**DÔVODOVÁ SPRÁVA**

***Všeobecná časť***

Terajšiu vnútroštátnu právnu úpravu podnikania v cestnej doprave reprezentuje zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave, ktorý je účinný od 1. septembra 1996.

Z hľadiska štruktúry právneho poriadku Slovenskej republiky je tento zákon osobitnou právnou úpravou podnikania, ktorá nadväzuje na všeobecnú úpravu podnikania upravenú v Obchodnom zákonníku a do 1. júla 2010 aj v živnostenskom zákone, a to tým, že upravuje osobitosti vzniku a zániku podnikania a postavenia dopravných podnikov v prevádzkovaní cestnej dopravy v porovnaní s inými podnikateľmi. Zároveň je tento zákon špeciálnou úpravou aj k Občianskemu zákonníku v časti upravujúcej prepravné zmluvy. Odlišnosti sa týkajú podmienok podnikania vo verejnej osobnej doprave, najmä

v pravidelnej autobusovej doprave a v taxislužbe, a v nákladnej doprave najmä úpravy prepráv špeciálneho tovaru - nebezpečných vecí. A to tak voči verejnej správe, ako aj voči verejnosti (cestujúcim a odosielateľom vecí).

Súčasťou právnej regulácie podnikania v cestnej doprave sú aj mnohostranné medzinárodné zmluvy a dvojstranné medzištátne dohody o cestnej doprave (k dnešnému dňu ich má Slovenská republika uzatvorených 39). Z mnohostranných medzinárodných zmlúv najmä Európska dohoda o medzinárodnej cestnej doprave nebezpečných vecí ADR z roku 1957 so svojimi zmenami a doplnkami (naposledy z roku 2011) priamo komplexne a detailne upravuje nakladanie s nebezpečnými vecami (text má 1 366 strán), a to nielen v rámci podnikania v nákladnej doprave, ale aj v cestnej doprave pre vlastné potreby a inej nekomerčnej doprave. Jej ustanovenia platia pre všetky členské štáty so spresneniami vyplývajúcimi zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru.

Bezpečnostné pravidlá vyplývajúce z práva Európskej únie a z medzinárodných zmlúv na prepravy špeciálneho tovaru sa týkajú aj nekomerčných prepráv vzhľadom na nebezpečnosť prepravovaných vecí a živých zvierat pre dopravcu, ako aj pre okolie, najmä pre verejnosť, pozemné komunikácie a životné prostredie.

V súlade s právom Európskej únie a medzinárodnými zmluvami je mimo právnej úpravy podľa platného zákona nekomerčná doprava (doprava pre vlastné potreby, nemotorová doprava a doplnková doprava nevyhnutná na poskytovanie služieb).

Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave sa v doterajšej praxi osvedčil a na dobu svojho prijatia bol vo vnútroštátnej cestnej doprave zlomovým, pretože umožnil vznik trhu dopravných služieb. Nahradil totiž právnu úpravu cestnej dopravy a vnútroštátneho zasielateľstva z roku 1979, ktorá nebola ešte predpisom o podnikaní, ale o štátnom riadení cestnej dopravy a zasielateľstva a zároveň zrušil mnohé podzákonné právne predpisy direktívneho charakteru z rokov 1948 až 1989. Osobnú a nákladnú dopravu uskutočňovali národné dopravné podniky ČSAD (vytvorené znárodnením súkromných autodopravcov v roku 1950), ktoré boli riadené krajskými národnými výbormi podľa národohospodársky a oblastne plánovaných dopravných výkonov.

Platný zákon o cestnej doprave bol doteraz 14-krát novelizovaný, pričom dôvodom týchto noviel bola najmä transpozícia smerníc orgánov Európskeho spoločenstva vo veciach prepravy nebezpečného tovaru a jeho kontroly a zabezpečenie právnej nadväznosti na medzinárodné zmluvy (európske dohovory). Dôvodom novely zákona účinnej od 1. júla 2010 bola potreba vytvoriť legislatívnu nadväznosť na transpozíciu smernice 2006/123/ES o službách na vnútornom trhu v iných zákonoch; došlo ňou k vyňatiu vnútroštátneho podnikania v cestnej doprave z režimu živnostenského podnikania.

II

Potreba zásadne novej právnej úpravy podnikania v cestnej doprave je daná predovšetkým skutočnosťou, že orgány Európskej únie nahradili nepriamu reguláciu dopravného trhu cestnej dopravy (smernicami) priamou reguláciou (nariadeniami). Tým vnútroštátna právna úprava podnikania v cestnej doprave už nie je v pozícii povinnej transpozície európskych smerníc, ale v pozícii povinného vykonania európskych nariadení.

V navrhovanom zákone o cestnej doprave ide predovšetkým o vykonanie

* nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave;
* nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1071/2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy;
* nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1072/2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh;
* nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1073/2009 o pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy;
* nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 181/2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave.

Druhým momentom potreby tejto zmeny je skutočnosť, že Európska únia upustila od paralelnej úpravy pravidiel podnikania v cestnej doprave v prípadoch, keď potrebné pravidlá sú upravené mnohostrannými medzinárodnými zmluvami (európskymi dohovormi) a aktami medzinárodných organizácií. Preto navrhovaný zákon o cestnej doprave musí vytvoriť potrebné vnútroštátne nadväznosti aj na

* Európsku dohodu o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí ADR;
* Európsku dohodu o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave AETR;
* Dohovor o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej doprave CMR,
* Dohovor Organizácie spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím;
* Dohodu o medzinárodnej preprave cestujúcich autokarmi a autobusmi INTERBUS;
* závery Európskej konferencie ministrov dopravy CEMT/ECMT.

Vzhľadom na uvedené navrhovaný zákon upravuje predovšetkým kompetencie vnútroštátnych orgánov verejnej správy na vykonanie citovaných nariadení Európskeho parlamentu a Rady a citovaných medzinárodných zmlúv, ako aj sankcie za porušovanie ustanovených pravidiel, čo je vždy ponechané na vnútroštátnu právnu úpravu.

Citované nariadenia Európskeho parlamentu a Rady a medzinárodné zmluvy regulujú predovšetkým medzinárodnú cestnú dopravu a ponechávajú vnútroštátnu cestnú dopravu v zásade na vnútroštátnu právnu úpravu. Z nich vyplývajúce členenie na medzinárodnú cestnú dopravu a na vnútroštátnu dopravu však nie je striktné, a tak nevytvára čierno-biely stav, podľa ktorého by navrhovaný zákon mal mať len úpravu vnútroštátnej cestnej dopravy. Nariadenia (ES) na viacerých miestach vo vymedzenom rozsahu buď akceptujú vnútroštátne právo každého členského štátu, alebo priamo ustanovujú, čo má alebo môže členský štát upraviť vnútroštátnym právom v nadväznosti na citované nariadenia (ES), a to aj s dosahom na medzinárodnú cestnú dopravu.

Tento právny stav je dôsledkom toho, že cestná doprava ako podnikanie je súčasťou jednotného medzinárodného trhu, že sa uskutočňuje na cestách patriacich do transeurópskej dopravnej siete a že sa uplatňuje voľný pohyb pracovnej sily (osádok vozidiel a vedúcich dopravy) a voľný pohyb vozidiel, nákladu a cestujúcich po území Európskeho hospodárskeho priestoru, ktoré sú však evidované v jednotlivých členských štátoch usadenia. Preto príkre oddelenie medzinárodnej cestnej dopravy od vnútroštátnej nie je možné, lebo by sa štátne hranice medzi členskými štátmi stali prekážkou pokračovania pohybu vozidiel, ich osádok, tovaru a cestujúcich, čo pri tomto stupni integrácie už nie je možné ani fakticky, ani právne.

Navrhovaný zákon preto v zásade síce upravuje pravidlá vnútroštátnej cestnej dopravy, ale niektoré jeho ustanovenia sú aj súčasťou pravidiel prevádzkovania medzinárodnej cestnej dopravy v rozsahu umožnenom alebo požadovanom citovanými nariadeniami Európskeho parlamentu a Rady, najmä povoľovacie konania, kontroly prepráv, kvalifikácie osádok vozidiel, typové schvaľovanie, uznávanie odborných kvalifikácií, informačný systém a elektronická evidencia prevádzkovateľov cestnej dopravy, vydávanie osvedčení, výmena informácií a medzinárodná spolupráca, a podobne.

Naopak, zasa niektoré ustanovenia nariadení (ES) a medzinárodných zmlúv priamo platia aj na vnútroštátnu cestnú dopravu. Takéto ustanovenia navrhovaným zákonom nemožno vylúčiť ani modifikovať, ale sa na ne reaguje doplňujúcou úpravou umožňujúcou ich reálny výkon v praxi. Naviac, niektoré pravidlá vyplývajúce z citovaných nariadení (ES) a medzinárodných zmlúv sa vzťahujú aj na nepodnikateľskú dopravu, čiže aj na prepravy súkromného a vnútropodnikového charakteru, a to z dôvodov bezpečnosti a ochrany života a zdravia ľudí a zvierat a ochrany životného prostredia (napríklad prepravy nebezpečných vecí).

Napokon treba ešte pripomenúť, že územný rozsah platnosti citovaných nariadení (ES) nie je totožný s územným rozsahom platnosti citovaných medzinárodných zmlúv. Zmluvnými stranami citovaných medzinárodných zmlúv, na ktoré odkazujú nariadenia (ES), sú aj štáty, ktoré nie sú členmi Európskeho hospodárskeho priestoru. Preto citované nariadenia (ES) pripúšťajú aj uzavieranie zmlúv medzi Európskou úniou a tretími štátmi a uzavieranie dvojstranných medzištátnych dohôd o cestnej preprave medzi jednotlivými členskými štátmi a tretími štátmi (Slovenská republika ich má 45, z toho 14 v rámci sukcesie práva Československej republiky). Aj tieto medzinárodné akty budú súčasťou pravidiel, na ktoré navrhovaný zákon pamätá. Preto podmienky konkrétnej prepravy (vozidlá, druh tovaru, osádky vozidiel) z územia Slovenskej republiky, na územie Slovenskej republiky alebo cez územie Slovenskej republiky sa môžu odlišovať, podľa toho, či v konkrétnom prípade platí nariadenie (ES), medzinárodná zmluva alebo medzištátny dohovor a v rámci nich miera uplatnenia ustanovení navrhovaného zákona.

III

Navrhovaný zákon je v súlade s právom Európskej únie, s Ústavou Slovenskej republiky, s ústavnými zákonmi Slovenskej republiky, so zákonmi Slovenskej republiky a ostatnými všeobecne záväznými predpismi, ako aj s medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná.

***Osobitná časť***

K § 1: Úvodné ustanovenie upravuje tzv. medze zákona, čiže okruh spoločenských vzťahov, ktoré sú predmetom navrhovanej úpravy. Základom navrhovanej právnej úpravy je vykonanie nariadení Európskeho parlamentu a Rady upravujúcich podnikanie v cestnej doprave a v odseku 2 vylúčenie nekomerčnej dopravy z pôsobnosti zákona.

Výnimkou z tohto pravidla je úprava uskutočňovania osobitných prepráv, pri ktorých sa pravidlá ich uskutočňovania vzťahujú aj na nekomerčné prepravy. Dôvodom je všeobecná nebezpečnosť osobitných prepráv, pretože pri ich uskutočňovaní je v ohrození nielen ich dopravca ako podnikateľ, ale každý aj nepodnikateľský prevádzkovateľ vozidla a aj vo všeobecnosti cestná premávka, okolie ciest, vrátane ohrozenia zdravia ľudí, zvierat a zložiek životného prostredia. Takýto je aj doterajší právny stav.

K § 2: Ustanovením sa preberá základná terminológia nariadení (ES), s ktorou nie je v súlade terajší právny stav.

Nariadenia používajú termíny „podnik“, „dopravný podnik“ resp. „podnik cestnej dopravy“ pre každého podnikateľa, ktorý je len v štádiu uchádzania sa o postavenie podnikateľa v cestnej doprave pre cudzie potreby. Nariadenia (ES) sa podnikom zaoberajú ako so žiadateľom uchádzajúcim sa o postavenie podnikateľa v cestnej doprave (účastníkom povoľovacieho konania).

Na podniky podľa slovenského práva sa v zásade vzťahuje Obchodný zákonník. Pritom nie každý podnik sa bude uchádzať o podnikanie v cestnej doprave; podnikom sú aj osoby, ktoré prevádzkujú vozidlá v cestnej doprave pre vlastnú prevádzkovú alebo podnikateľskú potrebu, napríklad poštové podniky na prepravu poštových zásielok, poľnohospodárske podniky na prepravu osív, hnojív a úrody, podniky používajúce vozidlá v súvislosti s poskytovaním služieb napríklad, opravári, údržbári, stavebné firmy, a podobne. Okrem toho Obchodný zákonník rozumie podnikom materiálny a právny substrát obchodných spoločností a nie obchodnú spoločnosť ako právny subjekt.

Termíny „prevádzkovanie cestnej dopravy“ a „prevádzkovateľ cestnej dopravy“ podľa vykonávaných nariadení (ES) označujú podnikanie a podnikateľa, ktorý je oprávnený podnikať v cestnej doprave na komerčnej báze, čiže prevádzkovanie vozidiel mu slúži na dosahovanie zisku z uskutočnených prepráv. Podľa slovenského práva je to vlastne obchodná spoločnosť alebo samostatne zárobkovo činná osoba, ktorých predmetom podnikania je cestná doprava. Stane sa ním podnik, ktorému je udelené povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy (bývalé živnostenské oprávnenie) alebo licencia Spoločenstva oprávňujúca ho podnikať v medzinárodnej cestnej doprave. Oboje sa udeľujú v správnom konaní.

Ďalej sa ustanovuje obsah termínu „dopravné služby“ (odsek 2) v súlade s potrebou následného rozlišovania služieb osobnej dopravy a nákladnej dopravy a členenia služieb priamo na úkon prepravy a na poskytovanie súvisiacich služieb pre cestujúcich a pre odosielateľov vecí. Aj toto rozlišovanie má význam najmä v súvislosti s obsahom prepravného poriadku, tarify, práv a povinností dopravcov a cestujúcich podľa reklamačného poriadku. Obdobné rozlišovanie dopravných služieb je aj v železničnej doprave – samotná preprava a súvisiace služby cestujúcim (informačný systém, predaj cestovných lístkov, poskytovanie služieb zdravotne postihnutým, čakárne a kultúrne strediská, a podobne) alebo odosielateľom a prijímateľom vecí (vykládka, pristavovanie vozňov, nakládka, skladová úschova) a podobne.

Špeciálnymi nákladnými vozidlami [odsek 2 písm. b)] sa rozumejú motorové vozidlá, ktoré nie sú určené a spravidla ani technicky spôsobilé prepravovať tovar a živé zvieratá na základe zmluvy o preprave uzatvorenej s odosielateľom. Podľa technickej normy *STN 30 0024 – Základná terminológia cestných vozidiel. Druhy vozidiel* ide o nákladné vozidlo používané na špeciálne účely a so špeciálnou úpravou, napríklad hasičské auto, vyslobodzovací autožeriav, sanitný automobil, auto s vrtným zariadením, auto na meranie káblov, snehový pluh, fréza a posýpač, polievacia cisterna, cisterna na prepravu mlieka, pojazdná dielňa, vozidlo na zber a odvoz komunálneho odpadu (tzv. KUKA), vozidlo na prepravu betónu s domiešavačom (tzv. raketa), pojazdná predajňa, pojazdná knižnica, a ďalšie. Tieto vozidlá síce tiež sú súčasťou dopravného trhu nákladnej dopravy a ich prevádzkovatelia s nimi môžu podnikať (poskytovať odplatné služby), ale nevzťahujú sa na ne pravidlá platné na prepravu vecí (nákladu) podľa citovaných nariadení (ES) a tohto zákona.

Odseky 3 a 4 reagujú na vzťah nariadení (ES) a medzinárodných zmlúv a navrhovaného zákona. Prednosť majú pravidlá prevádzkovania medzinárodnej cestnej dopravy, ako vyplývajú z právne záväzných aktov Európskej únie a z medzinárodných zmlúv, ktorými je Slovenská republiky viazaná. Navrhovaný zákon sa na medzinárodnú cestnú dopravu použije len v rozsahu, v akom to pripúšťajú alebo nariaďujú nariadenia (ES) a medzinárodné zmluvy.

V odseku 5 sa štandardným spôsobom vymedzuje termín „členský štát“. Navrhovaný zákon však používa aj termín „tretí štát“ na označenie štátu, ktorý nie je členským štátom podľa odseku 5, aj termín „iný štát“, ktorým sa v medzinárodnej doprave rozumejú členské štáty a tretie štáty (napríklad pri prepravných povoleniach, ktoré musia mať dopravcovia aj členských štátov aj dopravcovia tretích štátov, alebo pri medzinárodných zmluvách, keď okruh zmluvných strán zahŕňa aj členské štáty, aj niektoré tretie štáty).

K § 3: Termínom „dopravca“, ktorý používa teraz platný zákon ako všeobecný termín v cestnej doprave, sa označuje len ten prevádzkovateľ cestnej dopravy, ktorý uzaviera prepravné zmluvy podľa prepravného poriadku s cestujúcimi alebo s odosielateľmi vecí (prepravcami), a to od momentu plnenia dopravnej licencie zriadením a prevádzkou autobusovej linky (v pravidelnej doprave), vrátane ponuky dopravných služieb napríklad cestovným poriadkom, alebo uzavieraním zmlúv o preprave vecí (nákladu) s ich odosielateľmi, tiež vrátane ponuky konkrétnych dopravných služieb.

Obdobné rozčlenenie je aj v železničnej doprave (dráhový podnik a dopravca - § 5 a § 6 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach).

Odsek 2 reaguje na možnosť, že dopravné služby celkom alebo sčasti dočasne poskytuje na základe zmluvy s dopravcom iná osoba než dopravca. Praktické je to pri potrebe dočasnej kapacitnej výpomoci pri aktuálnom presahu dopytu nad ponukou (napríklad, prepravy pred a po vianočných alebo veľkonočných sviatkoch a pri mimoriadnych športových a kultúrnych podujatiach) alebo pri okamžitej potrebe väčšieho počtu vozidiel na plnenie zmluvných záväzkov (napríklad, pri výpadku vlastných vozidiel pre poruchu alebo dopravnú nehodu). Takto sa na cestnej doprave môžu popri dopravcovi zúčastniť aj malí prevádzkovatelia vrátane jednotlivcov (samostatne zárobkovo činných osôb), ktorí vlastnia vozidlá potrebného typu, konštrukcie a vybavenia.

Odsekom 3 sa podporuje vznik integrovaných dopravných systémov tým, že povinnosti dopravcu sa budú vzťahovať v rozsahu združenej (integrovanej) dopravy na podnikateľa (obchodnú spoločnosť), ktorej hlavným dôvodom existencie je prevádzkovať integrovaný dopravný systém obdobne, ako sú obchodné spoločnosti v Bratislave a v Košiciach, ktoré prevádzkujú jednotný mestský dopravný systém autobusovej a dráhovej dopravy. Toto postavenie sa prejaví aj pri uzatváraní zmlúv o službách vo verejnom záujme.

K § 4: Prepravný poriadok je základný podnikateľský dokument prevádzkovateľa cestnej dopravy. Obsahuje všeobecné obchodné podmienky, za ktorých podnikateľ uzaviera zmluvy o preprave a poskytuje prepravné a súvisiace služby. Prepravné poriadky existujú aj v iných druhoch dopravy (napríklad v železničnej doprave - § 7 zákona č. 514/2009 Z. z.). Obdobou prepravných poriadkov sú všeobecné obchodné podmienky aj pri inom podnikaní, napríklad všeobecné obchodné podmienky poisťovní, mobilných operátorov, stavebných sporiteľní, bánk a podobne.

Všeobecné obchodné podmienky podnikateľa sú verejnou ponukou záujemcom z radov širokej verejnosti na uzavretie konkrétnej zmluvy. Ten istý účel plní v cestnej doprave aj prepravný poriadok prevádzkovateľa cestnej dopravy. Ak dôjde k uzavretiu zmluvy, všeobecné obchodné podmienky sú súčasťou uzavretej zmluvy (odsek 6) v tom zmysle, že v nich uvedené práva a povinnosti zmluvných strán sa stávajú záväznými pre oboch účastníkov zmluvy a sú vynútiteľné podľa ich charakteru v rámci zmluvných sankcií, výkonu odborného dozoru, kontroly trhového dohľadu alebo súdne. To isté platí aj pre prepravné poriadky a pre práva a povinnosti zmluvných strán (dopravcu a cestujúceho alebo odosielateľa vecí) z prepravnej zmluvy.

Osobná doprava a nákladná doprava sú dva druhy cestnej dopravy uskutočňované podľa rôznych prepravných zmlúv, typologicky a konštrukčne rôznymi vozidlami (autobusy versus nákladné autá) a vo väčšine aj rozdielnymi zmluvnými podmienkami. Preto je žiaduce, aby pre každý druh cestnej dopravy mal prevádzkovateľ samostatný prepravný poriadok (odsek 4). Naopak, prevádzkovateľ cestnej dopravy a zároveň dráhovej dopravy v rámci mestskej verejnej dopravy môže mať (tak, ako doteraz) jeden tzv. mestský prepravný poriadok s jednotným systémom nadväznosti autobusových, električkových a trolejbusových liniek a jednotným systémom predaja cestovných lístkov.

Zverejnenie prepravného poriadku je podmienkou jeho platnosti. Ako právne účinným sa navrhuje zverejnenie na webovom sídle, pretože je tým všeobecne prístupné v každú hodinu a každý deň; ostatné formy sú doplnkovým spôsobom (odsek 5).

Tak, ako doteraz, trhový dohľad bude vykonávať trhový kontrolný orgán, ktorým je Slovenská obchodná inšpekcia (odsek 7), a to zhodne s dráhovou dopravou (§ 7 ods. 4 zákona č. 514/2009 Z. z.).

K § 5: Termínom „prevádzkovateľ cestnej dopravy“ sa podľa nariadení (ES) rozumie obchodná spoločnosť a samostatne zárobkovo činná osoba s podnikateľským oprávnením na podnikanie v cestnej doprave odplatným poskytovaním dopravných služieb. Do konca júna 2010 to bolo pre vnútroštátnu cestnú dopravu živnostenské oprávnenie. Postup získania a podmienky získania takéhoto postavenia upravujú v osobnej (autobusovej) doprave a v nákladnej doprave nariadenia (ES).

Návrh rozlišuje vnútroštátne podnikateľské oprávnenie (odsek 1) a medzinárodné podnikateľské oprávnenie v podobe licencie Spoločenstva (odsek 2). Ich platnosť a vzájomný vzťah upravujú nariadenia (ES).

Držiteľ oprávnenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy je podnikateľom, ktorý nepodniká na základe živnostenského oprávnenia, a teda nie je zapísaný v živnostenskom registri. Preto sa v záujme právnej istoty a prehľadnosti podnikateľov v tomto segmente navrhuje, aby bol v súlade s § 2 ods. 2 písm. a) Obchodného zákonníka zapísaný v obchodnom registri, a to aj vtedy, keď je fyzickou osobou (odsek 4), pretože tá by inak nebola evidovaná nikde a pre verejnosť by bola utajená.

V odseku 5 sa uvádzajú prípustné výnimky z pravidiel podnikania v cestnej doprave, ktorých medze upravujú nariadenia (ES) citované v poznámke pod čiarou, takže ich rozširovanie alebo zmena obsahu je možná.

K § 6: Upravené požiadavky na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy upravujú nariadenia (ES). Vnútroštátnym právom možno upraviť len niektoré doplnkové požiadavky, z nich je dôležitá veková hranica. Navrhuje sa veková hranica 21 rokov, ktorá je aj doteraz vekovou hranicou pre autobusovú dopravu a pre vedenie nákladných vozidiel nad 7,5 t (odsek 1).

V súlade s nariadením (ES) č. 1071/2009 sa navrhuje vymedzenie požiadaviek na tzv. skutočné a stabilné miesto usadenia podnikateľa v cestnej doprave (odsek 2), a to v medziach ustanovených týmto nariadením. Zmyslom tejto úpravy je, aby každý podnikateľ bol usadený aspoň v jednom členskom štáte a podliehal jurisdikcii členského štátu usadenia.

Bezúhonnosť je v zásade upravená priamo nariadeniami (ES), na vnútroštátnu úpravu sa ponecháva len spôsob jej preukazovania a evidencie (odseky 3 a 4).

Rovnako aj požiadavku finančnej spôsobilosti a odbornej spôsobilosti upravujú priamo nariadenia (ES); okrem taxislužby, ktorá je v zásade vnútroštátnou úpravou (odseky 5 a 6). Účelom preukazovania finančnej spoľahlivosti je potreba mať vopred už pri povoľovaní podnikania záruku schopnosti podnikateľa zabezpečovať cestnú dopravu. Prevádzkovateľ musí byť schopný plniť svoje finančné záväzky počas celého roka. Európska únia považuje za minimálny limit vlastného imania v rozsahu 9 000 eur, ak sa používa iba jedno vozidlo, a 5 000 eur na každé ďalšie vozidlo. Taxislužba je vo vnútroštátnej regulácii, a preto sa navrhuje vlastné imanie prevádzkovateľa taxislužby v rozsahu 1 000 eur na každé prevádzkované vozidlo. Táto suma je zhodná s rakúskou i ďalšími zahraničnými právnymi úpravami.

Výnimka z povinnosti odbornej prípravy a skúšky (odseky 7 a 8) vyplýva z rámca upraveného nariadením (ES), ako aj podmienky vydania osvedčenia o odbornej spôsobilosti (odseky 9 a 10).

Vedúci dopravy je podľa článku 4 nariadenia (ES) č. 1071/2009 osobou, ktorá osobne odborne skutočne a trvalo riadi dopravu v podniku prevádzkovateľa cestnej dopravy. Ide o obdobu tzv. zodpovedného zástupcu, ako ho pozná zákon o živnostenskom podnikaní. Na rozdiel od zodpovedného zástupcu, vedúci dopravy nemusí byť len v pracovnom pomere k prevádzkovateľovi cestnej dopravy, ale v právnom vzťahu, ktorý upravuje priamo článok 4 ods. 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 1071/2009, a môže funkciu vykonávať pre viacerých prevádzkovateľov dopravy.

V odseku 11 je výnimka, ktorou sa vykonáva článok 4 ods. 3 nariadenia (ES)

č. 1071/2009.

K § 7: Navrhované ustanovenie upravuje najvšeobecnejšie povinnosti každého prevádzkovateľa cestnej dopravy odo dňa právoplatnosti povolenia vykonávať povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy, a to v medziach upravených nariadeniami (ES). Týkajú sa tak osobnej dopravy, ako aj nákladnej dopravy. Osobitné povinnosti podnikateľa v členení na osobnú dopravu a na nákladnú dopravu sa upravujú v druhej časti navrhovaného zákona.

K § 8: Ustanovenie je prvým v druhej časti, ktorá upravuje podnikanie v jednotlivých druhoch cestnej dopravy. Ide o základné členenie osobnej dopravy podľa nariadení (ES), ktoré zodpovedá aj doterajšiemu právnemu stavu (odsek 1).

Členenie autobusovej dopravy podľa odseku 2 je vecne v súlade s terajším stavom; rozdiel je len v použitej terminológii, ktorá sa preberá z nariadenia (ES) č. 1073/2009.

V odseku 3 sa rieši doterajšia medzera v právnej úprave. Podnikanie v pravidelnej i nepravidelnej doprave autobusmi rieši zákon, ale vykonávanie prepráv mikrobusmi (do deväť miest vrátane sedadla vodiča) je mimo právnej úpravy. Majitelia mikrobusov v lepšom prípade majú živnostenské oprávnenie na voľnú ohlasovanú živnosť, mnohokrát však nie. Tento stav odčerpáva cestujúcich z pravidelnej dopravy a spôsobuje aj daňový únik. Preto sa navrhuje, aby autobusovú dopravu bolo možné prevádzkovať len autobusmi a autokarmi. Ostatná osobná doprava pre verejnosť na pravidelných trasách alebo nepravidelných trasách bola výhradne len taxislužbou, vrátane prevádzkovania mikrobusov na autobusových linkách. Tým sa vyjasnia vzťahy v osobnej doprave a znížia daňové úniky.

K § 9: V autobusovej doprave je hlavným dôvodom jednotnej európskej regulácie prevádzkovania všeobecný záujem na zvyšovaní kvality pravidelnej verejnej autobusovej dopravy ako na podstatnej zložke európskeho dopravného systému, a to tak na medzinárodnej úrovni (diaľkové medzinárodné autobusové linky), ako aj na vnútroštátnej úrovni (najmä prímestská a mestská autobusové doprava). Je to tak preto, lebo zabezpečenie dopravných požiadaviek obyvateľstva verejnou dopravou je jedným z predpokladov na uspokojenie základných potrieb človeka a zároveň aj pre správne fungovanie národného hospodárstva. Uprednostnenie verejnej dopravy je aj v záujme ochrany životného prostredia (najmä v mestách a mestských aglomeráciách), zvýšenia bezpečnosti dopravy, zrýchlenia času presunu do cieľového miesta. Z dôvodu prístupnosti verejnosti musí byť verejná doprava organizovaná na linkách vedúcich po trasách orientovaných na uspokojenie čo najväčšieho počtu záujemcov o prepravu.

Základom jednotných podnikateľských pravidiel je priama právna úprava:

* základných podmienok podnikania v autobusovej doprave (nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009),
* prístupu k prevádzkovaniu pravidelnej dopravy na autobusových linkách (nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009),
* regulácie pravidelnej dopravy vo verejnom záujme (nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007) a
* práv cestujúcich v pravidelnej diaľkovej doprave (nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 181/2011).

Hoci uvedená právna úprava citovanými nariadeniami (ES) má na zreteli predovšetkým pravidlá pre medzinárodnú pravidelnú autobusovú dopravu, mnohé ich ustanovenia sa priamo odvolávajú na vnútroštátnu úpravu a iné zasa ustanovujú medze predpokladanej vnútroštátnej právnej úpravy. Navrhovaná právna úprava sa pohybuje v takto vymedzených hraniciach s platnosťou na vnútroštátnu autobusovú dopravu, ktorá má v predpokladanom rozsahu vplyv aj na medzinárodnú pravidelnú dopravu.

Z hľadiska vnútroštátneho členenia pravidelnej autobusovej dopravy ide o okruhy vymedzené v odseku 1. Členenie je zhodné s doterajším právnym stavom a je zhodné aj s členením vnútroštátnej dráhovej dopravy (§ 3 ods. 1 zákona č. 514/2009 Z. z.).

V súlade s terajším stavom treba pod mestskou dopravou rozumieť verejnú autobusovú dopravu v mestách s trasami liniek len na území mesta (v Banskej Bystrici, v Bratislave, v Košiciach, v Prešove a v Žiline) ako súčasť mestského dopravného systému. V Slovenskej republike ide o prevádzkovateľov pravidelnej dopravy, ktorý sú pod kontrolou mesta a mesto má v nich vplyv. Verejnú dopravu v tomto prípade mesto zadáva priamym zadaním bez verejnej súťaže, čo je za určitých podmienok možné (článok 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007). Okrem toho v ďalších 41 mestách mesto musí uzatvárať zmluvy o službách s dopravcami a plne pri tom rešpektovať nariadenie (ES) č. 1370/2007.

Rozdelenie pravidelnej dopravy z hľadiska dopravnej obslužnosti územia na mestskú dopravu, prímestskú doprava a diaľkovú doprava vychádza z  STN 01 8521 Názvoslovie cestnej dopravy a prepravy a  z  STN 01 8500 Základné názvoslovie v doprave. Tieto pojmy sa bežne v praxi používajú. Vykonávanie týchto druhov pravidelnej dopravy si vyžaduje iné technologické zabezpečenie. Prímestskou dopravou sa rozumie pravidelná doprava v mestských aglomeráciách, ktorej obsahom je preprava cestujúcich zo záujmového územia do centra, najmä preprav z okolitých obcí do zamestnania, škôl, zdravotníckych zariadení, ako aj pravidelná doprava medzi obcami aglomerácie. Vykonávajú ju najmä prevádzkovatelia pravidelnej dopravy s účasťou štátu (SAD). V tomto prípade doteraz prevažuje zadanie záväzku vo verejnom záujme priamym zadaním, pretože samosprávne kraje a prevádzkovatelia pravidelnej dopravy uzatvorili zmluvy o službách vo verejnom záujme pred účinnosťou nariadenia (ES) č. 1370/2007.

Diaľková doprava je spravidla doprava medzi mestami a vyznačuje sa dlhými vzdialenosťami medzi zastávkami. Diaľková doprava je plne komerčná bez cenovej regulácie a bez zmluvy o službách vo verejnom záujme. Prevádzkujú ju viacerí prevádzkovatelia.

Takéto jednotné členenie pravidelnej dopravy má význam pre vznik integrovaných dopravných systémov na úrovni regionálnej (prímestskej) dopravy a na úrovni mestskej dopravy (mestský dopravný systém), ktorých obsahom je systém nadväzujúcich autobusových liniek a dráhových tratí s jednotným prepravným poriadkom, cestovným poriadkom a systémom rezervácie a predaja cestovných lístkov (odsek 2), ktorý umožňuje cestujúcemu na jeden cestovný lístok dosiahnuť cieľ cesty prestupmi medzi linkami dopravného systému.

K § 10: Pravidelnú autobusovú dopravu môže prevádzkovať len ten, kto je držiteľom povolenia na výkon prevádzkovateľa cestnej dopravy (§ 5 ods. 1) alebo licencie Spoločenstva (§ 5 ods. 2) a bola mu udelená dopravná licencia na konkrétnu autobusovú linku. Ide teda o dva rôzne úradné dokumenty (rozhodnutia) – jeden podnikateľský a druhý prevádzkový. Takýto právny stav platí aj doteraz, keď dopravný podnik najprv musel mať podnikateľské oprávnenie a potom licenciu na prevádzkovanie konkrétnej autobusovej linky (vznikne mu tým postavenie dopravcu). Z takéhoto členenia vychádza aj nariadenie (ES) č. 1073/2009, a preto sa tento stav navrhuje zachovať v podstate bezo zmien (odsek 1). Obdobný stav je aj v dráhovej osobnej doprave, keď sa vyžaduje najprv podnikateľské oprávnenie (stáva sa tým dráhovým podnikom) a licencia (stáva sa dopravcom v dráhovej doprave) - § 5 a § 6 zákona č. 514/2009 Z. z.

Podkladom rozhodnutia dopravného správneho orgánu je preukázanie zákonných požiadaviek na rozhodnutie v konaní o dopravnú licenciu (odsek 3). Okruh požiadaviek nie je zásadne iný, než podľa doterajšieho stavu. Účelom je zabezpečiť reálne fungovanie autobusovej linky v súlade s požiadavkami verejnosti počas platnosti dopravnej licencie.

Dopravná licencia je konkrétne správne rozhodnutie, ktorým sa zriaďuje konkrétna autobusová linka so všetkými potrebnými údajmi (najmä konkrétna trasa linky a umiestnenie zastávok) a prevádzkovými podmienkami (odsek 3). Odsek 4 upravuje zákonnú možnosť dopravného správneho orgánu požadovať splnenie konkrétnych požiadaviek cestujúcej verejnosti, najmä ak vyplývajú z plánu dopravnej obslužnosti územia. Dňom právoplatnosti dopravnej licencie sa jej držiteľ (prevádzkovateľ cestnej dopravy) stáva verejným dopravcom s povinnosťami voči cestujúcej verejnosti vyplývajúcimi z právnej úpravy, z dopravnej licencie a z prepravného poriadku. V súčasnosti pravidelnú dopravu zabezpečuje 75 prevádzkovateľov cestnej dopravy.

Platnosť dopravnej licencie je síce časovo obmedzená, ale na relatívne dlhší čas platnosti a s možnosťou opakovaného predĺženia platnosti (odsek 5). Dôvodom je skutočnosť, že dôležitými atribútmi pravidelnej dopravy je pre cestujúcu verejnosť stálosť jej trasy a zastávok a stabilita po dlhší čas. Autobusová linka ovplyvňuje cestovné zvyklosti zamestnancov, študentov, pacientov a ďalších skupín cestujúcej verejnosti, neraz vhodnosť dopravného spojenia má vplyv aj na výber miesta zamestnania, štúdia alebo bydliska.

V súčasnosti je v Slovenskej republike prevádzkovaných 1 620 autobusových liniek pravidelnej dopravy, z toho v diaľkovej doprave s trasou autobusovej linky nad 250 km je 75 medzinárodných liniek a 38 vnútroštátnych liniek. Ostatné autobusové linky sú súčasťou prímestskej a mestskej dopravy. Týmito autobusovými linkami sa v roku 2010 prepravilo 697 miliónov cestujúcich (po železnici len 46,5 milióna cestujúcich).

Úprava udeľovania dopravnej licencie by nebola úplná bez ustanovení o spôsoboch jej odňatia alebo zániku ex lege (odsek 6), ako aj o dôvodoch a postupe jej zmeny, postúpenia inému dopravcovi a odňatia. Konanie o zmene dopravnej licencie (odsek 7), o jej prevode na inú osobu (odsek 8) a o jej odňatie (odsek 9) je tiež správnym konaním rovnako, ako jej udelenie.

V odseku 9 sa upravuje odňatie dopravnej licencie tak na návrh jej držiteľa (konanie na návrh), ako aj z vlastného podnetu dopravného správneho orgánu, ak nastane aspoň jeden z taxatívne vymenovaných dôvodov (konanie z úradnej povinnosti).

K § 11: Navrhované ustanovenie dopĺňa všeobecné povinnosti prevádzkovateľa cestnej dopravy ako podnikateľa (§ 7) o ďalšie povinnosti, ktoré má ako dopravca (držiteľ dopravnej licencie). Tieto povinnosti súvisia s prevádzkovaním pravidelnej dopravy aspoň na jednej autobusovej linke a smerujú k uspokojeniu potrieb cestujúcej verejnosti.

Obsah vzťahu dopravcu a cestujúceho je z právneho hľadiska občianskoprávnym vzťahom a jeho jadrom je zmluva o preprave osôb podľa § 760 Občianskeho zákonníka. Prevádzková povinnosť, prepravná povinnosť a tarifná povinnosť sú elementárne povinnosti dopravcu, bez ktorých by nešlo o verejnú pravidelnú dopravu. Obsahovo ide o povinnosti, aké má dopravca aj podľa terajšieho právneho stavu. Rovnaké povinnosti má aj dopravca v dráhovej doprave (§ 16 až § 18 zákona č. 514/2009 Z. z.).

K § 12: Dopravca koná prostredníctvom svojich zamestnancov. Z nich patrí významná úloha vodičom a sprievodcom (ak existujú), dispečerom a revízorom.

V tomto ustanovení sa upravuje zákonné oprávnenie týchto zamestnancov vydávať na mieste záväzné ústne pokyny a príkazy cestujúcim, ktoré sa týkajú bezpečnosti a pohodlia cestujúcich v súvislosti s prepravou na autobusovej linke (odsek 1). Takéto oprávnenie majú aj doteraz a s doterajšou úpravou neboli problémy. Konkrétny rozsah oprávnení a spôsob ich uplatňovania je obsahom prepravného poriadku.

Odsek 2 ustanovuje oprávnenia vyplývajúce z porušenia prepravného poriadku cestujúcim. Ide o rovnaké, aké existujú aj teraz.

K § 13: Navrhované ustanovenie upravuje základné práva cestujúcich voči dopravcovi, ktoré možno uplatňovať len v súvislosti s prípravou a uskutočnením prepravy na autobusovej linke, ako aj s jej neuskutočnením podľa cestovného poriadku (napríklad, nezačatím, veľkým meškaním alebo neukončením). Rozsah týchto práv je v podstate zhodný s terajšou právnou úpravou.

Tieto práva cestujúcich a z toho vyplývajúce povinnosti dopravcu sa vzťahujú na všetku pravidelnú dopravu do konca februára 2013. Od 1. marca 2013 sa budú vzťahovať len na vnútroštátnu pravidelnú dopravu vrátane diaľkových liniek, ktorých trasa autobusovej linky je kratšia ako 250 km, ale podľa prechodného ustanovenia (§ 56 ods. 7 ) v súlade s článkom 2 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 181/2011 do konca februára 2017 aj na vnútroštátne diaľkové linky, ktorých trasa autobusovej linky je dlhšia ako 250 km; tých je teraz 38.

Na medzinárodné diaľkové autobusové linky, ako aj na niektoré práva cestujúcich vo všeobecnosti a cestujúcich so zdravotným postihnutím, platí od 1. marca 2013 nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 181/2011), ktoré platí priamo a má prednosť pred navrhovanými ustanoveniami navrhovaného zákona. Týka sa to 75 medzinárodných diaľkových autobusových liniek pravidelnej dopravy a zároveň 734 prevádzkovateľov príležitostnej (tzv. zájazdovej) dopravy, ktorí nemajú postavenie dopravcu pravidelnej dopravy (napríklad dopravcovia pracujúci pre cestovné kancelárie, športové kluby).

K § 14: K právam cestujúcich nevyhnutne patria aj povinnosti cestujúcich, aby sa konkrétna preprava na autobusovej linke mohla uskutočniť. Povinnosti cestujúcich pri preprave sú v zákonných medziach upravené v prepravnom poriadku. Rozsah navrhovaných povinností cestujúcich pri preprave je v zásade zhodný s terajšími povinnosťami, ktoré sa v praxi ukázali ako dostatočné, a preto sa nenavrhuje ich doplnenie o nové povinnosti.

K § 15: Cestovný poriadok je pre dopravcu a cestujúceho jeden z rozhodujúcich dokumentov, podľa ktorého sa uskutočňuje pravidelná doprava na autobusovej linke. Z neho vyplýva rozsah prevádzkovej povinnosti dopravcu vo vzťahu k cestujúcemu, lebo v ňom je vyznačená trasa autobusovej linky so zastávkami, vyznačené jednotlivé spoje a čas ich príjazdu a odjazdu z jednotlivých zastávok a ďalšie údaje týkajúce sa prepravy batožiny, cestovného, prestupov na iné autobusové linky (odsek 1).

Cestovný poriadok zostavuje podľa svojich podnikateľských záujmov dopravca (odsek 2). Každý cestovný poriadok schvaľuje dopravný správny orgán – § 41 ods. 1 písm. e) a § 43 ods. 2 písm. a) a § 44 ods. 2 písm. e). Dôvodom je, že prevádzkovanie autobusovej linky nie je len  podnikanie, ale aj plnenie služieb verejnosti.

Ak ide o autobusovú linku, ktorej kapacita a harmonogram spojov vyplýva z plánu dopravnej obslužnosti a verejný záujem na jej prevádzkovaní je zohľadnený ako záväzok dopravcu v zmluve o službách vo verejnom záujme, schvaľuje cestovný poriadok aj objednávateľ dopravných služieb v rozsahu uzatvorenej zmluvy (odsek 3). Účelom tejto normy je zabezpečiť optimálne uspokojenie dopravných potrieb verejnosti v rámci existujúcich možností v mestskej pravidelnej doprave a v prímestskej autobusovej doprave.

Tak, ako doteraz, sa cestovný poriadok bude zostavovať na jeden rok s pravidelnými zmenami podľa faktorov ovplyvňujúcich prevádzku autobusovej linky. Oprávnenie obstarávateľa dopravných služieb zasahovať do cestovného poriadku a schvaľovať ho zostáva aj na účel jeho zmeny a časovej platnosti (odsek 4).

Na zverejnenie cestovného poriadku sa nenavrhuje určiť záväzný postup (odsek 5) na rozdiel od zverejnenia a platnosti prepravného poriadku (§ 4 ods. 6), lebo taká potreba nie je. Je totiž v podnikateľskom záujme dopravcu, aby bol cestovný poriadok čo najskôr a čo najlepšie prístupný cestujúcej verejnosti, aby tým získal čo najviac cestujúcich; inak by prevádzka jeho vozidiel bola stratová. Termín zverejnenia môže dopravcovi uložiť dopravný správny orgán alebo objednávateľ dopravných služieb pri schvaľovaní cestovného poriadku.

K § 16: Cestovný lístok je dokumentom potvrdzujúcim splnenie zmluvnej povinnosti cestujúceho – zaplatiť za poskytnutie dopravnej služby a zároveň aj daňovým dokladom a dokladom na účely cestovných náhrad. V záujme zjednotenia formy a obsahu cestovného lístka sa navrhuje zákonom upraviť náležitosti papierovej formy a zároveň umožniť ďalší rozmach používania elektronickej formy cestovného lístka. Podrobná úprava formy a obsahu sa ponecháva na prepravný poriadok, na jeho časť o tarife.

Dopravca autobusovej linky, ktorej trasa presahuje 250 km, musí v prepravnom poriadku zohľadniť aj požiadavky článkov 4 až 6 nariadenia (ES) č. 181/2011; všetci dopravcovia aj články 9 a 10 ods. 1 tohto nariadenia.

Základné členenie cestovných lístkov na jednorazové a na časové (predplatné) sa preberá z terajšej právnej úpravy, pretože nie je dôvod na zmenu. Rovnako aj základné povinnosti cestujúceho mať cestovný lístok pri sebe.

K § 17: Tarifa je úplný cenník dopravných služieb dopravcu s podmienkami. V tomto smere sa nenavrhujú v porovnaní s terajším stavom nijaké zmeny. Základné cestovné v prímestskej doprave a v mestskej doprave je spravidla predmetom regulácie zo strany objednávateľov dopravných služieb.

Účelom zverejnenia tarify je informovať verejnosť o cene dopravných služieb ako súčasť ponuky na uzavretie zmluvy o preprave osôb. Takáto povinnosť je všeobecná a vzťahuje sa mimo dopravy na každého poskytovateľa služieb a predajcu tovaru.

K § 18: Dopravná obslužnosť je termín, ktorý vyjadruje skutočné pokrytie územia verejnou pravidelnou dopravou vo forme ponuky dopravných služieb – podľa navrhovaného zákona autobusovou dopravou a podľa § 19 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach dráhovou dopravou. Zodpovednosť za zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia majú objednávatelia verejnej dopravy tak cestnej, ako aj dráhovej (vyššie územné celky a obce).

K § 19: Objednávateľ dopravných služieb je orgán verejnej správy, ktorý je zo zákona povinný zabezpečiť na spravovanom území verejnú dopravu – vyššie územné celky pre územie krajov a obce pre územie obce.

Na zabezpečení prístupnej a pravidelnej verejnej dopravy je verejný záujem nielen v Slovenskej republike, ale vo všeobecnosti všade. Zabezpečenie fungujúcej a pohodlnej pravidelnej verejnej dopravy je v zásade úlohou orgánov verejnej správy vo všetkých európskych štátoch, pretože verejná doprava v konfrontácii s individuálnou cestnou dopravou má výrazný ekologický aspekt a sociálny aspekt a zároveň pozitívne prispieva k plynulosti cestnej premávky a k ochrane stavebno-technického stavu ciest, a tým aj k úspore verejných prostriedkov na výstavbu a údržbu ciest. Význam verejnej dopravy zdôrazňujú aj orgány Európskej únie a priamo regulujú jej zabezpečovanie (nariadenie (ES) č. 1370/2007).

Cestná doprava je vo svojej podstate podnikaním, a preto sa má zabezpečovať v zásade na komerčnom základe tak v medzinárodnej doprave, ako aj vo vnútroštátnej doprave. Regulačné zásahy sú ustanovené ako opatrenia na vyrovnanie ponuky a dopytu v prospech širokej verejnosti. Na tomto princípe subsidiarity sú založené aj nariadenia (ES), ktoré sa navrhovaným zákonom vykonávajú. Poskytnutá výhoda úhrady podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007 musí byť použitá na povzbudenie podnikania v cestnej doprave, na ktorom je verejný záujem, najmä v prospech žiakov a študentov, dôchodcov, osôb so zdravotným postihnutím, ale aj zamestnancov na cestu do zamestnania alebo pacientov do zdravotníckych zariadení.

K § 20: Plán dopravnej obslužnosti podľa navrhovaného zákona a podľa § 20 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach je základný plánovací dokument, ktorého zmyslom je v maximálnej možnej miere uspokojiť previs dopytu verejnosti po verejnej doprave na určitom území z existujúcich ponúk podnikateľov v cestnej doprave a v dráhovej doprave v čase, keď komerčná ponuka nepostačuje.

Objednávateľ dopravných služieb (vyšší územný celok v regionálnej doprave a obec v mestskej doprave) na základe konkrétneho záujmu cestujúcej verejnosti v určitom čase (napríklad v dopravných špičkách v pracovných dňoch) a na určitom mieste (dopravných smeroch) uplatňuje koordinačné a regulačné oprávnenia na zabezpečenie existujúcej kapacity dopravcov v cestnej doprave a v dráhovej doprave na uspokojenie dopytu verejnosti.

Nástrojmi na zabezpečenie potrebnej kapacity a optimálnej skladby dopravných služieb podľa plánu dopravnej obslužnosti má objednávateľ dopravných služieb k dispozícii rozhodovacie právomoci – rozhodovanie o dopravných licenciách (napríklad zabezpečenie výlučných práv) a o cestovných poriadkoch (schvaľovanie návrhov) a zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (najmä poskytnutie úhrady príspevku z verejného rozpočtu).

V odseku 3 sú pravidlá na riešenie požiadaviek cestujúcej verejnosti na pravidelnú dopravu. Plán je koordinačným nástrojom na racionalizáciu pravidelnej dopravy v čase najvyššej potrebnosti. Jadrom je regulácia súbežných prepráv – ich koncentrácia v čase dopravnej špičky v mestskej doprave a v prímestskej doprave a ich obmedzenie v čase nízkej potreby, aby nepremávali v rovnakom čase na súbežných tratiach prázdne autobusy a prázdne vlaky.

K § 21: Zmluva o službách vo verejnom záujme je zmluvný nástroj na zabezpečenie požiadaviek na uspokojenie cestujúcej verejnosti po dopravných službách na určitých autobusových linkách a čase najväčšieho záujmu a na zabezpečenie dostatočnej kapacity. Takéto zmluvy objednávatelia dopravných služieb uzatvárajú s dopravcami aj v pravidelnej autobusovej doprave, aj v dráhovej doprave (v železničnej doprave a v mestskej dráhovej doprave).

Právnym základom uzavierania takýchto zmlúv v členských štátoch Európskej únie je nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave. Navrhovaný zákon spolu so zákonom č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach túto základnú úpravu dopĺňajú o príslušnosť a o formu a náležitosti. Na plnenie záväzku zo zmluvy je k dispozícii príspevok ako úhrada z rozpočtu pre dopravcu.

Podľa uvedeného nariadenia (ES) sa má zmluva o službách vo verejnom záujme uzatvárať s dopravcom podľa zásad transparentnosti, proporcionality a rovnakého zaobchádzania (nediskriminácie). Preto objednávateľ dopravných služieb musí na výber vhodného zmluvného partnera zvoliť metódy verejného obstarávania, najmä transparentnú verejnú súťaž (článok 5 nariadenia (ES) č. 1370/2007 a § 24 ods. 1 písm. a) a § 135 až § 149 a § 152 zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní).

Nariadenie (ES) č. 1370/2007 však umožňuje objednávateľovi dopravných služieb aj tzv. priame zadanie dopravcovi, ktorý je pod jeho kontrolou alebo pod hoci len minimálnym vplyvom (napríklad, vlastnému dopravnému podniku alebo podniku s jeho majetkovou účasťou), čo prichádza do úvahy pri málo rozvinutom trhu pravidelnej dopravy. Ide o prevažujúcu obvyklosť aj v slovenských podmienkach – mestské dopravné podniky (napríklad Dopravný podnik mesta Bratislavy) a podniky verejnej autobusovej dopravy (SAD), v ktorých majú objednávatelia dopravných služieb majetkovú účasť.

Priame zadávanie má však obmedzenia (ročným limitom obratu, počtom vozidiel a počtom osobokilometrov ročne), časovým obmedzením trvania zmluvy, zákazom nadmerného čerpania príspevku spolu s povinnosťou vrátiť preplatok príspevku a napĺňaním požiadavky kvality podľa technickej normy, ktorá upravuje kritériá merania kvality dopravy (*STN EN 13816 – Preprava. Logistika a služby. Verejná osobná doprava. Definícia, ciele a meranie kvality*).

K § 22: Príspevok je objem finančných prostriedkov určených na zabezpečenie záväzku, ktorý dopravcom v cestnej doprave vyplýva z uzatvorenej zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007 a podľa navrhovaného zákona, ktorý spolu s dotáciou v dráhovej doprave podľa § 21 a 22 zákona č. 514/2009 Z. z. má objednávateľovi dopravných služieb umožniť napĺňať obsah plánu dopravnej obslužnosti kraja, resp. obce.

Príspevok sa dopravcovi uhrádza postupne podľa harmonogramu dohodnutého v zmluve o službách vo verejnom záujme. Príspevok je zúčtovateľný a použiteľný na podnikanie v rozsahu dohodnutom v zmluve o službách vo verejnom záujme, v podstate však na zmiernenie straty z plnenia záväzku. Môže sa však dohodnúť aj jeho čerpanie na zlepšenie vozidlového parku alebo iného zlepšenia poskytovaných dopravných služieb, ktoré nedokáže dopravca uhradiť z vlastných príjmov.

Úhrada príspevku na tento účel sa používa aj podľa doterajšieho zákona, takže nejde o zásadne novú právnu úpravu.

K § 23: Systém pravidelnej autobusovej dopravy nie je len vecou prevádzkovateľa autobusovej linky, ale na jej fungovaní sa podieľajú aj iné osoby. Navrhované ustanovenie sleduje zaviazať priamo zákonom iné osoby podieľať sa na náležitom fungovaní systému pravidelnej dopravy a jednotlivých autobusových liniek. Navrhované ustanovenie dopĺňa požiadavky nariadenia (ES) č. 181/2011 vo vzťahu k iným osobám, najmä k vlastníkom a správcom autobusových staníc, k výkonným dopravcom a k ostatným podnikateľom v cestnej doprave, ako aj vo vzťahu k obciam, ktoré spravujú územie a povoľujú zriadenie autobusových liniek, umiestnenie zastávok a ich označníkov a umiestnenie a prevádzku zariadení na výdaj cestovných lístkov.

Transparentnosť a nediskriminácia pri realizácii požiadaviek na spoluprácu je základným atribútom správneho fungovania systému verejnej dopravy podľa nariadení (ES).

K § 24: Osobitnou pravidelnou dopravou sa podľa nariadení (ES) označuje neverejná zmluvná autobusová doprava pre určitého objednávateľa, ktorá existuje aj dnes.

S verejnou pravidelnou dopravou má spoločné, že sa uskutočňuje v dohodnutej pravidelnosti podľa harmonogramu spojov po dohodnutej trase s nastupovaním a vystupovaním určených cestujúcich na dohodnutých zastávkach. Odlišné je to, že preprava nie je prístupná všetkej verejnosti, ale len dohodnutému okruhu cestujúcich, napríklad zamestnancom podnikov s veľkým počtom zamestnancov (napríklad Volkswagen) zvážaných z väčšieho územia do zamestnania a z neho, žiakom na školské vyučovanie a z neho (tzv. školské autobusy), a podobne.

V porovnaní s terajším právnym stavom nedochádza v navrhovanom ustanovení k vecnej zmene.

K § 25: Príležitostnou dopravou sa podľa nariadení (ES) rozumie tzv. zájazdová doprava, čiže ako jednorazová preprava určených cestujúcich do cieľovej zastávky a ich dovoz späť na základe individuálnej objednávky, napríklad cestovnej kancelárie pre účastníkov zájazdu alebo školy na školský výlet žiakov alebo študentov. Prevádzkovateľov tohto druhu autobusovej dopravy je v Slovenskej republike evidovaných 734 od najmenších s jedným autobusom až po veľkých dopravcov, ktorí príležitostnú dopravu prevádzkujú popri pravidelnej doprave v rámci voľnej kapacity autobusov a vodičov.

Niektoré práva cestujúcich vyplývajú na tento druh autobusovej dopravy od 1. marca 2013 z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011.

Ani v tomto druhu autobusovej dopravy nedochádza k výraznej zmene právneho stavu v porovnaní s terajšou právnou úpravou.

K § 26: Posledným upravovaným druhom osobnej dopravy je taxislužba, ako individuálna okamžitá preprava cestujúcich. Navrhovaná úprava podmienok prevádzkovania taxislužby sa vzťahuje na všetku taxislužbu, pretože citované nariadenia (ES) tento druh osobnej dopravy neupravujú.

Aj taxislužba sa prevádzkuje na základe prepravného poriadku vrátane tarify (odsek 2) a na každú prepravu sa uzatvára zmluva o preprave osôb (odseky 4 a 5). V tomto je spoločný základ pre všetku verejnú osobnú dopravu ako spôsob podnikania a poskytovania dopravných služieb verejnosti.

V porovnaní s terajším stavom sa medzi spôsoby uzavierania zmluvy o preprave osôb v odseku 3 počíta aj s pravidelnými prepravami skupín cestujúcich po obvyklých vopred známych trasách, ktoré uskutočňujú prevádzkovatelia vozidiel s najviac 9 miestami na sedenie (mikrobusmi). Títo prevádzkovatelia teraz nie sú právom podchytení a v lepšom prípade poskytujú prepravné služby na základe voľnej ohlasovanej živnosti. Odoberajú cestujúcich vozidlám taxislužby a aj autobusom pravidelnej dopravy, keď zbierajú cestujúcich na autobusových zastávkach tesne pred príchodom linkového autobusu. Podstatná časť príjmov je nezdanená a tak ide o únik príjmov dopravcom, ktorý sa kompenzuje príspevkom na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme, čiže z verejného rozpočtu.

Kompetencia obce (odsek 6) sa ponecháva v doterajšom rozsahu, pretože na základe poznatkov z praxe jej rozsah a realizácia nevyžaduje zmenu. Obec spravuje svoje územie, a tak je prirodzené, že má tieto základné kompetencie.

K § 27: Tak v taxislužbe, ako aj v autobusovej doprave a v dráhovej doprave, sa vyžaduje na jej prevádzkovanie povolenie - koncesia (odsek 1), ako rozhodnutie dopravného správneho orgánu v správnom konaní začatom na žiadosť uchádzača o poskytovanie služieb taxislužby (prevádzkovateľa taxislužby). Koncesia na rozdiel od dopravnej licencie je zároveň aj podnikateľským povolením (živnostenské oprávnenia boli od 1. júla 2010 zrušené), aj prevádzkovým povolením.

Koncesia sa žiadateľovi udeľuje len pre konkrétne miesto usadenia, to znamená, že v obci uvedenej v koncesii musí mať technickú základňu a stanovište vozidiel taxislužby (odsek 2). Dôvodom je potreba identifikovať miesto usadenia. Prepraviť cestujúceho však môže z tohto miesta usadenia (obce) do ktoréhokoľvek miesta vrátane cudziny (napríklad z Bratislavy na letisko Schwechat), ale nemôže však z iného miesta v tzv. hostiteľskom štáte (napríklad z letiska Schwechat) prepravovať cestujúceho do miesta usadenia (napríklad do Bratislavy) bez koncesie alebo prepravného povolenia hostiteľského štátu. To zodpovedá aj terajšiemu právnemu stavu z dôvodu ochrany trhu dopravných služieb v hostiteľskom štáte. V zásade to v obmedzenej miere platí aj v pravidelnej autobusovej doprave a v nákladnej doprave (kabotážne prepravy podľa nariadení (ES) č. 1072/2009 a 1073/2009).

Na udelenie koncesie je na rozdiel od udeľovania dopravných licencií právny nárok , čiže musí sa udeliť, ak sú naplnené zákonné požiadavky (odsek 3). Zriadenie autobusovej linky je však predmetom posudzovania nielen z hľadiska zákonných požiadaviek, ale aj z hľadiska jej vhodnosti a potrebnosti podľa plánu dopravnej obslužnosti územia, a preto na jej zriadenie nie je právny nárok.

Tak, ako pri ostatných dopravných licenciách, aj pre taxislužbu možno určiť podmienky, za ktorých ju možno v obci prevádzkovať. Uvedené podmienky (odsek 4) sledujú ochranu cestujúcej verejnosti a zabezpečenie poriadku v doprave v obci.

Ustanovenia o zmene, zániku a odňatí koncesie sú v podstate zhodné s pravidelnou dopravou (odseky 6 až 10). Chýba však na odňatie koncesie dôvod nepotrebnosť poskytovania služieb, ten zostáva len pre autobusovú linku podporovanú z verejných prostriedkov príspevkom podľa zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Odsek 12 je obdobou ustanovenia živnostenského zákona o podnikaní po smrti živnostníka.

K § 28: Tak aj vodiči vozidiel taxislužby musia mať preukaz, ako aj vodiči autobusov a nákladných áut a rušňovodiči na železniciach (odsek 1). Ide o profesijný doklad, ktorý oprávňuje osobu byť vodičom vozidla taxislužby. Vodič vozidla taxislužby ho musí mať počas poskytovania služby pri sebe popri vodičskom preukaze a dokladoch od vozidla a preukázať sa ním pri kontrole na cestách.

V ďalších odsekoch sú ustanovené podmienky, za akých možno vydať uchádzačovi preukaz vodiča vozidla taxislužby. Zmyslom tejto úpravy je, aby vozidlá taxislužby viedli len osoby, ktoré dávajú záruku riadneho výkonu taxislužby. Cieľom je vytesniť z trhu tzv. čiernych taxikárov, ktorí si privyrábajú svojimi súkromnými vozidlami bez splnenia zákonných požiadaviek odbornosti, zdravotnej spôsobilosti a bezúhonnosti a bez toho, aby platili dane, poistné a poplatky.

Vymedzenie bezúhonnosti (odsek 3) je odlišné od vymedzenia bezúhonnosti osádok autobusov a nákladných áut a vedúcich dopravy, pretože ich vymedzenie jednotne upravujú priamo nariadenia (ES), kým taxislužba je upravená len vnútroštátnym právom.

Odborná skúška potrebná na vydanie preukazu vodiča taxislužby a vzor preukazu (odseky 4 a 5) sú inšpirované nariadeniami (ES) upravujúcimi odbornú spôsobilosť vodičov autobusov a nákladných áut. Cieľom je, aby nevznikli neodôvodnene veľké rozdiely v odbornej spôsobilosti a vzhľade preukazov, keďže všetci vodiči poskytujúci dopravné služby verejnosti pôsobia na jednom dopravnom trhu, používajú rovnakú cestnú sieť a podliehajú rovnakej kontrole na cestách.

K § 29: Navrhované ustanovenie zaväzuje poskytovať dopravné služby podľa prepravného poriadku obdobne, ako je to pri prevádzke ostatnej cestnej dopravy. Príkladne uvedené povinnosti (odsek 1) a oprávnenia (odsek 2) majú byť v zásade súčasťou prepravného poriadku, ale vzhľadom na ich odlišnosť od povinností vodičov autobusov sa uvádzajú výslovne.

Rozsah uvedených povinností a oprávnení (odseky 1, 2 a 3) je v zásade zhodný s terajším právnym stavom. Novou je povinnosť vodiča vozidla taxislužby uvedená v odseku 3. Dôvodom je potreba zabezpečiť prepravu aj cestujúcim, ktorých nemožno prepraviť štandardným vozidlom taxislužby z dôvodu zdravotného postihnutia (potreba prepravy invalidného vozíka alebo iných zdravotných pomôcok), prepravy malých detí (potreba autosedačky a umiestnenie kočíka) alebo nadmerného rozmeru alebo počtu batožiny.

K § 30: Navrhované ustanovenia upravujú technickú spôsobilosť motorového vozidla byť vozidlom taxislužby. Hoci v zásade sa preberá terajší stav, v podrobnostiach ide o mierne sprísnenie technických požiadaviek.

Všetky vozidlá taxislužby budú evidované v koncesii, v ktorej sa im pridelí prevádzkové evidenčné číslo, ktoré bude musieť byť viditeľne umiestnené na vozidle. Účelom je vytesniť z poskytovania služieb taxislužby motorové vozidlá tzv. čiernych taxikárov, ktoré často nespĺňajú ani základné technické požiadavky na vozidlo taxislužby a nie sú nijako označené ani nikde evidované.

Novou úpravou je, že za vozidlá taxislužby sa budú považovať aj osobné motorové vozidlá s počtom sedadiel do deväť vrátane sedadla vodiča (tzv. mikrobusy). V súčasnosti ide o nikde neevidované a neoznačené súkromné vozidlá, ktoré sa používajú na prepravné služby pre verejnosť vrátane prepráv do zahraničia, často krát v podstate na pravidelnú osobnú dopravu podľa vopred oznámeného harmonogramu a vopred oznámenej trasy, pričom právne nie sú ani vozidlami taxislužby, ani autobusmi používanými v cestnej doprave. Takéto súkromné podnikanie narúša transparentnosť a nediskrimináciu na dopravnom trhu osobnej dopravy a ich vodiči nepodliehajú nijakej evidencii ani pravidlám platným pre cestnú dopravu. Tým, že budú zaradené medzi vozidlá taxislužby, budú musieť spĺňať ustanovené technické požiadavky a ich vodiči budú musieť mať preukaz vodiča vozidla taxislužby ako ostatní vodiči vozidiel taxislužby.

Ďalšou novou úpravou je zákonná povinnosť veľkého prevádzkovateľa taxislužby mať vo svojom vozidlovom parku aj vozidlo na prepravu cestujúcich, ktorých nemožno prepravovať v štandardnom vozidle taxislužby (odsek 4). Vzhľadom na cenu a možné využitie takýchto vozidiel sa povinnosť bude týkať len veľkých prevádzkovateľov taxislužby, u ktorých je ekonomický predpoklad obstarať a prevádzkovať takéto vozidlo s prihliadnutím na ich praktickú využiteľnosť. To nebráni, aby dobrovoľne mal takéto vozidlo, ktorýkoľvek prevádzkovateľ taxislužby.

K § 31: V medzinárodnom dopravnom práve bilaterálne a multilaterálne dohody tvoria základ pre prípravu a vykonávanie medzinárodnej cestnej dopravy. Bez súhlasu príslušných orgánov toho ktorého štátu sa medzinárodná doprava na jeho území nemôže konať.

Navrhované ustanovenia preberajú doterajšiu právnu úpravu nakladania s prepravnými povoleniami potrebnými na prepravy z územia Slovenskej republiky, na územie Slovenskej republiky do zahraničia a na tranzit cez územie nášho štátu. Navrhovaným zákonom sa režim rozdeľovania a používania prepravných povolení nemení, pretože je dlhodobo ustálený rozhodnutiami Európskej konferencie ministrov dopravy CEMT/ECMT s možnosťou dvojstranných medzištátnych dohôd s tretími štátmi, ktorých má Slovenská republika uzatvorených 39. Ako reciprocitu slovenské prepravné povolenia každoročne odovzdáva do členských štátov, do tretích štátov a do štátov s ktorými Slovenská republika nemá uzatvorené dvojstranné medzištátne dohody o medzinárodnej cestnej doprave, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR príslušným miestnym ministerstvám.

Vnútroštátne rozdeľovanie prepravných povolení hromadne každoročne poskytnutých Slovenskej republike dopravnými správnymi orgánmi členských štátov a tretích štátov, ktoré sú určené pre domácich dopravcov, má rokmi zaužívané pravidlá. Rozdeľovanie nie je rozhodovaním podľa zákona o správnom konaní.

Aj pravidlá vjazdu vozidla zahraničného dopravcu na územie Slovenskej republiky sú prebratím platného právneho stavu. V zásade platí, že nie je rozdiel medzi vozidlami dopravcov usadených v členskom štáte a vozidlami dopravcov so sídlom v treťom štáte, lebo všetci potrebujú slovenské vstupné prepravné povolenie, ak medzinárodná zmluva, ktorou je Slovanská republika viazaná a nariadenia EÚ neustanovujú inak.

K § 32: Pri prevádzkovaní cestnej dopravy sa okrem vlastných vozidiel a vozidiel na lízing čoraz viac používajú vozidlá prenajaté od inej osoby bez vodiča. Nájom vozidiel bez vodiča (napríklad aj občasný nájom mestských autobusov v Dopravnom podniku Bratislava) umožňuje dosiahnuť optimálne využitie vozidiel, ak ich vlastník dočasne nepotrebuje a iný dopravca má zabezpečiť plnenie zmluvných záväzkov. To umožní jednak zvýšenie produktivity práce u dopravcov a jednak lepšie uspokojenie dopytu po dopravných službách v určitom čase a na určitom mieste.

V Európskej únii túto problematiku pre nákladnú dopravu upravuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES z 18. januára 2006 o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru. Prenajaté vozidlo bez vodiča musí byť evidované v členskom štáte, v ktorom má sídlo alebo bydlisko nájomca (rozsudok Európskeho súdneho dvora zo 7. novembra 2002 č. C-228/01).

K § 33: V cestnej doprave majú z ekonomického hľadiska dôležitosť tzv. kabotážne prepravy. Preto základné rámcové pravidlá kabotážnych prepráv ustanovujú nariadenia (ES) č. 1072/2009 a 1073/2009.

Kabotážnou prepravou sa rozumie uskutočnenie prepravy medzi najmenej dvomi miestami v hostiteľskom štáte t. j. v štáte, kde dopravca nemá svoje sídlo alebo bydlisko a kde nie sú evidované ani jeho motorové vozidlá, ktorá konkuruje vnútroštátnej doprave v tomto štáte. Napríklad, medzinárodná autobusová linka z Bratislavy do Rakúska je prípustná na vystúpenie cestujúcich na jedinej zastávke, ale neumožňuje mať v Rakúsku dve (alebo viac) zastávok umožňujúcich prepravu miestnych cestujúcich medzi týmito zastávkami bez prechodu štátnej hranice. Na to by bola potrebná dopravná licencia rovnaká, akú majú rakúsky (čiže domáci) dopravcovia.

Citované nariadenia (ES) kabotážne prepravy za uvedených obmedzujúcich pravidiel umožňujú v nákladnej doprave. V pravidelnej doprave sa však vyžadujú povolenia a dopravné licencie hostiteľského štátu, pričom ich udeľovanie má byť rovnaké, ako pre domácich dopravcov (odsek 2).

K § 34: Týmto paragrafom začína tretia časť zákona, ktorá sa týka len prepráv nebezpečných vecí. Táto časť upravuje podmienky prepráv, ale vo svojej podstate nie je úpravou podnikania v cestnej doprave.

Úprava prepravy nebezpečných vecí je v zásade regulovaná medzinárodnými zmluvami tak pre železničnú dopravu (Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru – RID) a vodnú dopravu (Európska dohoda o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách – ADN), ako aj pre cestnú dopravu (Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí – ADR). Z tejto situácie vychádza aj Európska únia, ktorá smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru vztiahla obsah citovaných medzinárodných zmlúv pre Európsky hospodársky priestor ako zdroj základných pravidiel s uvedením výnimiek (v článku 1).

Z uvedeného dôvodu je úprava prepravy nebezpečných vecí v cestnej doprave v navrhovanom zákone len doplnkovým prameňom práva, pretože všetky základné prvky (definovanie nebezpečných vecí, povolený rozsah prepravy nebezpečných vecí, technické vybavenie vozidiel a ich označovanie, prípustné obaly a ich označovanie a základné pravidlá prepravy a nakladania s prepravnými obalmi, spôsobilosť osádok vozidiel a ďalšie súvisiace veci) upravuje priamo a väčšinou detailne medzinárodná zmluva (európska dohoda ADR) v platnom znení (text zmluvy má 1366 strán).

Signatármi európskej dohody ADR sú všetky štáty Európskeho hospodárskeho priestoru a viacero ďalších (tretích) štátov, takže jednotnosť praktického uplatňovania pravidiel je zabezpečená prakticky pre celú Európu, a to v širšom rozsahu, než by mohol upraviť právne záväzný akt orgánov Európskej únie.

K § 35: Uvádzané povinnosti odosielateľa nebezpečných vecí (odsek 1) a ich príjemcu (odsek 2) vychádzajú z pravidiel určených európskou dohodou ADR (najmä z kapitoly 1.4 prílohy A) a sú upravené pre vnútroštátne podmienky prepravy nebezpečných vecí podrobne v záujme právnej istoty a možností kontroly na cestách a prípadného sankcionovania.

Aj odsek 4 upravuje povinnosti dopravcu podľa pravidiel upravených európskou dohodou ADR do potrebnej praktickej podrobnosti.

Európska dohoda ADR však vzťahuje povinnosti aj na ďalšie osoby podieľajúce sa na prepravách nebezpečných vecí, a preto odsek 5 upravuje základný rámec pre jej aplikáciu.

K § 36: Povinnosť mať bezpečnostného poradcu odborne spôsobilého organizovať, koordinovať a dozorovať manipuláciu s nebezpečnými vecami počas nakládky, prepravy a vykládky vyplýva z európskej dohody ADR (z prílohy A). Navrhované ustanovenia ustanovujú rámcovú povinnosť v medziach medzinárodnej zmluvy ADR.

K § 37: Ustanovenie vychádza z európskej dohody ADR a ustanovuje povinnosť odbornej prípravy bezpečnostných poradcov v podmienkach cestnej dopravy v Slovenskej republike.

Odbornú prípravu budú uskutočňovať školiace zariadenia vybraté a poverené Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (odsek 2). Rozsah a základný obsah odbornej prípravy upravuje priamo európskej dohody ADR (kapitola 1.3 prílohy A), takže nebude možné akceptovať zásadné odlišnosti v odbornej príprave podľa poverených školiacich zariadení.

Odsek 3 sleduje ustanoviť zákonné kritériá výberu školiaceho zariadenia s cieľom maximalizovať spravodlivý a transparentný výber a minimalizovať  diskrimináciu uchádzačov pri posudzovaní splnenia požiadaviek.

Kvalifikačné predpoklady na odbornú spôsobilosť lektorov odbornej prípravy (odsek 4) sa ustanovujú z dôvodu, aby odbornú prípravu viedli skutočne odborníci v oblasti prepravy nebezpečných vecí, ktorí nielen poznajú právne pravidlá a technické požiadavky, ale aj reálne uskutočňovanie prepráv nebezpečných vecí v cestnej doprave. Obsah (témy) vzdelávania vyplývajú priamo z európskej dohody ADR (kapitoly 1.3 a 1.10 prílohy A), čiže sú vopred známe, takže aj požadované zameranie vzdelania a odbornej praxe lektorov možno určiť ako kritérium už pri výberovom konaní.

Lektori sa vyberajú z prihlásených uchádzačov podľa kvalifikačných predpokladov (odsek 4) a odborného a praktického zamerania podľa tém vzdelávania vyplývajúcich z európskej dohody ADR. Procesnú stránku výberového postupu (obsah prihlášky, miesto a termín podania, spôsob výberu, a podobne) si určuje školiace zariadenie samo, lebo ono bude uzatvárať pracovný vzťah s lektorom. Ak je uchádzač zamestnancom, môže sa prihlásiť sám s tým, že lektorskú činnosť musí riešiť so svojim zamestnávateľom podľa Zákonníka práce, alebo ho môže prihlásiť zamestnávateľ, ak má záujem, aby jeho zamestnanec bol lektorom (odsek 5).

Navrhuje sa ustanoviť (odsek 6) ohlasovaciu povinnosť povereného školiaceho zariadenia voči dopravnému správnemu orgánu. Dôvodom je skutočnosť, že dopravný správny orgán je povinný uskutočňovať kontrolu vzdelávania osádok vozidiel a bezpečnostných poradcov, pričom obsahom kontroly je zistiť súlad s požiadavkami na obsah vzdelávania a skúšky s európskym dohovorom ADR – kapitoly 1.8 prílohy A (odsek 7).

K § 38: Kontrola prepravy nebezpečných vecí je dôležitým prvkom zabezpečenia poriadku v cestnej doprave. Zároveň je kontrola prepravy aj cestnou kontrolou podľa predpisov o cestnej premávke, kontrolou na ceste podľa predpisov o povinnej kvalifikácii vodičov a predpisov o záznamových zariadeniach vozidiel. Predmetom kontroly preto je spravidla nielen kontrola podmienok prepravy nebezpečných vecí ako vyplýva z kapitoly 1.8 prílohy A európskej dohody ADR (spôsobilosť typovo schváleného vozidla, prípustnosť prepravovaných nebezpečných vecí, odborná spôsobilosť osádky vozidla a bezpečnostného poradcu, kontrola sprievodných a prepravných dokladov a pokynov od odosielateľa), ale aj spôsobilosť a vhodnosť vozidla a prepravných obalov (príloha B európskej dohody ADR).

Preto sa ustanovuje, že kontrolu na cestách uskutočňujú viaceré orgány (odsek 1), pretože každý z nich má inú úlohu v kontrole.

Pri kontrole v technickej základni účastníkov prepravy nebezpečných vecí ide o administratívnu podstatu prepravy nebezpečných vecí, keď predmetom kontroly sú doklady osvedčujúce skutočnosti kontrolované pri kontrole na cestách, najmä osvedčenia o odbornej spôsobilosti, sprievodné doklady a pokyny na prepravu, označovanie vozidiel a prepravných zariadení a podobne.

Pravidlá kontroly na cestách (odsek 2) vyplývajú z viacerých právne záväzných aktov Európskej únie vzťahujúcich sa na cestnú dopravu a kontrolu vodičov a vozidiel.

Odsek 3 upravuje oprávnenie zisťovať aj laboratórnym rozborom zloženie odobratej vzorky nebezpečných vecí a jej porovnanie so sprievodnými dokumentmi odosielateľa. Takéto oprávnenie je opodstatnené tým, že pre prípad havárie vozidla alebo poškodenia prepravného obalu a úniku nebezpečnej látky je nevyhnutné ako prvý úkon poznať jej vlastnosti (najmä, ak ide o chemikálie, rádioaktívne látky a mikroorganizmy), aby bolo možné urobiť vhodné a účinné nápravné a sanačné opatrenia na ochranu života a zdravia ľudí a zvierat a na ochranu životného prostredia v bezprostrednom okolí vozidla.

K § 39: V záujme zákonného a nediskriminačného priebehu kontroly na cestách sa navrhuje upraviť relatívne podrobne aj priebeh kontroly (odsek 1) zo strany orgánov kontroly. Takáto úprava umožní zjednotenie pravidiel kontroly, aby nevznikali neopodstatnené subjektívne motivované rozdiely v priebehu kontroly a zároveň, aby sa kontrola zamerala na podstatné prvky dôležité pre bezpečnosť.

Rovnaký účel má aj úprava (odsek 3) možností orgánu kontroly vybaviť zistené nedostatky buď priamo na mieste, alebo pokračovaním v preprave až do cieľa alebo do technickej základne dopravcu alebo do najbližšieho servisu.

Odseky 4 až 6 sú administratívnym vybavením kontroly na mieste (odsek 4) a v centrálnej evidencii kontrol (odsek 6) vedenej dopravným správnym orgánom, z ktorej sa každoročne vyhotovuje správa o uskutočnených kontrolách za uplynulý rok (odsek 7).

K § 40: Navrhuje sa, aby orgány na výkon verejnej správy podľa navrhovaného zákona boli členené na dve skupiny – na správne orgány a na kontrolné orgány (odsek 1). Dosiahne sa tým prehľadnosť navrhovaných kompetencií aj právnej úpravy. Takéto rozdelenie je obvyklé aj v iných zákonoch.

Prvú skupinu v návrhu označovanú ako dopravné správne orgány tvoria orgány oprávnené riadiť systém cestnej dopravy, najmä rozhodovať v správnom konaní o povoleniach, licenciách, koncesiách a sankciách, viesť vnútroštátny elektronický register prevádzkovateľov cestnej dopravy, spravovať informačný systém, vyberať poverené školiace zariadenia a vykonávať ďalšie správne úkony podľa navrhovaného zákona.

Termín „dopravný správny orgán“ je použitý z praktických dôvodov, aby bolo jednoduchšie identifikovať konkrétne orgány štátnej správy a územnej samosprávy a ich konkrétne kompetencie na jednom mieste v zákone a aby pre prípad novely zákona zasahujúcej do zmeny kompetencií, zmeny v štruktúre verejnej správy alebo zmeny názvu nemuselo byť veľa novelizačných bodov roztrúsených po celom zákone, ale len jeden novelizačný bod na jednom mieste v zákone. Takéto druhové označenie orgánov verejnej správy používajú aj iné zákony, napríklad „cestný správny orgán“ (zákon. č. 135/1961 Zb.), „stavebný úrad“ a „orgán územného plánovania“ (stavebný zákon), „živnostenský úrad“ (živnostenský zákon), „licenčný orgán“ a „bezpečnostný orgán“ (zákon č. 513/2009 Z. z.), „regulačný orgán“ a „vyšetrovací orgán“ (zákon č. 514/2009 Z. z.) a ďalšie.

Druhú skupinu v návrhu označovanú ako „orgány odborného dozoru“ tvoria orgány, ktoré sú podľa navrhovaného zákona oprávnené kontrolovať systém cestnej dopravy, najmä uskutočňovať kontroly vozidiel, vodičov a prepravovaného tovaru na cestách a kontroly prevádzkovateľov cestnej dopravy, najmä odbornej spôsobilosti členov štatutárnych orgánov, vedúcich dopravy, bezpečnostných poradcov a osádok vozidiel, ako aj ich technickej základne, vrátane vozidlového parku.

K § 41: Ministerstvo okrem toho, že je podľa tzv. kompetenčného zákona ústredným orgánom štátnej správy vo veciach dopravy a koncepčným centrom, má aj konkrétne kompetencie súvisiace s podnikaním v cestnej doprave. V navrhovanom odseku 1 je zoznam úloh a oprávnení ministerstva, ako vyplývajú z navrhovanej úpravy a z nariadení (ES), ktoré sa vykonávajú navrhovaným zákonom.

V okruhu uvedených úloh a oprávnení nie sú zásadne nové, ale v podstate sa preberajú z doterajšej právnej úpravy. Tá bola naposledy podstatne zmenená zákonom č. 136/2010 Z. z., keď boli zrušené dopravné živnosti od 1. júla 2010 a kompetencie udeľovania oprávnení na podnikanie vo vnútroštátnej cestnej doprave prešli na ministerstvo.  Ani v prípade vykonávaných nariadení (ES) však nejde o zásadne nové úlohy, pretože nariadenie (ES) č. 1370/2007 bolo už vykonané doterajším zákonom a ešte pred nadobudnutím účinnosti nariadení č. 1071/2009 až 1073/2009 (pred 4. decembrom 2011) boli ich podstatné prvky zohľadnené v doterajšom zákone z dôvodu, že obsah týchto nariadení (ES) v zásade vyplýval už zo smerníc, ktoré sa nimi zrušujú a boli už v minulosti transponované do doterajšieho zákona.

Odsek 2 je splnomocňovacím ustanovením na vykonanie niektorých ustanovení navrhovaného zákona formou podzákonných právnych predpisov. Nové predpisy nahradia vyhlášku č. 311/1996 Z. z.

Odsek 3 rieši problematiku rezortného informačného systému ako súčasti štátneho informačného systému.

K § 42: Existujúce krajské úrady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie budú v štruktúre vertikálne usporiadanej štátnej správy vo veciach cestnej dopravy prvostupňovými dopravnými správnymi orgánmi vo veciach podnikania v cestnej doprave a aj orgánmi odborného dozoru nad cestnou dopravou v kraji. Budú príslušným prvostupňovým správnym orgánom, ktorý udeľuje v správnom konaní povolenie na podnikanie v cestnej doprave (čiže povolenie na výkon povolania prevádzkovateľovi cestnej dopravy podľa § 5 ods. 1 navrhovaného zákona). Druhostupňovým (odvolacím) orgánom zostáva ministerstvo.

Aj v tomto prípade ide v rozhodujúcom rozsahu už o existujúce úlohy, takže sa nepredpokladá organizačný, personálny ani finančný problém s výkonom verejnej správy. Jediný problém je v tom, že doteraz boli úlohy a oprávnenia uvedené len v doterajšom zákone, ale teraz vyplývajú priamo z nariadení (ES) a navrhovaný zákon tieto úlohy vykonáva.

S kompetenciami pre obvodné úrady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie sa vzhľadom na navrhované úlohy v navrhovanom zákone nepočíta.

K § 43 vyšší územný celok má v štruktúre navrhovaného zákona postavenie objednávateľa dopravných služieb, pretože jeho zákonnou úlohou je zabezpečiť dopravnú obslužnosť kraja vo veci verejnej pravidelnej dopravy tak podľa navrhovaného zákona v autobusovej doprave, ako aj v regionálnej železničnej doprave podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach.

Držiteľom povolenia na podnikanie v cestnej doprave (prevádzkovateľom cestnej dopravy) udeľuje v správnom konaní dopravné licencie na zriadenie autobusovej linky diaľkovej a prímestskej dopravy.

K § 44: V podstate zhodné postavenie ako vyšší územný celok má aj obec. Jej úlohy a oprávnenia sú však obmedzené len územím obce. Úlohy navyše sa týkajú len taxislužby.

Obec je objednávateľom dopravných služieb v pravidelnej mestskej autobusovej doprave podľa navrhovaného zákona, ako aj mestskej dráhovej (električkovej a trolejbusovej) pravidelnej dopravy podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach. Toto postavenie jej umožňuje komplexne riešiť mestský dopravný systém zahŕňajúci aj systém cestnej dopravy, aj systém dráhovej dopravy.

K § 45: Navrhované ustanovenie komplexne vymedzuje okruh odborného dozoru v cestnej doprave bez ohľadu na orgány dozoru a územné obvody (odsek 1), čiže sa týka každého orgánu odborného dozoru.

Obsahom odborného dozoru sú kontroly (odsek 2) zamerané na vozidlá a ich osádky a na technickú základňu v rozsahu vyplývajúcim predovšetkým z článku 12 nariadenia (ES) č. 1071/2009 a článku 19 nariadenia (ES) č. 1073/2009.

V odsekoch 3 až 8 je členenie výkonu odborného dozoru medzi jednotlivé orgány odborného dozoru podľa ich postavenia v sústave verejnej správy a kompetencií ako dopravných správnych orgánov.

Tak, ako v iných zákonoch, aj navrhovaný zákon vyžaduje, aby orgány dozoru mali vyčlenených zamestnancov poverených (špecializovaných) na jednotlivé vecné a prevádzkové zložky kontroly (odsek 9). Svoje oprávnenie navonok manifestujú preukazom, ktorým sa preukazujú voči kontrolovanej osobe.

K § 46: Navrhované ustanovenie je odchýlkou od všeobecnej úpravy zákonom o štátnej kontrole v štátnej správe, pretože ide o kontrolu v systéme cestnej dopravy ako trhu, na ktorom pôsobia podnikatelia (prevádzkovatelia cestnej dopravy).

V odseku 1 sú vymedzené oprávnenia kontrolórov len v rozsahu nevyhnutnom na zistenie skutočného stavu a možností jeho porovnania s požadovaným stavom. Tieto oprávnenia sa týkajú aj kontrol na cestách, aj kontrol v technickej základni prevádzkovateľa cestnej dopravy.

Odsek 2 umožňuje na náklady kontrolovaného uskutočniť kontrolu v idúcom vozidle (napríklad v autobuse) na zistenie predmetu kontroly, ak je to možné zistiť len počas jazdy. Obdobné oprávnenie kontrolóra existuje aj doteraz a existuje aj v dráhovej doprave.

Odsekmi 3 a 4 sa priznávajú kontrolórovi nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie účelu kontroly, a to upozornenie, príkaz na odstránenie nedostatku, poriadkové pokuty, zadržanie osvedčení a preukazov a zákaz pokračovania v preprave. Ide o osvedčené nástroje zabezpečenia účelu kontroly aj podľa doterajšej úpravy.

Kontrolu plnenia úloh dopravcov voči cestujúcim a odosielateľom vecí (vybavenie reklamácií a sťažností) uskutočňuje Slovenská obchodná inšpekcia ako v dráhovej doprave.

K § 47: Navrhované ustanovenie upravuje systém nápravných opatrení, ktorými sa odstraňujú kontrolou zistené nedostatky. Nápravné opatrenia nie sú sankcie (tresty), ale ochranné opatrenia, ktorými sa vylučujú z trhu nespôsobilé osoby, aby sa zabezpečilo správne fungovanie trhu a predchádzalo zlyhaniam.

Nápravné opatrenia sa uplatňujú po skončení a vyhodnotení kontroly, a to aj paralelne s uložením sankcie alebo ak predchádzajúce uloženie sankcie neviedlo k náprave. Nápravné opatrenia podľa odsekov 1 až 3 sa týkajú tak medzinárodnej cestnej dopravy, ako aj vnútroštátnej cestnej dopravy.

Odseky 1 a 2 priamo vyplývajú z článkov 13 až 15 nariadenia (ES) č. 1071/2009, článkov 12 a 13 nariadenia (ES) č. 1072/2009 a článkov 21 až 23 nariadenia (ES) č. 1073/2009 ako povinnosti členského štátu zabezpečiť ochranu podnikania v autobusovej doprave a v nákladnej doprave. Ich uplatnením sa sleduje vylúčiť z podnikania alebo z prevádzkovania pravidelnej dopravy nespôsobilé podniky.

Odseky 3 a 4 ukladajú povinnosti vyplývajúce zo smernice 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečných vecí.

Uvedené oprávnenia Policajného zboru (odseky 5 a 6) dopĺňajú iné jeho oprávnenia, ktoré majú v cestnej doprave najmä podľa predpisov o cestnej doprave, o záznamových zariadeniach v cestnej doprave a o základnej kvalifikácii vodičov a ich zdokonaľovaní.

Odsek 6 sleduje ochranu životného prostredia i zabezpečenie vozidiel a nákladu. Nie je možné prikázať odstaviť vozidlo so živými zvieratami na ceste a nechať ich bez dozoru a starostlivosti (napájanie, kŕmenie, oddych, výbeh). To isté platí aj o nebezpečnom náklade, napríklad nechať voľne odstavené vozidlo s jedmi alebo výbušninami.

K § 48: Navrhovaná úprava tzv. iných správnych deliktov je založená na objektívnej zodpovednosti (na zistenom následku) osôb, ktoré svojou činnosťou porušia svoje povinnosti v cestnej doprave. Týka sa to dopravných podnikov, najmä v postavení prevádzkovateľov cestnej dopravy a v postavení dopravcov, ako aj vlastníkov (správcov) autobusových staníc, autobusových zastávok a stanovíšť vozidiel taxislužby.

Povinnosti, ktorých porušenie sa má sankcionovať pokutami, ustanovuje navrhovaný zákon, ale aj nariadenia (ES), ktoré vykonáva (článok 22 nariadenia č. 1071/2009, článok 16 nariadenia (ES) č. 1072/2009 a článok 27 nariadenia (ES) č. 1073/2009).

Pokuta za tzv. iný správny delikt nevylučuje súčasné uloženie sankcie za priestupok zamestnancovi, ktorý za pokutovaného zamestnávateľa konal, alebo aj členovi štatutárneho orgánu (§ 6 zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch).

K § 49: Navrhované ustanovenia ustanovujú skutkové podstaty priestupkov v cestnej doprave (odsek 1). Keďže priestupok je podľa svojej definície v § 2 ods. 1 zákona SNR č. 372/1990 Zb. zavineným konaní, je sankcionovanie založené na subjektívnej zodpovednosti priestupcu. Z toho vyplýva, že páchateľom môže byť len fyzická osoba, lebo právnická osoba je právna fikcia, ktorá nemá vlastné myslenie. Priestupcom môže teda byť vodič, vedúci dopravy, cestujúci, alebo aj každý (čiže aj osoba, ktorá necestuje).

Základnou sankciou (odsek 2) je pokuta (uložená v blokovom konaní, v rozkaznom konaní alebo po prerokovaní priestupku), ale v odseku 3 navrhuje sa uplatniť aj sankciu zákazu činnosti (napríklad vodičovi, vedúcemu dopravy, bezpečnostnému poradcovi) podľa § 14 zákona SNR č. 372/1990 Zb.), ktorá môže byť odstrašujúcim prvkom, ale aj účinným trestom.

V cestnej doprave je zaužívané aj blokové konanie (odsek 4), ktorým sa vybavia nesporné priestupky zistené na mieste (na ceste, v technickej základni, pri nakládke alebo vykládke tovaru, a podobne), a preto sa v úprave ponecháva. V tomto odseku sa limituje aj ukladanie pokút v skrátenom konaní (rozkazné konanie), ktoré síce nie je také časté, ale zákon o priestupkoch ho pozná, a preto treba utvoriť možnosť ho uplatňovať.

Z doterajšej úpravy sa preberá oprávnenie ukladať pokutu na mieste (v blokovom konaní) aj revízorom a dispečerom (odsek 5) pri dodržaní zákonných podmienok (§ 84 až 86 zákona SNR č. 372/1990 Zb.).

K § 50: Ustanovenie rieši vzťah k správnemu poriadku. V odseku 1 je základné pravidlo, z ktorého nasledujú výnimky.

Prvou výnimkou sú procesné ustanovenia nariadení (ES), ktoré navrhovaný zákon vykonáva (odseky 2 a 3 a poznámky pod čiarou). Odchylné procesné ustanovenia nariadení (ES) sa týkajú posudzovaniu podkladu rozhodnutí, lehôt na rozhodnutie, náležitostí rozhodnutí, dôvodov na zamietnutie žiadostí a pravidiel zmeny a obnovenia rozhodnutí a ďalších drobných procesných zmien. Dopravné správne orgány budú musieť postupovať prednostne podľa nariadení (ES), lebo ide o špeciálne procesné úpravy, a v ostatnom podľa správneho poriadku.

Druhou výnimkou z aplikácie správneho poriadku sú rozhodovacie postupy dopravných správnych orgánov vyňaté z režimu správneho konania podľa odseku 4. Niektoré procesné postupy sú vyňaté preto, lebo ich výsledkom nie je rozhodnutie, ale osvedčenie alebo potvrdenie. Iné preto, lebo v nich nejde o zmenu práv alebo povinností tých, ktorých sa týkajú. Ide o prevzatie terajšieho právneho stavu.

K § 51: Ustanovenie upravuje miestnu príslušnosť dopravných správnych orgánov odchylne od § 7 ods. 1 správneho poriadku. Dôvodom je skutočnosť, že podľa pravidiel miestnej príslušnosti podľa správneho poriadku by sa nedalo dospieť k jednoznačnej miestnej príslušnosti na konanie. Tým sa preberá terajší právny stav.

K § 52: V ustanovení sa upravujú náležitosti podania v súlade s § 19 správneho poriadku. Výpočet náležitostí žiadosti odráža požiadavky nariadenia (ES) č. 1071/2009 na začatie konania o povolenie na výkon prevádzkovateľa cestnej dopravy, čiže na udelenie podnikateľského oprávnenia.

K § 53: Ustanovenie o náležitostiach žiadosti o dopravnú licenciu na pravidelnú autobusovú dopravy sa týka len vnútroštátnej dopravy, pretože náležitosti žiadosti týkajúce sa medzinárodnej pravidelnej dopravy upravuje priamo nariadenia (ES) č. 1073/2009.

K § 54: V tomto prípade sa upravuje návrh na začatie konania o koncesiu v taxislužbe ako na správne konanie. Odchýlky sú v rámci prípustnosti náležitostí podania podľa § 19 správneho poriadku.

K § 55: Ustanovenie len dopĺňa skoro vyčerpávajúcu úpravu udeľovania licencie Spoločenstva v  nariadení (ES) č. 1073/2009.

K § 56: Prechodné ustanovenia riešia procesné ustanovenia (odseky 1 a 2). Ešte stále podnikajú v cestnej doprave podnikatelia, ktorí získali živnostenské oprávnenia pred 1. júlom 2010. Tieto oprávnenia sa budú postupne nahrádzať povoleniami podľa navrhovaného zákona. To vzhľadom na početnosť takýchto podnikateľov nemožno stihnúť v relatívne krátkom čase, a preto sa ponechávajú ich účinky v platnosti, hoci boli formálne zrušené zákonom č. 136/2010 Z. z. (odsek 1).

V odseku 2 sa rieši intertemporálne pokračovanie v začatých, ale ku dňu účinnosti navrhovaného zákona neskončených konaniach. Vzhľadom na zmenu vo výške pokút sa navrhuje dokončiť sankčné konania podľa doterajších predpisov; všetky ostatné konania sa navrhuje dokončiť podľa nového právneho stavu. Dôvodom je skutočnosť, že ak by sa dokončili podľa doterajších predpisov, výsledné rozhodnutia by neboli v súlade ani s nariadeniami (ES), ani s navrhovaným zákonom.

V odsekoch 3 až 5 ide o transpozíciu prílohy I smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru.

Odsekom 6 sa rieši kontinuita už vydaných a ku dňu účinnosti navrhovaného zákona platných povolení, dopravných licencií a iných správnych rozhodnutí a osvedčení. Nie je možné, aby dňom nadobudnutia účinnosti navrhovaného zákona stratili platnosť, lebo by sa zastavila cestná doprava.

Odsek 7 v súlade s článkom 2 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 181/2011 ustanovuje výnimku pre vnútroštátnu diaľkovú dopravu s autobusovými linkami nad 250 km, a to v maximálnej prípustnej miere päť rokov. Výnimku umožňuje priamo nariadenie (EÚ) č. 181/2011.

V odseku 8 sa rieši situácia, že ku dňu účinnosti zákona ešte nie sú zavedené preukazy vodiča vozidla taxislužby, lebo terajší zákon ich neupravoval. Potrebný odklad je potrebný na výber ich zhotoviteľa a ich zavedenie do praxe.

Odsek 9 je odkladom splnenia požiadavky na taxametre, ktoré umožňujú aj tlač potvrdenky o cestovnom. Takéto taxametre zatiaľ nemá väčšina taxikárov, a preto sa navrhuje prechodné obdobie na ich získanie a montáž.

Odsek 10 rieši prechod zo živnostenského podnikania a čierneho podnikania vlastníkov mikrobusov na režim taxislužby. Od 1. januára 2014 budú smieť prevádzkovať svoje vozidlá s obsadenosťou deväť miest vrátane miesta pre vodiča len formou taxislužby aj na pravidelných linkách, aj mimo nich.

K § 57: Ide o transpozičné ustanovenie podľa legislatívnych pravidiel; transponované právne záväzné akty sú uvedené v prílohe.

K § 58: Zrušujú sa doterajšie právne predpisy upravujúce podnikanie v cestnej doprave.

K § 59: Účinnosť navrhovaného zákona sa navrhuje k 1. marcu 2012.

Bratislava 9. novembra 2011

Iveta Radičová, v.r.

predsedníčka vlády Slovenskej republiky

Ján Figeľ, v.r.

1. podpredseda vlády a minister dopravy, výstavby

a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky