Dôvodová správa

**Všeobecná časť:**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „MDVaRR SR“) vypracovalo návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (ďalej len „návrh zákona“) na základe bodu B.12. uznesenia vlády SR č. 148/2015.

Na návrhu zákona spolupracovalo MDVaRR SR s Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky.

V súčasnosti platný zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o organizácii pracovného času v doprave“) ustanovuje minimálne požiadavky na organizáciu pracovného času v doprave, pričom ak tento zákon neustanovuje inak, vzťahuje sa na pracovnoprávne vzťahy zamestnancov v doprave Zákonník práce.

Predkladaný návrh zákona má za cieľ harmonizovať európske právo s národným právom v oblasti organizácie pracovného času zamestnancov vo vnútrozemskej vodnej doprave transpozíciou smernice Rady 2014/112/EÚ z 19. decembra 2014, ktorou sa vykonáva Európska dohoda o niektorých aspektoch organizácie pracovného času vo vnútrozemskej vodnej doprave, ktorú uzatvorili Európsky zväz riečnej plavby (EBU), Európska organizácia lodných kapitánov (ESO) a Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF). Cieľom právnej úpravy je ochrana zdravia a bezpečnosť zamestnancov v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy na úrovni Európskej únie, najmä prostredníctvom úpravy maximálnej dĺžky pracovného času týchto zamestnancov v určitých obdobiach (v dňoch, týždňoch, mesiacoch, počas sezóny a v roku).

Transpozíciou zmeny smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS návrh zákona zároveň zabezpečuje zosúladenie právneho poriadku SR s právom EÚ v oblasti cestnej dopravy. Uvedená smernica bola zmenená nariadením Komisie (EÚ) 2016/403 z 18. marca 2016, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) c. 1071/2009 v súvislosti s klasifikáciou závažných porušení predpisov Únie, ktoré môžu viest k strate bezúhonnosti prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa mení príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES.

Predmetným návrhom zákona sa zabezpečí aj zosúladenie právneho poriadku Slovenskej republiky s požiadavkami nariadenia Komisie (EÚ) č. 83/2014 z 29. januára 2014, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 v oblasti obmedzenia letového času a času v službe a odpočinku v obchodnej leteckej doprave s využitím letúnov a zavádzajú sa príslušné sankcie. Z tohto dôvodu sa navrhuje doplnenie kompetencií MDVaRR SR a Dopravného úradu týkajúce sa udeľovania výnimiek alebo povolení z príslušných právne záväzných aktov Európskej únie v oblasti civilného letectva, s cieľom určiť, v ktorom prípade „vystupuje“ ako členský štát MDVaRR SR, a v ktorom prípade Dopravný úrad, napríklad v oblasti špecifikácií letových časov posádok. Zároveň sa ustanovuje, ktorý orgán štátnej správy, v tomto konkrétnom prípade ide o Dopravný úrad, je príslušným na udeľovanie sankcií alebo riešenie priestupkov za porušenie povinností ustanovených v právne záväzných aktoch Európskej únie v oblasti civilného letectva, napríklad v oblasti obmedzení letového času a času v službe posádok.

Návrh zákona nebude mať vplyvy na rozpočet verejnej správy, vplyvy na podnikateľské prostredie, sociálne vplyvy, vplyvy na životné prostredie, informatizáciu spoločnosti, ani vplyvy na služby verejnej správy pre občana.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou SR, ústavnými zákonmi, nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, inými zákonmi Slovenskej republiky, medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná a s právom Európskej únie.

**Osobitná časť:**

#### K čl. I

***K bodu 1:***

Zavádza sa povinnosť pre zamestnávateľa viesť záznamy o pracovnom čase rušňovodičov aj v rámci vnútroštátnej dopravy.

***K bodu 2:***

§ 16 ods. 1 – Predmetným ustanovením sa zabezpečí zosúladenie právneho poriadku Slovenskej republiky s požiadavkami nariadenia (EÚ) č. 83/2014 v oblasti obmedzenia letového času a času v službe a odpočinku v obchodnej leteckej doprave s využitím letúnov.

***K bodu 3 :***

§ 21 ods. 1 – Zákon o organizácii pracovného času v doprave upravuje minimálne požiadavky na organizáciu pracovného času výkonných a prevádzkových zamestnancov v doprave v členení na ***Všeobecné******ustanovenia*** týkajúce sa viacerých odvetví a druhov dopravy (okrem námornej dopravy; organizáciu práce námorníkov upravuje samostatný zákon, ako je uvedené v § 2 ods. 2 zákona o organizácii pracovného času v doprave) a na ***Osobitné ustanovenia*** upravujúce odchýlky pre jednotlivé odvetvia a druhy dopravy. Problematika organizácie pracovného času v oblasti vnútrozemskej plavby je osobitne upravená v ustanoveniach § 21 až 24.

Verejná vodná doprava je organizovaná preprava osôb (osobná lodná doprava) a tovaru pre cudziu potrebu (nákladná lodná doprava) po vodných cestách a v územných obvodoch verejných prístavov, ktorá sa vykonáva za úhradu.

§ 21 ods. 2 – Na plavidlách vykonávajúcich nákladnú lodnú dopravu sú v pracovnom pomere členovia posádky plavidla. Medzi členov posádky plavidla patrí vodca plavidla (t. j. lodný kapitán), kormidelník, kormidelník nákladného člna, lodný strojník, lodník a pomocný lodník. Na plavidlách vykonávajúcich osobnú lodnú dopravu sú v pracovnom pomere okrem členov posádky plavidla aj členovia palubného personálu. Medzi členov palubného personálu sa zaraďujú všetci tí zamestnanci, ktorí nepatria medzi členov posádky plavidla, napr. kuchár, čašník, barman, chyžná, animátor, delegát cestovnej kancelárie a iní. Členovia posádky plavidla a členovia palubného personálu patria medzi mobilných zamestnancov vo verejnej vodnej doprave.

§ 21 ods. 3 – V odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy sú zamestnaní nielen zamestnanci, ale pôsobia v ňom aj samostatne zárobkovo činné osoby. Status samostatne zárobkovo činnej osoby sa určuje v súlade s vnútroštátnym právom. Na prevádzkovateľov plavidiel sa nevzťahujú ustanovenia tohto zákona, pretože podľa smernice 2014/112/EÚ sa títo prevádzkovatelia nepovažujú za pracovníkov, resp. zamestnancov podľa tejto dohody, ani ak majú vo vlastnom podniku postavenie zamestnancov.

§ 22 ods. 1 – Maximálny pracovný čas vychádza z 52 týždňov v roku, od ktorých sa odrátajú 4 týždne dovolenky (podľa § 103 ods. 1 Zákonníka práce základná výmera dovolenky je najmenej štyri týždne), keďže počas dovolenky nejde o výkon práce, čo je 48 týždňov, ktoré sa vynásobia 48 hodinami (priemerný týždenný pracovný čas, ktorý by nemal byť prekročený). Maximálna dĺžka pracovného času mobilného zamestnanca vo verejnej vodnej doprave počas 12 mesiacov idúcich po sebe je 2304 hodín. Z tohto základu sa odpočítavajú dni, za ktoré prináleží zamestnancovi náhrada mzdy i keď nepracuje, t. j. sviatky, obdobia dočasnej pracovnej neschopnosti a obdobia ďalšej platenej dovolenky (napr. podľa § 103 ods. 2 Zákonníka práce je dovolenka zamestnanca, ktorý do konca príslušného kalendárneho roka dovŕši najmenej 33 rokov veku, najmenej päť týždňov, tzn. z uvedeného základu sa takémuto zamestnancovi odpočíta ešte 1 týždeň).

§ 22 ods. 2 – Nezmenená zostáva dĺžka pracovnej zmeny. Dĺžka pracovnej zmeny v rozsahu maximálne 14 hodín počas 24 hodín idúcich po sebe je základným režimom všetkých prevádzkovateľov vnútrozemskej vodnej dopravy v Európe. Zároveň pracovný čas nesmie byť dlhší ako 84 hodín počas siedmych po sebe idúcich dní. Týždenný pracovný čas mobilného zamestnanca vo verejnej vodnej doprave počas práce v noci nesmie presiahnuť 42 hodín, čím sa zohľadňujú požiadavky, ktoré sú kladené na týchto zamestnancov počas nočnej práce.

§ 22 ods. 3 – Pri plánovaní pracovného rozvrhu zamestnávateľ musí zohľadniť aj to, že ak je v rozvrhu práce viac pracovných dní ako dní odpočinku, potom priemerný týždenný pracovný čas nesmie v období štyroch mesiacov prekročiť 72 hodín.

§ 22 ods. 4 – Zamestnávateľ musí pri rozvrhovaní, aj pri predlžovaní pracovného času zároveň zabezpečiť, aby priemerný týždenný pracovný čas neprekročil 48 hodín v období 12 mesiacov.

§ 22 ods. 5 – Ustanovenie tohto odseku bolo mierne modifikované tak, že vodca plavidla môže nariadiť predĺženie pracovného času aj z dôvodu poskytnutia pomoci iným plavidlám, ktoré sú v núdzi a tiež osobám mimo plavidla, ktoré sú v tiesni, pričom musí dbať na to, aby neboli ohrozené životy a zdravie prepravovaných osôb a zasahujúcich zamestnancov.

Mimoriadnou okolnosťou plavby môžu byť nepriaznivé plavebné podmienky, napríklad príliš nízka alebo príliš vysoká hladina vody, alebo nepredvídateľná prevádzkovo-technická porucha plavidla, ktorá neumožňuje posádke plavidla, aby prestala pracovať bez ohrozenia bezpečnosti plavidla. V stave ohrozenia nie je možné opustiť palubu alebo začať čerpať odpočinok.

§ 22 ods. 6 – Pri odstraňovaní následkov poveternostných situácií alebo pri iných mimoriadnych situáciách z dôvodu bezpečnosti a zabránenia vzniku škôd je potrebné špeciálne upraviť pracovný čas aj pre zamestnanca v prístave (podľa aktuálnej situácie na vodnej ceste).

***K bodu 4:***

§ 23 ods. 1 – Legislatívno-technická úprava.

***K bodu 5:***

§ 23 ods. 2 – V súlade so smernicou 2014/112/EÚ sa upravuje minimálna dĺžka odpočinku zo 77 hodín v priebehu týždňa na 84 hodín v priebehu týždňa.

***K bodu 6:***

Jednou z osobitných vlastností odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy je, že pracovníci mávajú na palube lode nielen miesto výkonu práce, ale aj svoje ubytovanie alebo obytné priestory. Preto je bežné, že pracovníci trávia doby odpočinku na palube. Mnohí pracovníci v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy, najmä tí, ktorí sú ďaleko od domova, pracujú niekoľko po sebe nasledujúcich dní na palube, aby ušetrili čas na cestovanie a aby potom mohli stráviť niekoľko dní doma alebo na inom mieste podľa vlastného výberu (napríklad podľa rozvrhu 1: 1 má pracovník rovnaký počet dní odpočinku a pracovných dní). Z tohto dôvodu môže byť počet po sebe nasledujúcich pracovných dní na palube a počet dní odpočinku vyšší ako v prípade zamestnaní vykonávaných na pevnine.

§ 23a ods. 1 – Mobilný zamestnanec vo verejnej vodnej doprave môže mať v rozvrhu práce stanovených najviac 31 po sebe nasledujúcich dní práce, ktoré nesmie prekročiť.

§ 23a ods. 1 písm. a) – V prípade, že sa v rozvrhu práce mobilného zamestnanca vo verejnej vodnej doprave nenachádza viac pracovných dní ako dní odpočinku, je rozvrh práce nutné stanoviť tak, aby zamestnanec mal bezprostredne po odpracovaní určitého počtu pracovných dní poskytnutý rovnaký počet dní odpočinku. Výnimky sú možné iba ak sa dodržia obidve ustanovené podmienky.

§ 23a ods. 1 písm. b) – V prípade, že sa v rozvrhu práce mobilného zamestnanca vo verejnej vodnej doprave nachádza viac pracovných dní ako dní odpočinku, potom je rozvrh práce nutné stanoviť tak, aby boli poskytnuté dni odpočinku podľa schémy:

0,2 dňa odpočinku za každý deň od 1. po 10. pracovný deň, t. j. 10 po sebe nasledujúcich pracovných dní = 2 dni odpočinku;

0,3 dňa odpočinku za každý deň od 11. po 20. pracovný deň, napr. 20 po sebe nasledujúcich pracovných dní = 5 dní odpočinku a

0,4 dňa odpočinku za každý deň od 21. po 31. pracovný deň, napr. 31 po sebe nasledujúcich pracovných dní = 9,4 dní odpočinku.

§ 23a ods. 2 – Časti dní odpočinku sa po sčítaní zaokrúhlia na celé dni, ktoré poskytne zamestnávateľ zamestnancovi.

§ 23a ods. 3 – Deň odpočinku je nepretržitý odpočinok v trvaní 24 hodín, ktoré mobilný zamestnanec vo verejnej vodnej doprave môže stráviť na mieste podľa vlastného výberu.

§ 23b ods. 1 – Pracovné a životné podmienky na osobných lodiach sa líšia od podmienok v ostatných druhoch vnútrozemskej plavby, čo je dôvod, aby sa osobitne ustanovili pracovné podmienky na osobných lodiach. Odlišné sociálne prostredie, odlišné pracovné činnosti a sezónny charakter tejto časti odvetvia európskej vnútrozemskej plavby sa premietajú do rozdielov v spôsobe organizácie práce.

Sezóna je podľa tohto zákona obdobie maximálne deviatich mesiacov idúcich po sebe. V zimných mesiacoch nie sú služby osobných lodí tak vyhľadávané, preto ide u členov palubného personálu o sezónnu záležitosť. Avšak členovia posádky plavidla sú na plavidle aj po skončení sezóny (v minimálnom počte, potrebnom na bezpečné ovládanie plavidla za normálnych prevádzkových podmienok) a vykonávajú údržbárske a drobné opravárenské činnosti na plavidle.

§ 23b ods. 2 – Denný pracovný čas člena palubného personálu nesmie presiahnuť 12 hodín počas 24 hodín idúcich po sebe; zároveň týždenný pracovný čas nesmie byť dlhší ako 72 hodín.

§ 23b ods. 3 – Mobilný zamestnanec vo verejnej vodnej doprave môže mať v rozvrhu práce stanovených najviac 31 po sebe nasledujúcich dní práce, ktoré nesmie prekročiť. To platí aj pre rozvrh práce členov palubného personálu, avšak rozdielne od § 23a ods. 1 písm. b) sa vypočítavajú dni odpočinku. Základom pre výpočet dní odpočinku člena palubného personálu na osobnej lodi počas sezóny je 0,2 dňa odpočinku za každý odpracovaný deň. Pritom minimálne dva celé dni odpočinku musia byť členovi palubného personálu poskytnuté v priebehu 31 pracovných dní. Ostatné dni odpočinku čerpá člen palubného personálu po dohode so zamestnávateľom.

§ 23b ods. 4 – Zamestnávateľ môže ustanovenia o pracovnom čase a dobe odpočinku počas sezóny vztiahnuť aj na členov posádky plavidla, nielen na členov palubného personálu.

§ 23c ods. 1 – Aby bolo možné overiť, či sa zo strany zamestnávateľa, ale aj zamestnanca, dodržiavajú ustanovenia zákona o organizácii pracovného času v doprave, je potrebné, aby zamestnávatelia zabezpečili evidenciu a kontrolu pracovného času a doby odpočinku. Na tieto účely je pre členov posádky plavidla zavedený palubný denník, ktorý patrí medzi verejné lodné listiny. Pre členov palubného personálu musí zamestnávateľ zriadiť knihu dochádzky. Palubný personál svoj výkon práce nezosúlaďuje s prevádzkou plavidla, ich rozvrh práce je odlišný od rozvrhu práce členov posádky plavidla a prispôsobuje sa potrebám hostí na osobnej lodi, t. j. cestujúcich, čo je možné prirovnať k práci hotelového personálu.

§ 23c ods. 2 – Kniha dochádzky sa musí nachádzať na plavidle. Je označená názvom plavidla a jednotným európskym identifikačným číslom plavidla (ENI), ktoré je akoby rodným číslom plavidla. Je neopakovateľné a jeho správnosť si kontrolné orgány môžu overiť porovnaním z lodného osvedčenia plavidla. Do knihy dochádzky si každý člen palubného personálu nachádzajúci sa na plavidle zapisuje dátum, svoje meno a priezvisko, či ide o pracovný deň – jeho začiatok a koniec, dobu odpočinku – jej začiatok a koniec, alebo či ide o deň odpočinku.

§ 23c ods. 3 – Zamestnávateľ alebo ním poverená osoba skontroluje a potvrdí zápisy v knihe dochádzky svojim podpisom najneskôr do konca nasledujúceho mesiaca, vyhotoví kópie z overených záznamov a tie odovzdá každému členovi palubného personálu. Aby bolo umožnené kontrolným orgánom vykonať kontrolu týchto záznamov, uchovávajú sa knihy dochádzky na plavidle počas jedného roka.

***K bodom 7 a 8:***

Spresňuje sa ustanovenie § 34 zákona o organizácii pracovného času v doprave. Inšpektorát práce vykonáva kontroly u zamestnávateľov v podniku a tiež priamo na plavidle na zistenie dodržiavania povinností týkajúcich sa odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy.

Ak inšpektor práce počas kontroly zistí porušenie povinností zo strany zamestnávateľa alebo mobilného zamestnanca, je oprávnený zakázať mobilnému zamestnancovi nástup do služby a prikázať mu okamžite začať čerpať odpočinok.

***K bodu 9:***

Legislatívno-technická úprava, ktorá súvisí s bodom 6.

***K bodu 10:***

Členské štáty sú povinné ustanoviť sankcie za porušenie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa smernice 2014/112/EÚ a zabezpečiť ich vykonávanie. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce, ale zároveň nediskriminačné.

V záujme jednoznačného a účinného zabezpečenia dodržiavania predpisov je žiaduce, aby boli zabezpečené jednotné ustanovenia o zodpovednosti zamestnávateľov a dopravných podnikov za porušenie ustanovených povinností.

V nadväznosti na povinnosti zamestnávateľov, ktoré vyplývajú zo smernice 2014/112/EÚ, upresňuje sa v existujúcich ustanoveniach, že skutkové podstaty a sankcie za správne delikty zamestnávateľov sa týkajú aj verejnej vodnej dopravy.

Príslušným správnym orgánom je inšpektorát práce príslušný podľa sídla účastníka konania (§ 7 ods. 2 správneho poriadku).

***K bodu 11:***

Ide o úpravu postupu pri nahlasovaní straty a odcudzení karty vodiča.

***K bodu 12:***

Ide o doplnenie priestupku, ak vodič úmyselne poskytne kartu vodiča inej osobe a táto karta bola pri cestnej kontrole zadržaná. Za zneužitie karty vodiča sa považuje jazda s kartou iného vodiča.

***K bodu 13:***

Nadväzne na doplnenie priestupku v § 38 ods. 1 písm. o) sa upravuje možnosť uloženia pokuty.

***K bodu 14:***

Systém hodnotenia rizikovosti dopravných podnikov je založený na počte a závažnosti porušení, ktorých sa dopustil konkrétny dopravný podnik. Zoznam konaní, ktoré sa považujú za porušenie, bol zmenený nariadením (EÚ) 2016/403. Z tohto dôvodu je potrebné zmeniť prílohu č. 3.

***K bodu 15:***

Transpozičná príloha sa dopĺňa o preberanú smernicu 2014/112/EÚ a vykonávané nariadenie (EÚ) 2016/403.

#### K čl. II

***K bodu 1 :***

Ide o úpravu kompetencie MDVaRR SR. Podľa čl. 4 nariadenia (ES) č. 216/2008 v platnom znení môže byť udelená výnimka z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia v spojení s čl. 5 nariadenia (EÚ) č. 139/2014 na letiská v Slovenskej republike, ktoré sú prevádzkované letiskovými spoločnosťami, čo sa dotkne aj pracovného času zamestnancov podľa § 2 ods. 3 zákona č. 462/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov, konkrétne napr. v oblasti výkonu záchranných a hasičských služieb, opravy alebo údržby prevádzkových plôch, pozemnej obsluhy lietadiel.

***K bodu 2:***

Ide o úpravu kompetencie Dopravného úradu. Podľa bodu ARO.OPS.235 nariadenia (EÚ) č. 965/2012 v platnom znení Dopravný úrad schvaľuje schémy špecifikácií letových časov, ktoré navrhnú prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy, ak prevádzkovateľ preukáže súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a podčasťou FTL prílohy III k nariadeniu (EÚ) 965/2012 v platnom znení. Ak sa schéma špecifikácií letových časov, ktorú navrhuje prevádzkovateľ obchodnej leteckej dopravy, líši od príslušných certifikačných špecifikácií, ktoré vydala Európska agentúra pre bezpečnosť letectva, Dopravný úrad postupuje podľa čl. 22 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008 v platnom znení a ak sa schéma špecifikácií letových časov, ktorú navrhuje prevádzkovateľ obchodnej leteckej dopravy, odchyľuje od príslušných vykonávacích predpisov k nariadeniu (ES) č. 216/2008 v platnom znení, udelí Dopravný úrad výnimku alebo povolenie podľa čl. 14 nariadenia (ES) č. 216/2008 v platnom znení. Tento bod má vplyv na pracovný čas posádky, ktorú tvoria letová posádka (pilot) a palubní sprievodcovia.

***K bodom 3 až 6:***

Uvedené body upravujú ustanovenia § 51 až 54 zákona č. 143/1998 Z. z. na účel ustanovenia možnosti Dopravného úradu uložiť sankciu za porušenie povinností (ak ich povinná osoba dobrovoľne neplní) a ktoré vyplývajú z právne záväzných aktov EÚ napr. v oblasti poskytovania leteckých navigačných služieb konkrétne v oblasti nedodržiavania pracovného času riadiacich letovej prevádzky, obmedzení letového času posádky. Predlžuje sa lehota na uloženie pokuty. Taktiež sa rozširuje oblasť právnych predpisov v § 54 ods. 1 o právne záväzné akty EÚ.

***K bodu 7:***

Ide o vyňatie udeľovania súhlasu na tzv. mokrý a suchý prenájom z dôvodu reagovania na prevádzkové ťažkosti a plánovania pracovného času posádok a o vyňatie udeľovania výnimky na základe právne záväzných aktov EÚ, ktorá sa ustanovuje návrhom tohto zákona (v čl. II bod 1 a 2) zo správneho konania.

#### K čl. III

***K bodom 1 a 3 :***

Palubný denník je lodná listina, slúžiaca na evidenciu pracovného času a času oddychu členov posádky plavidla. Do palubného denníka sa počas prevádzky plavidla denne zapisuje čas začatia a ukončenia odpočinku každého člena posádky plavidla. Toto ustanovenie bolo potrebné dať do súladu so smernicou 2014/112/EÚ a uviesť podrobnosti o založení, označení a ukončení vedenia palubného denníka a o zápisoch týkajúcich sa prevádzky plavidla v spojitosti s výkazom práce a odpočinku každého člena posádky plavidla na danom plavidle. Zároveň bola doplnená príloha č. 3a, ktorá ustanovuje vzor palubného denníka.

***K bodu 2:***

Dopĺňa sa priestupok na úseku vnútrozemskej plavby, ktorého sa dopustí vodca plavidla, ak nedodrží povinnosti týkajúce sa evidencie a kontroly pracovného času a času oddychu členov posádky plavidla.

***K čl. IV***

***K bodu 1:***

Ide o úpravu kompetencií ministerstva sprístupniť vnútroštátny elektronický register prevádzkovateľov cestnej dopravy všetkým orgánom, ktoré sú povinné zapisovať porušenia podľa kategórií uvedených v nariadení (EÚ) 2016/403 do tohto registra.

***K bodu 2:***

Nariadenie (EÚ) 2016/403 stanovuje spoločný zoznam kategórií, druhov a stupňov závažných porušení predpisov EÚ v komerčnej cestnej doprave. V tomto nariadení sú upravené závažné porušenia vo viacerých oblastiach, ako napríklad sociálna legislatíva, preprava zvierat, oblasť vodičských preukazov. Ide o spresnenie orgánov, ktoré sú povinné zapisovať porušenia podľa kategórií uvedených v nariadení (EÚ) 2016/403 do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy.

***K bodu 3:***

Navrhovanou úpravou sa odstraňuje duplicita s § 48 ods. 1 písm. m).

#### K čl. V

Navrhuje sa, aby tento zákon nadobudol účinnosť 31. decembra 2016 v súlade so smernicou 2014/112/EÚ.

Bratislava 17. augusta 2016

Robert Fico v. r.

Roman Brecely v. r.