, tu vidíme problém v aplikovateľnosti návrhu, ak daný prevádzkovateľ stanice nemá dosah a ani vplyv na iné stanice. V prípade prístupu k staniciam a zároveň aj pri postupe získavania prístupu k staniciam navrhujeme presne stanoviť, že povinnosti dopravcu sa v tomto prípade vzťahujú aj na subdodávateľa.

Novelizačný bod 7

Článok 5b nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhuje sa doplniť nový článok, v ktorom sa stanoví postup získavania prístupu k staniciam. Žiadosti o prístup by sa mali zamietnuť len v prípade, že stanica nemá dostatočnú kapacitu. Rozhodnutia o žiadostiach o prístup by mali byť prijaté do dvoch mesiacov a mali by obsahovať primerané odôvodnenie. Dopravcovia by mali mať možnosť podať regulačnému orgánu odvolanie proti rozhodnutiam. Rozhodnutie regulačného orgánu by malo byť záväzné.

**Stanovisko**: V ustanovení považujeme nejasnú formuláciu, kto sa považuje za zainteresovaného dopravcu.

Článok 6 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Ustanovuje sa, že povolenia na pravidelnú dopravu by sa mohli vydávať aj v elektronickej forme, pričom Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty pre formát povolení.

**Stanovisko**: Tu je potrebné brať do úvahy skutočnosť, že ak bude zavedená elektronická forma povolenia, bude potrebné zabezpečiť aj prístup pre kontrolné orgány.

Novelizačný bod 8 – článok 7 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Ustanovuje sa, že žiadosti o povolenia na pravidelnú dopravu sa môžu predkladať aj v elektronickej forme, pričom Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty pre formát povolení.

**Stanovisko**: SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

Novelizačný bod 9 – Článok 8 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Článok 8 sa mení tak, aby sa v ňom stanovovalo povoľovacie konanie pre medzinárodnú pravidelnú dopravu cestujúcich na vzdialenosť menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou. Od povoľujúcich orgánov sa vyžaduje, aby sa usilovali o dohodu ostatných členských štátov, v ktorých cestujúci nastupujú, vystupujú a cez ktoré sa prepravujú na vzdialenosti menej než 100 kilometrov. Povolenia sa neudelia, iba ak je zamietnutie oprávnené na základe jasne vymedzených dôvodov. Ak príslušné orgány nedokážu dosiahnuť dohodu o povolení, záležitosť sa môže postúpiť Komisii. Komisia musí prijať rozhodnutie, ktoré bude platiť, až kým povoľujúci orgán neprijme svoje rozhodnutie.

**Stanovisko**: Navrhujeme neuvádzať vzdialenosť „100 km vzdušnou čiarou“, pretože vidíme problém v uvádzaní vzdialenosti „vzdušnou čiarou“. Navrhujeme prehodnotiť uvádzanie vzdialenosti podľa dĺžky autobusovej linky. Zároveň navrhujeme prehodnotiť aj časové lehoty potrebné na rozhodnutie pri danej linke. Zároveň navrhujeme prehodnotiť lehoty, pretože ak povoľujúci orgán zašle na iné príslušné orgány žiadosť o ich súhlas do 2 týždňov od prijatia žiadosti od dopravcu a ak príslušné orgány majú lehotu na vyjadrenie 3 mesiace od dátumu doručenia žiadosti o súhlas, tak konečná lehota na rozhodnutie pre povoľujúci orgán 4 mesiace je pomerne krátka (konečné stanoviská môže dostať cca po 3,5 týždňoch, čiže bude mať na rozhodovanie 1 až 2 týždne). Z uvedeného dôvodu navrhujeme prehodnotiť, prípadne skrátiť lehotu pre príslušné orgány, ktorá je 3 mesiace od doručenia žiadosti o súhlas, napríklad na 2 mesiace, aby povoľujúci orgán mohol do 4 mesiacov od doručenia žiadosti od dopravcu rozhodnúť.

Novelizačný bod 10

* Dopĺňa sa článok 8a s cieľom stanoviť postup udeľovania povolení pre medzinárodnú pravidelnú dopravu cestujúcich na vzdialenosť 100 kilometrov a viac vzdušnou čiarou. Odmietnutie novej dopravy nemožno odôvodniť tým, že ohrozuje hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.

**Stanovisko**: Navrhujeme neuvádzať vzdialenosť „100 km vzdušnou čiarou“, pretože vidíme problém v uvádzaní vzdialenosti „vzdušnou čiarou“. Navrhujeme prehodnotiť uvádzanie vzdialenosti podľa dĺžky autobusovej linky. Zároveň navrhujeme prehodnotiť povinnosť povoľujúceho orgánu žiadať o súhlas príslušné orgány v iných štátoch. Môže nastať situácia, že dopravca požiada o medzinárodnú pravidelnú dopravu, v rámci ktorej bude aj vykonávanie kabotáže v inom členskom štáte. V danom štáte však môže byť touto kabotážou ohrozená hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme. Navrhujeme v tomto prípade prehodnotiť ponechanie súčasného stavu v prípade povoľovania medzinárodnej pravidelnej dopravy, čo zodpovedá povoľovaniu medzinárodnej prepravy cestujúcich na vzdialenosť 100 kilometrov a viac.

* Navrhuje sa doplniť článok 8b s cieľom stanoviť povoľovacie konanie pre vnútroštátnu pravidelnú dopravu. Povolenie pre novú dopravu cestujúcich na vzdialenosť menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou možno zamietnuť, ak ohrozuje hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. Vzhľadom na rozdiely v spôsobe organizácie rôznych druhov verejnej dopravy členských štátov na ich území a odlišné geografické podmienky členských štátov možno túto vzdialenosť zvýšiť na 120 kilometrov, ak nová navrhovaná doprava má obsluhovať miesto odchodu a miesto určenia, na ktorých je už doprava zabezpečená jednou alebo viacerými zmluvami o službách vo verejnom záujme.

**Stanovisko**: Navrhujeme neuvádzať vzdialenosť „100 km vzdušnou čiarou“, pretože vidíme problém v uvádzaní vzdialenosti „vzdušnou čiarou“. Navrhujeme prehodnotiť uvádzanie vzdialenosti podľa dĺžky autobusovej linky.

* Navrhuje sa doplniť článok 8c, v ktorom sa vymedzujú rozhodnutia povoľovacích orgánov. Povoľujúce orgány podľa neho môžu udeľovať povolenia, udeľovať obmedzené povolenia alebo zamietať povolenia. Vyžaduje sa, aby rozhodnutia o zamietnutí povolení alebo udelení obmedzených povolení boli odôvodnené. Stanovujú sa tu dôvody zamietnutia žiadosti.

**Stanovisko**: Navrhujeme, aby bolo presne v nariadení definované, čo má byť obsahom hospodárskej analýzy.

* Navrhuje sa doplniť článok 8d s cieľom stanoviť postup ochrany zmlúv o službách vo verejnom záujme. Členské štáty môžu zamietnuť žiadosti o povolenia len vtedy, ak ohrozujú hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. Iba stanovené zainteresované strany môžu požiadať regulačný orgán o vykonanie hospodárskej analýzy. Regulačný orgán môže dospieť k záveru, že povolenie možno udeliť, možno udeliť povolenie za istých podmienok alebo možno povolenie zamietnuť. Závery regulačného orgánu by mali byť záväzné.

**Stanovisko**: Navrhujeme, aby bolo presne v nariadení definované, čo má byť obsahom hospodárskej analýzy. Odporúčame v článku 8d (Obmedzenie práva na prístup) vymazať ods. 5, podľa ktorého je Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty stanovujúce postup a kritériá pri uplatňovaní tohto článku, najmä vo vzťahu k vykonaniu analýzy hospodárskej rovnováhy. Navrhujeme, aby postup, obsah, kritériá hodnotenia pri vykonávaní hospodárskej analýzy na základe ktorej sa má zistiť, či dôjde k ohrozeniu hospodárskej rovnováhy zmluvy o službách vo verejnom záujme boli zadefinované v samotnom návrhu nariadenia, nie v budúcom delegovanom akte. Postup pri vykonávaní čl. 8 je podstatným prvkom návrhu, keďže ide možnosť obmedzovania hospodárskej súťaže dopravcov, a preto v súlade s čl. 290 Zmluvy o fungovaní EÚ nemôže byť riešený formou delegovaných aktov, nakoľko tieto môžu riešiť iba nepodstatné prvky legislatívneho aktu. Okrem toho, v súčasnosti podobná problematika vykonávania skúšky hospodárskej rovnováhy v železničnej doprave sa rieši formou nie delegovaného, ale iba vykonávacieho aktu (Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 869/2014 z 11. augusta 2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy). Ani s týmto postupom nevládne spokojnosť a v minulosti viaceré členské štáty vyjadrili k nemu výhrady.

Novelizačný bod 11 – Článok 9 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Ustanovujú sa podmienky zmeny a obnovy povolenia.

**Stanovisko**: SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

Novelizačný bod 12 – kapitola IV nariadenia (ES) č. 1073/2009

Upravuje sa názov kapitoly.

**Stanovisko**: SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

Novelizačný bod 13 – Článok 12 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhuje sa vypustiť článok 12 ods. 1 až 5 s cieľom zrušiť jazdný list ako kontrolný dokument príležitostnej dopravy. Mala by sa tak odstrániť zbytočná administratívna záťaž.

**Stanovisko**: SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky. Dopravcom sa tým zníži administratívna záťaž.

Novelizačný bod 14 – Článok 13 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhuje sa vypustiť článok 13, keďže miestne zájazdy sú podľa článku 15 liberalizované, a tento článok je teda zbytočný.

**Stanovisko**: SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

Novelizačný bod 15 – Článok 15 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhuje sa zmeniť tento článok tak, aby sa v ňom stanovovalo, že sa vypúšťa požiadavka, aby sa pravidelná doprava vykonávala ako súčasť medzinárodnej pravidelnej dopravy, ako aj zákaz kabotážnej dopravy v podobe pravidelnej dopravy vykonávanej nezávisle od pravidelnej dopravy. Miestne zájazdy sú povolenou kabotážnou dopravou a vzťahuje sa na ne pododsek b).

**Stanovisko**: Navrhujeme definovať v nariadení pojem „dočasne“ pri povolenej kabotáži z dôvodu, aby bol zabezpečený jednotný výklad nariadenia.

Novelizačný bod 16 – Článok 17 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhuje sa vypustiť článok 17, aby sa jazdné listy už nevyžadovali pre kabotážnu dopravu vo forme príležitostnej dopravy. Kontrolné dokumenty pre osobitnú pravidelnú dopravu sú uvedené v článku 12 ods. 6.

**Stanovisko**: SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

Novelizačný bod 17 – Článok 19 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhuje sa vymedziť v článku 19 ods. 2, že dopravcovia vykonávajúci kabotážnu prepravu v podobe pravidelnej dopravy musia povoliť vykonanie kontroly, keďže vykonávanie takejto dopravy bude povolené nezávisle od vykonávania medzinárodnej prepravy cestujúcich.

**Stanovisko**: SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

Novelizačný bod 18 – Článok 20 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhujú sa ustanovenia pre výmenu informácií medzi členskými štátmi.

**Stanovisko**: SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

Novelizačný bod 19 – Článok 26 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v nariadení.

**Stanovisko**: SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

Novelizačný bod 20 – Článok 28 nariadenia (ES) č. 1073/2009

Navrhuje sa stanoviť povinnosť predkladania správ, aby mala Komisia konzistentné a spoľahlivé informácie od všetkých členských štátov, ktoré by jej umožnili monitorovať a vyhodnocovať vykonávanie a účinnosť tohto právneho predpisu. V návrhu nového odseku 5 sa stanovuje, že Komisia do 5 rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia podá Európskemu parlamentu a Rade správu o tom, do akej miery nariadenie prispelo k lepšiemu fungovaniu trhu osobnej cestnej dopravy.

**Stanovisko**: SR nemá k uvedenému bodu výhrady ani pripomienky.

*Článok 2*

V článku 2 sa navrhuje účinnosť nariadenia.

**Stanovisko:** Navrhujeme doplniť do nariadenia aj prechodné ustanovenia vzhľadom na súčasný stav a aj na platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme. Zároveň je potrebné stanoviť prechodné obdobie v súvislosti so zriadením regulačného úradu.

**13. Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu**

Slovenská republika vo všeobecnosti podporuje jednotné uplatňovanie predpisov tak, aby všetky subjekty v rámci Európskej únie mali rovnaké podmienky na podnikanie. Problém vidíme pri štrukturálnych zmenách, ktoré môžu mať vplyv na kompetencie ako aj na kontrolnú činnosť. Ide o odlišnú situáciu v každom členskom štáte, z tohto dôvodu by malo byť kompetenciou príslušných štátov, aby si organizáciu administratívnych záležitostí zvolili podľa miestnych špecifík. Čo sa týka zníženia určitých povinností pre dopravcov, takéto opatrenia vítame. Nad rámec však navrhujeme zmeniť aj názov nariadenia, pretože sa mení rozsah nariadenia aj na vnútroštátnu dopravu. Zároveň navrhujeme prechodné ustanovenia v súvislosti so zmenou v oblasti prístupu k staniciam a zverejňovania informácií.

**III. DÔSLEDKY NA LEGISLATÍVU SR A ADMINISTRATÍVNU PRAX SR**

V rámci právneho poriadku Slovenskej republiky bude potrebné vykonať nasledovné legislatívne zmeny:

* novelizovať zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov

**IV. VPLYVY NA VYBRANÉ OBLASTI**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy navrhovaného materiálu** | | | | | | |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy | ☐ | Áno | **☒** | Nie | ☐ | Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** | **☒** | **Pozitívne** | **☐** | **Žiadne** | ☐ | **Negatívne** |
| z toho vplyvy na MSP | **☒** | Pozitívne | ☐ | Žiadne | ☐ | Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| **Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho** |  |  |  |  |  |  |
| **vplyvy služieb verejnej správy na občana** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| **....vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |

Poznámka:

V predbežnom stanovisku predpokladáme, že tento návrh nariadenia nebude mať vplyv na životné prostredie. Povoľovanie autobusových liniek je v súčasnosti bez obmedzení. Určité limity sú iba v kolidovaní s linkami vnútroštátnej dopravy, kde v určitých prípadoch sa vyžaduje súhlas dopravných správnych orgánov v územných obvodoch na trase autobusovej linky, ktorá je prevádzkovaná prostredníctvom zmluvy o službách vo verejnom záujme. Čiže zásadný vplyv na individuálnu dopravu tento návrh nariadenia podľa nášho stanoviska mať nebude a z tohto dôvodu ani neočakávame vplyv na životné prostredie, či už negatívny alebo pozitívny.

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie**  **(vrátane testu MSP)** |
| **Materiál bude mať vplyv s ohľadom na veľkostnú kategóriu podnikov:** |
| |  |  | | --- | --- | |  | **iba na MSP (0 - 249 zamestnancov)** | |  | **iba na veľké podniky (250 a viac zamestnancov)** | |  | **na všetky kategórie podnikov** | |
| **3.1 Dotknuté podnikateľské subjekty**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, aké podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené.*  *Aký je ich počet?* |
| Návrhom môžu byť dotknutí prevádzkovatelia autobusovej dopravy, a to najmä tí, ktorí vykonávajú príležitostnú autobusovú dopravu, kde sa využívajú jazdné listy. Celkový počet dopravcov v autobusovej doprave je cca 700 s počtom vozidiel cca 3000. Odhadujeme, že dopravcov, ktorí vykonávajú príležitostnú dopravu je cca 200, ktorí využívajú vozidlá v počte 1000. |
| **3.2 Vyhodnotenie konzultácií**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, akou formou (verejné alebo cielené konzultácie a prečo) a s kým bol návrh konzultovaný.*  *Ako dlho trvali konzultácie?*  *Uveďte hlavné body konzultácií a výsledky konzultácií.* |
| Návrh bol pripravený Európskou komisiou, ktorá vykonala verejnú konzultáciu v trvaní od 14.12.2016 do 22.03.2017. Zároveň Európska komisia vykonala ďalšie zisťovanie názorov a stanovísk podľa interných pravidiel Komisie. Podrobnosti sú uvedené v prílohe II dopadovej štúdie, ktorú vypracovala Európska komisia. Formou zapojenia verejnosti je aj medzirezortné pripomienkové konanie k tomuto predbežnému stanovisku. |
| **3.3 Náklady regulácie**  - **z toho MSP** |
| ***3.3.1 Priame finančné náklady***  *Dochádza k zvýšeniu/zníženiu priamych finančných nákladov (poplatky, odvody, dane clá...)? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu* |
| Nie, nedochádza k zvýšeniu resp. zníženiu priamych finančných nákladov. |
| ***3.3.2 Nepriame finančné náklady***  *Vyžaduje si predkladaný návrh dodatočné náklady na nákup tovarov alebo služieb? Zvyšuje predkladaný návrh náklady súvisiace so zamestnávaním? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Nie, ak berieme do úvahy, že nie je potrebné pri príležitostnej doprave využívať jazdné listy, tak úspora nákladov na tento segment tvorí cca 24 204 EUR za rok (počet predaných jazdných listov/rok 2017 - 1200 ks x cena jazdného listu 20,17 EUR s DPH). |
| ***3.3.3 Administratívne náklady***  *Dochádza k zavedeniu nových informačných povinností alebo odstráneniu, príp. úprave existujúcich informačných povinností? (napr. zmena požadovaných dát, zmena frekvencie reportovania, zmena formy predkladania a pod.) Ak áno, popíšte a vyčíslite administratívne náklady. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Dochádza k odstráneniu povinnosti pri príležitostnej doprave využívať jazdné listy. Z tohto dôvodu príde aj k eliminovaniu administratívnych nákladov súvisiacich s administráciou jazdných listov.  *Administratívne náklady – Evidencia , vedenie dokumentácie (300 min), mesačne (koeficient frekvencie 12), priemerná hrubá mesačná mzda v národnom hospodárstve SR (835 EUR), dotknuté subjekty (200)(835/160\*5h (300min)\*12) výsledok je cca 313,13 EUR/podnikateľ* |
| ***3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***   |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *0* | *0* | | *Nepriame finančné náklady* | *-121,02 EUR* | - 24 204 EUR | | *Administratívne náklady* | *- 313,13 EUR* | *- 62 626 EUR* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***- 434,15 EUR*** | ***- 86 830 EUR*** | |
| **3.4 Konkurencieschopnosť a správanie sa podnikov na trhu**  - **z toho MSP** |
| *Dochádza k vytvoreniu bariér pre vstup na trh pre nových dodávateľov alebo poskytovateľov služieb? Bude mať navrhovaná zmena za následok prísnejšiu reguláciu správania sa niektorých podnikov? Bude sa s niektorými podnikmi alebo produktmi zaobchádzať v porovnateľnej situácii rôzne (špeciálne režimy pre mikro, malé a stredné podniky tzv. MSP)? Ak áno, popíšte.*  *Aký vplyv bude mať navrhovaná zmena na obchodné bariéry? Bude mať vplyv na vyvolanie cezhraničných investícií (príliv /odliv zahraničných investícií resp. uplatnenie slovenských podnikov na zahraničných trhoch)? Ak áno, popíšte.*  *Ako ovplyvní cenu alebo dostupnosť základných zdrojov (suroviny, mechanizmy, pracovná sila, energie atď.)?*  *Ovplyvňuje prístup k financiám? Ak áno, ako?* |
| Nie, nedochádza k vytvoreniu bariér pre vstup na trh. Navrhovaná zmena nebude mať vplyv na obchodné bariéry, neovplyvní cenu alebo dostupnosť základných zdrojov a neovplyvňuje prístup k financiám. |
| **3.5 Inovácie**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, ako podporuje navrhovaná zmena inovácie.*  *Zjednodušuje uvedenie alebo rozšírenie nových výrobných metód, technológií a výrobkov na trh?*  *Uveďte, ako vplýva navrhovaná zmena na jednotlivé práva duševného vlastníctva (napr. patenty, ochranné známky, autorské práva, vlastníctvo know-how).*  *Podporuje vyššiu efektivitu výroby/využívania zdrojov? Ak áno, ako?*  *Vytvorí zmena nové pracovné miesta pre zamestnancov výskumu a vývoja v SR?* |
| Návrh nariadenia nemá vplyv na inovácie podnikateľov. |

**Stanovisko Stálej pracovnej komisii na posudzovanie vybraných vplyvov**

**II. Pripomienky a návrhy zmien:** Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:

**K vplyvom na životné prostredie**

Komisia má za to, že predkladaný materiál má vplyvy na životné prostredie. Sám predkladateľ uvádza, že tento návrh je súčasťou druhého balíka mobility, ktorého zámerom je bojovať proti zmene klímy. Je možné očakávať zníženie nákladov na emisie CO2, ako aj ochranu ovzdušia. Z tohto dôvodu žiada Komisia prehodnotiť vplyvy na životné prostredie a vypracovať príslušnú analýzu.

**III. Záver:** Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje

**súhlasné stanovisko s návrhom na dopracovanie**

s materiálom predloženým na predbežné pripomienkové konanie s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa pripomienok v bode II.

*Vyhodnotenie pripomienky:*

*V predbežnom stanovisku predpokladáme, že tento návrh nariadenia nebude mať vplyv na životné prostredie. Povoľovanie autobusových liniek je v súčasnosti bez obmedzení. Určité limity sú iba v kolidovaní s linkami vnútroštátnej dopravy, kde v určitých prípadoch sa vyžaduje súhlas dopravných správnych orgánov v územných obvodoch na trase autobusovej linky, ktorá je prevádzkovaná prostredníctvom zmluvy o službách vo verejnom záujme. Čiže zásadný vplyv na individuálnu dopravu tento návrh nariadenia podľa nášho stanoviska mať nebude a z tohto dôvodu ani neočakávame vplyv na životné prostredie, či už negatívny alebo pozitívny. V tomto znení sme doplnili poznámku v tabuľke pod vplyvy na vybraté oblasti.*

*Pripomienka čiastočne akceptovaná.*

Riadne predbežné stanovisko Slovenskej republiky schválené ministrom dopravy a výstavby :

Arpád Érsek,

minister dopravy a výstavby SR