**Dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky predkladá návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony, ako iniciatívny materiál.

Cieľom návrhu zákona je vytvoriť vhodnejšie podmienky v oblasti podnikania v taxislužbe, prijatie opatrení smerujúcich k predchádzaniu nelegálneho spôsobu podnikania v taxislužbe a zabezpečiť účinnejšiu kontrolu v tejto oblasti.

V súčasnosti je na prevádzkovanie taxislužby potrebná koncesia a zároveň je potrebné plniť podmienky ustanovené v zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. Rámec podmienok, ktoré je potrebné splniť na prevádzkovanie taxislužby, bol stanovený v roku 2012. Aplikačná prax od roku 2012 však ukázala, že niektoré podmienky je potrebné revidovať. V niektorých prípadoch, predovšetkým pri nelegálnom prevádzkovaní taxislužby, je veľmi slabý kontrolný mechanizmus. Cieľom predloženého návrhu zákona je revidovať a zjednodušiť podmienky v taxislužbe na základe aplikačnej praxe a nastaviť vhodnejšie princípy tak, aby sa v čo najväčšej miere zamedzilo nelegálnemu spôsobu podnikania v taxislužbe. Zároveň návrh zákona reaguje aj na nové trendy v oblasti kolaboratívnej ekonomiky a podporuje využívanie digitálnych platforiem pri podnikaní v oblasti prepravy osôb.

Zmeny sa týkajú aj nastavenia kontrolných mechanizmov, ktoré budú smerovať k zvýšeniu efektívnosti kontrol.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou SR, ústavnými zákonmi SR a nálezmi Ústavného súdu SR, platným právnym poriadkom SR, medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná, ako aj s právom Európskej únie.

Vplyvy na rozpočet verejnej správy, na podnikateľské prostredie, na informatizáciu spoločnosti, na sociálne prostredie a na životné prostredie sú uvedené v doložke vybraných vplyvov.

Návrh zákona nie je predmetom vnútrokomunitárneho pripomienkového konania.

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **Základné údaje** | | | | | | | | | |
| **Názov materiálu** | | | | | | | | | |
| Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony | | | | | | | | | |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** | | | | | | | | | |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky | | | | | | | | | |
| **Charakter predkladaného materiálu** | | ☐ | | Materiál nelegislatívnej povahy | | | | | |
| ☒ | | Materiál legislatívnej povahy | | | | | |
| ☒ | | Transpozícia práva EÚ | | | | | |
| Cieľom návrhu zákona je vytvoriť vhodnejšie podmienky v oblasti podnikania v taxislužbe, prijatie opatrení smerujúcich k predchádzaniu nelegálneho spôsobu podnikania v taxislužbe a zabezpečiť účinnejšiu kontrolu v tejto oblasti.  Predkladaný návrh zákona má za cieľ harmonizovať vnútroštátne právo s právom Európskej únie v oblasti vnútrozemskej prepravy nebezpečného tovaru. Návrhom zákona sa transponuje smernica Komisie (EÚ) 2018/217 z 31. januára 2018, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru prispôsobením oddielu I.1 jej prílohy I vedeckému a technickému pokroku. | | | | | | | | | |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | | | | | 30. 4. 2018 do 16. 5. 2018 | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** | | | | | jún 2018 | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR\*** | | | | | september 2018 | | | | |
|  | | | | | | | | | |
| 1. **Definovanie problému** | | | | | | | | | |
| V súčasnosti je na prevádzkovanie taxislužby potrebná koncesia a zároveň je potrebné plniť podmienky ustanovené v zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. Rámec podmienok, ktoré je potrebné splniť na prevádzkovanie taxislužby, bol stanovený v roku 2012. Aplikačná prax od roku 2012 však ukázala, že niektoré podmienky je potrebné revidovať. V niektorých prípadoch, predovšetkým pri nelegálnom prevádzkovaní taxislužby, je veľmi slabý kontrolný mechanizmus. Cieľom predkladaného návrhu zákona je revidovať podmienky v taxislužbe na základe aplikačnej praxe a nastaviť vhodnejšie princípy tak, aby sa v čo najväčšej miere zamedzilo nelegálnemu spôsobu podnikania v taxislužbe. Zároveň návrh zákona reaguje aj na nové trendy v oblasti kolaboratívnej ekonomiky a podporuje využívanie digitálnych platforiem pri podnikaní v oblasti prepravy osôb. Zmeny sa týkajú aj nastavenia kontrolných mechanizmov, ktoré budú smerovať k zvýšeniu efektívnosti kontrol. | | | | | | | | | |
| 1. **Ciele a výsledný stav** | | | | | | | | | |
| *Uveďte hlavné ciele navrhovaného predpisu (aký výsledný stav chcete reguláciou dosiahnuť).*  Cieľom návrhu zákona je úprava podmienok podnikania v oblasti taxislužby s prihliadnutím na aktuálne trendy a skúsenosti s aplikáciou zákona. | | | | | | | | | |
| 1. **Dotknuté subjekty** | | | | | | | | | |
| *Uveďte subjekty, ktorých sa zmeny návrhu dotknú priamo aj nepriamo:*  Návrh zákona sa bude týkať najmä nových prevádzkovateľov osobnej dopravy s vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča – nových žiadateľov o koncesiu. Zmeny sa ich dotknú nadväzne na úpravu podmienok ohľadom odbornej spôsobilosti a podmienky preukazovania finančnej spoľahlivosti. | | | | | | | | | |
| 1. **Alternatívne riešenia** | | | | | | | | | |
| *Aké alternatívne riešenia boli posudzované?*  *Uveďte, aké alternatívne spôsoby na odstránenie definovaného problému boli identifikované a posudzované.*  Bol posudzovaný súčasný stav, t. j. nulový variant, a nadväzne sa navrhli riešenia pre vytvorenie vhodnejších podmienok v oblasti podnikania v taxislužbe, prijatie opatrení smerujúcich k predchádzaniu nelegálneho spôsobu podnikania v taxislužbe a opatrenia pre zabezpečenie účinnejšej kontroly. Zároveň sa upravujú podmienky nadväzne na nové trendy v oblasti kolaboratívnej ekonomiky a podmienky pre podporu využívania digitálnych platforiem pri podnikaní v oblasti prepravy osôb. | | | | | | | | | |
| 1. **Vykonávacie predpisy** | | | | | | | | | |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | | | | | | ☒ Áno | | ☐ Nie | |
| Predpokladáme, že bude potrebné upraviť vyhlášku Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 124/2012 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov | | | | | | | | | |
| 1. **Transpozícia práva EÚ** | | | | | | | | | |
| *Uveďte, v ktorých ustanoveniach ide národná právna úprava nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ spolu s odôvodnením.*  Podnikanie v oblasti taxislužby nie je upravené legislatívou EÚ, z tohto dôvodu národná právna úprava nie je nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ. Zároveň pri transpozícii smernice Komisie (EÚ) 2018/217 národná úprava nejde nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ. | | | | | | | | | |
| 1. **Preskúmanie účelnosti\*\*** | | | | | | | | | |
| *Uveďte termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti navrhovaného predpisu.*  *Uveďte kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané.*  Nie je stanovené. | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | |
| 1. **Vplyvy navrhovaného materiálu** | | | | | | | | | |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **☒** | | **Pozitívne** | | ☐ | **Žiadne** | **☒** | | **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy | ☐ | | Áno | | **☒** | Nie | ☐ | | Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** | **☒** | | **Pozitívne** | | ☐ | **Žiadne** | **☒** | | **Negatívne** |
| z toho vplyvy na MSP | **☒** | | Pozitívne | | ☐ | Žiadne | **☒** | | Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** | **☐** | | **Pozitívne** | | **☒** | **Žiadne** | **☐** | | **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** | **☐** | | **Pozitívne** | | **☒** | **Žiadne** | **☐** | | **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu** | ☐ | | **Pozitívne** | | **☒** | **Žiadne** | **☐** | | **Negatívne** |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho** |  |  |  |  |  |  |
| **vplyvy služieb verejnej správy na občana** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| **vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |

|  |
| --- |
| 1. **Poznámky** |
| *V prípade potreby uveďte doplňujúce informácie k návrhu.*  - |
| 1. **Kontakt na spracovateľa** |
| *Uveďte údaje na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov*  Ministerstvo dopravy a výstavby SR  Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií  Štátny dopravný úrad  Ing. Marek Hudec – marek.hudec@mindop.sk |
| 1. **Zdroje** |
| *Uveďte zdroje (štatistiky, prieskumy, spoluprácu s odborníkmi a iné), z ktorých ste pri vypracovávaní doložky, príp. analýz vplyvov vychádzali.*  Odborné diskusie so zástupcami štátnej správy a so zástupcami združení prepravy osôb vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča.  Kalkulačka nákladov regulácie  Štatistické dáta – interné evidencie MDV SR |
| 1. **Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK** |
| *Uveďte stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov, ktoré Vám bolo zaslané v rámci predbežného pripomienkového konania*  Predbežné pripomienkové konanie sa uskutočnilo od 30. 4. 2018 do 16. 5. 2018.  **Stanovisko Stálej pracovnej komisie Legislatívnej Rady vlády SR na posudzovanie vybraných vplyvov**  II. Pripomienky a návrhy zmien: Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:  K doložke vybraných vplyvov  V doložke vybraných vplyvov je uvedené, že materiál nemá vplyv na rozpočet verejnej správy. V bode „10. Poznámky“ je však uvedené, že sa rušia správne poplatky týkajúce sa odbornej spôsobilosti prevádzkovateľa taxislužby a vodiča vozidla taxislužby a dopĺňa sa správny poplatok za udelenie povolenia na prevádzkovanie dispečingu. Predkladateľ uvádza aj možný pozitívny vplyv v daňovej oblasti. Z uvedených skutočností je možné predpokladať vplyv na príjmovú časť štátneho rozpočtu. V súvislosti s vypustením niektorých podmienok sa má upravovať Jednotný informačný systém v doprave, z čoho vyplýva negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Vzhľadom na uvedené nie je možné súhlasiť s konštatovaním, že návrh nemá vplyv na rozpočet verejnej správy a v doložke je potrebné označiť zodpovedajúce vplyvy a uviesť aj zabezpečenosť. Zároveň je potrebné vypracovať analýzu vplyvov na rozpočet verejnej správy v súlade s Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov. Komisia upozorňuje, že prípadné zvýšené výdavky súvisiace s úpravou informačného systému je potrebné zabezpečiť v rámci schválených limitov kapitoly MDV SR na príslušný rozpočtový rok.  **MDV SR - vyhodnotenie pripomienky: Pripomienka čiastočne akceptovaná, analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy bola vypracovaná. V súvislosti s navrhovanou právnou úpravou je potrebné upraviť aj informačný systém – „Jednotný informačný systém v cestnej doprave“ (ďalej len „JISCD“). Na úpravu JISCD predpokladáme, na základe dopadovej analýzy, v roku 2019 výdavky vo výške 250 000 EUR. Uvedené výdavky nemá MDV SR kryté v rámci návrhu limitov výdavkov na rok 2019, a preto si ich bude uplatňovať v rámci prípravy rozpočtu verejnej správy na roky 2019 – 2021.**  Požadované informácie v doložke vybraných vplyvov podľa bodu „5. Alternatívne riešenia“ je potrebné uviesť tak, aby boli v súlade s ustanovenými minimálnymi obsahovými požiadavkami doložky vybraných vplyvov podľa časti II. Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov, t. j. uviesť minimálne nulový variant (súčasný stav).  **MDV SR - vyhodnotenie pripomienky: Pripomienka akceptovaná, bod 5 doložky vybraných vplyvov bol upravený.**  K analýze vplyvov na podnikateľské prostredie  Komisia odporúča predkladateľovi dopracovať časť 3.2 Vyhodnotenie konzultácií o hlavné body konzultácií a výsledky konzultácií. Tiež o relevantné údaje o formulovaných otázkach a témach diskusie, ako aj odpovede, prípadne stanoviská zúčastnených strán a spôsob ich zapracovania/využitia v materiáli, prípadne vyhodnotenia. Zároveň Komisia odporúča uviesť aj informáciu, či ciele, ktoré si predkladateľ stanovil pri príprave konzultácií, boli spolu s odôvodnením splnené.  Komisia odporúča predkladateľovi dopracovať časť 3.5 Inovácie o bližšiu charakteristiku pozitívnych vplyvov na rozvoj inovatívnych služieb v oblasti kolaboratívnej ekonomiky, prípadne uviesť, ktoré novelizačné body materiálu sa inovácií týkajú.  Predkladateľ v časti 3.3.1 Priame finančné náklady uvádza zavedenie správnych poplatkov v súvislosti s prevádzkovaním dispečingu, ktoré sa budú týkať iba subjektov, ktoré nie sú držiteľmi koncesie. V nadväznosti na to Komisia žiada predkladateľa o uvedenie výšky týchto správnych poplatkov v časti Priame finančné náklady.  V časti 3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie existuje nesúlad v spojitosti s prechádzajúcimi časťami 3.3.1 a 3.3.2, v ktorých je vyčíslená úspora 160,- (úspora v rámci priamych finančných nákladov) a 500,- eur (potenciálna úspora v rámci nepriamych finančných nákladov), pričom v súhrnnej tabuľke nákladov regulácie sú tieto úspory uvedené v nesprávnych riadkoch. Z toho dôvodu Komisia žiada predkladateľa o úpravu nesúladu.  **MDV SR - vyhodnotenie pripomienky: Pripomienka akceptovaná, analýza vplyvov na podnikateľské prostredie bola upravená podľa pripomienok Komisie.**  **III. Záver: Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje**  **súhlasné stanovisko s návrhom na dopracovanie**  **s materiálom predloženým na predbežné pripomienkové konanie s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa pripomienok v bode II.**  IV. Poznámka: Predkladateľ zapracuje pripomienky a odporúčania na úpravu uvedené v bode II a uvedie stanovisko Komisie do doložky vybraných vplyvov spolu s vyhodnotením pripomienok. |

**Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy,**

**na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu**

**2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

Tabuľka č. 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** | | | |
| **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **631 500** | **965 500** | **965 500** |
| v tom: Všeobecná pokladničná správa | 0 | 631 500 | 965 500 | **965 500** |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** |  |  |  |
| *Rozpočtové prostriedky* | **0** | 631 500 | 965 500 | 965 500 |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **250 000** | **0** | **0** |
| v tom: MDV SR 0EK0L04 | 0 | 250 000 |  |  |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **250 000** |  |  |
| *Rozpočtové prostriedky* | 0 | 250 000 |  |  |
| *EÚ zdroje* |  |  |  |  |
| *spolufinancovanie* |  |  |  |  |
| ***-vplyv na obce*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** |  |  |  |  |
| ***-vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** |  |  |  |  |
| **Vplyv na počet zamestnancov** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na obce*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** |  |  |  |  |
| **Vplyv na mzdové výdavky** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na obce*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** |  |  |  |  |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| v tom: | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MDV SR 0EK0L04 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Iné ako rozpočtové zdroje** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv / ~~úspora~~** | **0** | **250 000** | **0** | **0** |

**2.1.1. Financovanie návrhu - Návrh na riešenie úbytku príjmov alebo zvýšených výdavkov podľa § 33 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy:**

Návrhom zákona sa zefektívňujú kontrolné mechanizmy a zjednodušujú podmienky v taxislužbe s cieľom eliminovať nelegálnu činnosť v taxislužbe. Návrh zákona predpokladá celkovo pozitívny vplyv na štátny rozpočet. **Pozitívny vplyv sa očakáva na strane príjmov verejnej správy v daňovej oblasti. Na základe uvedeného sa odhaduje, aj po započítaní rozpočtovo nekrytých výdavkov na realizáciu úpravy informačného systému – „Jednotný informačný systém v cestnej doprave“ (ďalej len „JISCD“) vo výške 250 000 EUR, pozitívny vplyv na štátny rozpočet SR (na rok 2019 vo výške 381 500 EUR a na rok 2020 a ďalšie vo výške 965 500 EUR).**

Zároveň návrh zákona reaguje aj na nové trendy v oblasti kolaboratívnej ekonomiky a podporuje využívanie digitálnych platforiem pri podnikaní v oblasti prepravy osôb. Podľa správy Európskej komisie pre Európsky parlament (COM 2016/356) je odhadované, že kolaboratívne platformy pôsobiace v piatich kľúčových odvetviach kolaboratívneho hospodárstva vytvorili v Európskej únii v roku 2015 výnosy vo výške 3,6 mld. EUR: ubytovanie (krátkodobý prenájom), osobná doprava, služby starostlivosti o domácnosť, odborné a technické služby a spoločné (kolaboratívne) financovanie, pričom je odhadované, že kolaboratívna ekonomika by mohla do ekonomiky EÚ priniesť dodatočných 160-572 mld. EUR.

Z týchto dôvodov je možné očakávať ďalšie pozitívne vplyvy na ekonomiku, ktoré v súčasnosti nevieme presne odhadnúť. Kolaboratívna ekonomika prinesie nové technologické služby, ktoré stimulujú rast ekonomiky, zabezpečí nový dopyt po prepravných službách v podobe zákazníkov, ktorí by inak služby taxikárov nevyužili, čím sa daný trh bude zväčšovať. Nové technologické služby poskytujú dodatočné príjmy aj nízkopríjmovým skupinám obyvateľstva (napr. študentom, dôchodcom), ktorí následne tieto príjmy môžu vrátiť späť do ekonomiky. Konkurencia nespôsobuje len tlak na ceny ale aj na zlepšenie služieb u existujúcich poskytovateľov, čím sa vytvára tlak na inovácie v podnikateľskom prostredí. Kolaboratívna ekonomika prináša výhody v podobe transparentnosti pre verejné inštitúcie a daňový systém a zjednodušuje a zlacňuje prepravu, čo môže mať pozitívny vplyv na cestovný ruch a ďalšie služby súvisiace s týmto sektorom.

Návrh zákona predpokladá aj negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy. V súvislosti so zrušením skúšok na získanie odbornej spôsobilosti v taxislužbe sa návrhom zákona rušia aj správne poplatky v tejto oblasti. Odhadujeme negatívny dopad na rozpočet verejnej správy vo výške 37 000 EUR ročne. Zároveň sa dopĺňajú nové správne poplatky za vydanie povolenia na prevádzkovanie dispečingu. Príjem do štátneho rozpočtu za vydanie povolenia na prevádzkovanie dispečingu odhadujeme vo výške 500 EUR ročne.

V súvislosti s navrhovanou právnou úpravou je potrebné upraviť aj informačný systém – „Jednotný informačný systém v cestnej doprave“ (ďalej len „JISCD“). Na úpravu JISCD predpokladáme, na základe dopadovej analýzy, v roku 2019 výdavky vo výške 250 000 EUR. Uvedené výdavky nemá MDV SR kryté v rámci návrhu limitov výdavkov na rok 2019, a preto si ich bude uplatňovať v rámci prípravy rozpočtu verejnej správy na roky 2019 – 2021.

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

Cieľom návrhu zákona je vytvoriť vhodnejšie podmienky v oblasti podnikania v taxislužbe, prijatie opatrení smerujúcich k predchádzaniu nelegálneho spôsobu podnikania v taxislužbe a zabezpečiť účinnejšiu kontrolu v tejto oblasti.

V súčasnosti je na prevádzkovanie taxislužby potrebná koncesia a zároveň je potrebné plniť podmienky ustanovené v zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. Rámec podmienok, ktoré je potrebné splniť na prevádzkovanie taxislužby, bol stanovený v roku 2012. Aplikačná prax od roku 2012 však ukázala, že niektoré podmienky je potrebné revidovať. V niektorých prípadoch, predovšetkým pri nelegálnom prevádzkovaní taxislužby, je veľmi slabý kontrolný mechanizmus. Cieľom predloženého návrhu zákona je revidovať a zjednodušiť podmienky v taxislužbe na základe aplikačnej praxe a nastaviť vhodnejšie princípy tak, aby sa v čo najväčšej miere zamedzilo nelegálnemu spôsobu podnikania v taxislužbe. Zároveň návrh zákona reaguje aj na nové trendy v oblasti kolaboratívnej ekonomiky a podporuje využívanie digitálnych platforiem pri podnikaní v oblasti prepravy osôb.

Súčasťou návrhu zákona je aj súvisiaca novela zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov. V súvislosti so zrušením skúšok na získanie odbornej spôsobilosti v taxislužbe sa návrhom zákona rušia aj správne poplatky v tejto oblasti. Zároveň sa dopĺňajú nové správne poplatky za vydanie povolenia na prevádzkovanie dispečingu.

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

zmena v nároku

nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

kombinovaný návrh

x iné

**2.2.3. Výpočty vplyvov na verejné financie**

Návrh zákona predpokladá pozitívny vplyv na štátny rozpočet. Návrhom zákona sa zefektívňujú kontrolné mechanizmy a zjednodušujú podmienky v taxislužbe s cieľom eliminovať nelegálnu činnosť v taxislužbe. Na rok 2019 odhadujeme navýšenie počtu držiteľov koncesie a vodičov v objeme cca 500, čo pri priemernej hrubej mesačnej mzde 835 EUR (podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov) tvorí príjem do štátneho rozpočtu cca 668 000 EUR (za 8 mesiacov máj – december 2019 - 8 mesiacov x 835 EUR x 500 x 0,2). Po zapracovaní negatívnych vplyvov (zrušenie správnych poplatkov vo výške 37 000 EUR) a ďalšieho pozitívneho vplyvu (500 EUR za správny poplatok za prevádzkovanie dispečingu) tvorí celkový príjem v roku 2019 do štátneho rozpočtu sumu 631 500 EUR. Pri použití tej istej metodiky v prepočte dopadov na celý rok sa v rokoch 2020 a 2021 predpokladá príjem do štátneho rozpočtu vo výške 965 500 EUR.

Ako je už vyššie uvedené, návrh zákona predpokladá aj negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy. V súvislosti so zrušením skúšok na získanie odbornej spôsobilosti v taxislužbe sa návrhom zákona rušia aj správne poplatky v tejto oblasti. Odhadujeme negatívny dopad na rozpočet verejnej správy vo výške 37 000 EUR ročne. Zároveň sa však dopĺňajú nové správne poplatky za vydanie povolenia na prevádzkovanie dispečingu. Príjem zo správnych poplatkov za vydanie povolenia na prevádzkovanie dispečingu odhadujeme vo výške 500 EUR ročne (50 EUR x 10).

**Všeobecná pokladničná správa** Tabuľka č. 2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| **Daňové príjmy (100)1** |  | **631 500** | **965 500** | **965 500** |  |
| **Nedaňové príjmy (200)1** |  |  |  |  |  |
| **Granty a transfery (300)1** |  |  |  |  |  |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** |  |  |  |  |  |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **631 500** | **965 500** | **965 500** |  |

1 – príjmy rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

**Ministerstvo dopravy a výstavby SR**  Tabuľka č. 3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| **Bežné výdavky (600)** |  |  |  |  |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  |  |  |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  |  |  |  |  |
| Tovary a služby (630)2 |  |  |  |  |  |
| Bežné transfery (640)2 |  |  |  |  |  |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s  úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájmom (650)2 |  |  |  |  |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** |  | **250 000** | **0** | **0** |  |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 |  | 250 000 | 0 | 0 |  |
| v tom: 711 003 |  | 250 000 | 0 | 0 |  |
| Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |  |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** |  | **250 000** | **0** | **0** |  |

2 – výdavky rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie**  **(vrátane testu MSP)** |
| **Materiál bude mať vplyv s ohľadom na veľkostnú kategóriu podnikov:** |
| |  |  | | --- | --- | | ☐ | **iba na MSP (0 - 249 zamestnancov)** | | ☐ | **iba na veľké podniky (250 a viac zamestnancov)** | | ☒ | **na všetky kategórie podnikov** | |
| **3.1 Dotknuté podnikateľské subjekty**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, aké podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené.*  *Aký je ich počet?* |
| Návrh zákona sa bude týkať najmä nových prevádzkovateľov osobnej dopravy s vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča – nových žiadateľov o koncesiu (odhad je 100 nových držiteľov koncesie ročne). Zmeny sa ich dotknú nadväzne na úpravu podmienok ohľadom odbornej spôsobilosti a podmienky preukazovania finančnej spoľahlivosti.  K marcu 2018 evidujeme 3936 držiteľov koncesie na taxislužbu s 13 113 vodičmi. |
| **3.2 Vyhodnotenie konzultácií**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, akou formou (verejné alebo cielené konzultácie a prečo) a s kým bol návrh konzultovaný.*  *Ako dlho trvali konzultácie?*  *Uveďte hlavné body konzultácií a výsledky konzultácií.* |
| Verejnosť do prípravy návrhu zákona bola zapojená formou možnosti zasielania podnetov. Predbežná informácia (PI/2018/61) bola vypracovaná podľa § 9 zákona č. 400/2015 Z. z. o tvorbe právnych predpisov a o Zbierke zákonov Slovenskej republiky a o zmene a doplnení niektorých zákonov a bola zverejnená na portáli Slov-Lex v období od 12.3.2018 – 21.3.2018.  Konzultácia vo forme pracovného stretnutia sa uskutočnila na základe požiadavky v rámci pripomienkového konania k predbežnej informácií so zástupcami občianskeho združenia INESS. Na stretnutí sa preberali súčasné podmienky podnikania v taxislužbe a nastavenie smerovania tohto sektora do budúcnosti, a to najmä v súvislosti s kolaboratívnou ekonomikou. Čiastkovo sa konali pracovné stretnutia so zástupcami štátnej správy, ako aj priebežne podľa potreby konzultácie so zainteresovanými subjektmi v oblasti osobnej dopravy s vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča. Hlavným cieľom týchto stretnutí bolo získať podnety z aplikačnej praxe a spätnú väzbu na prípadné zmeny regulačného prostredia. Z nášho pohľadu cieľ stretnutí bol splnený. Na základe pracovných stretnutí bol pripravený návrh zákona predložený do schvaľovacieho procesu. |
| **3.3 Náklady regulácie**  - **z toho MSP** |
| ***3.3.1 Priame finančné náklady***  *Dochádza k zvýšeniu/zníženiu priamych finančných nákladov (poplatky, odvody, dane clá...)? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu* |
| Áno, dochádza k zníženiu priamych finančných nákladov, a to nadväzne na úpravu správnych poplatkov pre nových držiteľov koncesie vo výške 160 eur.  (úprava – podanie prihlášky na vykonanie skúšky vodiča taxislužby vo výške – 50 eur, podanie prihlášky na vykonanie skúšky odbornej spôsobilosti v taxislužbe – 100 eur, podanie žiadosti o vydanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti v taxislužbe – 10 eur)  Zároveň sa zavádzajú správne poplatky v súvislosti s prevádzkovaním dispečingu vo výške 50 eur, avšak toto sa bude týkať iba subjektov, ktoré nie sú držiteľmi koncesie. Predpokladáme, že počet subjektov, ktoré nebudú držiteľmi koncesie a budú žiadať vydanie povolenia na prevádzkovanie dispečingu bude veľmi nízky (do 10 subjektov). Vzhľadom na tento nízky počet je možné konštatovať, že ide o priamy finančný náklad pre žiadateľa o povolenie prevádzkovať dispečing. Zákon zároveň ustanovuje pokuty a priestupky za porušenia ustanovení zákona a z tohto dôvodu môžu vzniknúť pre príslušné subjekty priame náklady podľa § 49. |
| ***3.3.2 Nepriame finančné náklady***  *Vyžaduje si predkladaný návrh dodatočné náklady na nákup tovarov alebo služieb? Zvyšuje predkladaný návrh náklady súvisiace so zamestnávaním? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Návrhom zákona sa nepredpokladá vynakladanie dodatočných nákladov na nákup tovarov alebo služieb a zároveň sa nezvyšujú náklady súvisiace so zamestnávaním. Je predpoklad, že niektorí prevádzkovatelia taxislužby podľa vlastného rozhodnutia budú využívať digitálnu platformu namiesto taxametra. V tomto prípade to môže byť úspora cca 500 eur. Zároveň určité náklady u nových prevádzkovateľov môžu vzniknúť v súvislosti s označením vozidla,  s vybavením vozidla kópiou koncesie alebo osvedčením vozidla taxi, tieto náklady odhadujeme vo výške 60 eur. |
| ***3.3.3 Administratívne náklady***  *Dochádza k zavedeniu nových informačných povinností alebo odstráneniu, príp. úprave existujúcich informačných povinností? (napr. zmena požadovaných dát, zmena frekvencie reportovania, zmena formy predkladania a pod.) Ak áno, popíšte a vyčíslite administratívne náklady. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Administratívne náklady - ohlásenie, oznámenie, poskytnutie informácie (60 min), mesačne (koeficient frekvencie 12), podanie žiadosti o udelenie koncesie, povolenia na prevádzkovanie dispečingu (200 min) jednorazovo (koeficient frekvencie 0,10) priemerná hrubá mesačná mzda v národnom hospodárstve SR (835 EUR), dotknuté subjekty (odhad na 100 nových držiteľov koncesie ročne) (835/160\*12)+(835/160\*3,33\*0,1) = 62,63 + 1,72 výsledok 64,35 EUR/podnikateľ |
| ***3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie – ide len o odhad, týkajúci sa nových držiteľov koncesie po nadobudnutí účinnosti zákona.***   |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie*  *(odhad na 100 nových držiteľov koncesie ročne)* | | *Priame finančné náklady* | *-160* | *-16 000* | | *Nepriame finančné náklady* | *-440* | *-  44 000* | | *Administratívne náklady* | *64,35 EUR* | *6 435 EUR* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***- 535,65 EUR úspora/nový podnikateľ*** | ***-53 565 EUR/úspora na 100 nových držiteľov koncesie ročne*** | |
| **3.4 Konkurencieschopnosť a správanie sa podnikov na trhu**  - **z toho MSP** |
| *Dochádza k vytvoreniu bariér pre vstup na trh pre nových dodávateľov alebo poskytovateľov služieb? Bude mať navrhovaná zmena za následok prísnejšiu reguláciu správania sa niektorých podnikov? Bude sa s niektorými podnikmi alebo produktmi zaobchádzať v porovnateľnej situácii rôzne (špeciálne režimy pre mikro, malé a stredné podniky tzv. MSP)? Ak áno, popíšte.*  *Aký vplyv bude mať navrhovaná zmena na obchodné bariéry? Bude mať vplyv na vyvolanie cezhraničných investícií (príliv/odliv zahraničných investícií resp. uplatnenie slovenských podnikov na zahraničných trhoch)? Ak áno, popíšte.*  *Ako ovplyvní cenu alebo dostupnosť základných zdrojov (suroviny, mechanizmy, pracovná sila, energie atď.)?*  *Ovplyvňuje prístup k financiám? Ak áno, ako?* |
| Návrhom zákona dochádza k eliminácii bariér prístupu na trh v oblasti taxislužby a ide aj o zjednodušenie podmienok v oblasti regulácie. Zároveň návrh zákona nebude mať podľa nášho názoru vplyv na obchodné bariéry ani vplyv na vyvolanie cezhraničných investícií, ani na cenu a dostupnosť služieb. Návrh zákona nevytvára nové možnosti financovania aktivít. |
| **3.5 Inovácie**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, ako podporuje navrhovaná zmena inovácie.*  *Zjednodušuje uvedenie alebo rozšírenie nových výrobných metód, technológií a výrobkov na trh?*  *Uveďte, ako vplýva navrhovaná zmena na jednotlivé práva duševného vlastníctva (napr. patenty, ochranné známky, autorské práva, vlastníctvo know-how).*  *Podporuje vyššiu efektivitu výroby/využívania zdrojov? Ak áno, ako?*  *Vytvorí zmena nové pracovné miesta pre zamestnancov výskumu a vývoja v SR?* |
| Návrh zákona, a to hlavne z dôvodu zavedenia digitálnej platformy (§ 26 - taxislužba), môže mať pozitívny vplyv na rozvoj inovatívnych služieb v oblasti kolaboratívnej ekonomiky. Vhodné konkurenčné prostredie nespôsobuje len tlak na ceny, ale aj tlak na zlepšenie služieb pre užívateľov, čím sa vytvára vhodný priestor na inovácie v podnikateľskom prostredí. Na Slovensku už v súčasnosti niektoré digitálne platformy využívajú mechanizmy spätnej väzby, reputáciu vodičov, bezhotovostné platby a je možné očakávať, že tento trend bude naďalej pokračovať. Zároveň digitálne platformy zvyšujú atraktivitu miest ako turistickej destinácie, ktorá turistom zjednodušuje prepravu, a tým aj v tejto oblasti z hľadiska inovácií je možné očakávať rozvoj. |

**Doložka zlučiteľnosti**

**návrhu zákona s právom Európskej únie**

1. **Navrhovateľ zákona:**

Vláda Slovenskej republiky

1. **Názov návrhu zákona:**

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony

1. P**redmet návrhu zákona je upravený v práve Európskej únie:**
2. v primárnom práve:

* Zmluva o fungovaní Európskej únie, Hlava VI, články 91, 95 a 96

1. sekundárnom práve:

* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009) v platnom znení - gestor MDV SR,
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007) v platnom znení – gestor Protimonopolný úrad.
* smernica Komisie (EÚ) 2018/217 z 31. januára 2018, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru prispôsobením oddielu I.1 jej prílohy I vedeckému a technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 42, 15.2.2018) - gestor MDV SR

1. v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie:

* rozsudok Súdneho dvora (veľká komora)  20. decembra 2017 (návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona – Španielsko) – Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, SL (vec C-434/15).

1. **Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii:**

uviesť lehotu na prebranie príslušného právneho aktu Európskej únie, príp. aj osobitnú lehotu účinnosti jeho ustanovení:

Transpozícia smernice Komisie (EÚ) 2018/217 členskými štátmi je do 3. júla 2018

1. uviesť informáciu o začatí konania v rámci „EÚ Pilot“ alebo o začatí postupu Európskej komisie, alebo o konaní Súdneho dvora Európskej únie proti Slovenskej republike podľa čl. 258 a 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v jej platnom znení, spolu s uvedením konkrétnych vytýkaných nedostatkov a požiadaviek na zabezpečenie nápravy so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie:

Nie, v danej oblasti nebolo proti Slovenskej republike začaté konanie.

1. uviesť informáciu o právnych predpisoch, v ktorých sú uvádzané právne akty Európskej únie už prebrané, spolu s uvedením rozsahu ich prebrania, príp. potreby prijatia ďalších úprav.

smernica Komisie (EÚ) 2018/217 je úplne transponovaná:

* vyhláškou ministra zahraničných vecí č. 64/1987 Zb. o Európskej dohode o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR),
* oznámením Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 243/1996 Z. z. o uskutočnení notifikácie sukcesie Slovenskej republiky do Európskej dohody o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR),
* oznámením Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky k dohode ADR

1. **Návrh zákona je zlučiteľný s právom Európskej únie:**
2. úplne (ak je právny akt prebraný náležite, t. j. v zodpovedajúcej právnej forme, včas, v celom rozsahu a správne), smernica Komisie (EÚ) 2018/217 je úplne transponovaná:

* vyhláškou ministra zahraničných vecí č. 64/1987 Zb. o Európskej dohode o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR),
* oznámením Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 243/1996 Z. z. o uskutočnení notifikácie sukcesie Slovenskej republiky do Európskej dohody o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR),
* oznámením Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 32 zo dňa 14.5.2018 k dohode ADR

1. čiastočne (uviesť dôvody, predpokladaný termín a spôsob dosiahnutia úplného súladu)

-

1. ak nie je, uviesť dôvody, predpokladaný termín a spôsob dosiahnutia úplného súladu

-

**B. Osobitná časť**

**K čl. I**

K bodom 1 až 7 [§ 1, § 2, § 3, § 4 ods. 2]

Ide o spresnenie v súvislosti s úpravou jednotlivých častí zákona.

K bodu 8 [§ 4 ods. 5]

Ide o úpravu v súvislosti so zmenami v taxislužbe. § 4 sa vo všeobecnosti vzťahuje aj na taxislužbu a v tejto súvislosti sa upravuje odsek 5.

K bodu 9 [§ 5]

Ide o zavedenie právnej úpravy v prípade úmrtia fyzickej osoby – podnikateľa (prevádzkovateľa cestnej dopravy). Obdobné ustanovenie je už čiastočne zavedené pri prevádzkovateľoch taxislužby a zároveň táto právna úprava je aj v živnostenskom zákone v prípade, že ide o fyzické osoby – podnikateľov (živnostníkov).

K bodom 10 a 11 [§ 6 odsek 1 a 4]

Ide o legislatívno-technickú úpravu.

K bodom 12 a 13 [§ 6 odsek 5 a § 6 ods. 10]

Upravuje sa ustanovenie o finančnej spoľahlivosti dopravcu a ustanovenie o odbornej spôsobilosti, pretože uvedené ustanovenie bude platiť len pre prevádzkovateľov cestnej dopravy, odborná spôsobilosť a finančná spoľahlivosť v taxislužbe sa ruší a podmienky na taxislužbu sú upravené samostatne.

K bodom 14 a 15 [§ 6 odsek 11 a nový odsek 12]

Upravujú sa podmienky týkajúce sa vedúceho dopravy v cestnej doprave. Nariadenie (ES) č. 1071/2009 ustanovuje povinnosť dopravcu vymenovať minimálne jedného vedúceho dopravy, ktorý musí byť skutočne spojený s podnikom (interný vedúci dopravy). Nariadenie zároveň pripúšťa možnosť, aby podnik mal aj vedúceho dopravy, ktorý nie je skutočne spojený s podnikom (externý vedúci dopravy). Zároveň sú v nariadení ustanovené podmienky, aby vedúci dopravy nebol vo viac ako 4 podnikoch spolu s 50 vozidlami. Z uvedeného dôvodu sa upravujú ustanovenia v zákone, aby sa táto podmienka vzťahovala aj na vedúceho dopravy, ktorý je skutočne spojený s podnikom. Cieľom je, aby nebol vedúci dopravy, ktorý zodpovedá za odborné riadenie podniku, vo viacerých podnikoch s veľkým počtom vozidiel. Obmedzenie sa bude vzťahovať na interného aj externého vedúceho dopravy. Z uvedeného vyplýva, ak bude interný vedúci dopravy v jednom podniku, nebude sa na neho vzťahovať obmedzenie počtu vozidiel. Ak však bude aj interný vedúci dopravy v dvoch až štyroch podnikoch, bude sa na neho tiež vzťahovať obmedzenie počtu vozidiel.

K bodom 16 až 18 [§ 6 ods. 14 až 17]

Vypúšťajú a upravujú sa ustanovenia týkajúce sa taxislužby, pretože taxislužba je upravená samostatne.

K bodom 19 až 23 [§ 7]

Ide o legislatívno-technickú úpravu. Zároveň sa vypúšťajú povinnosti týkajúce sa taxislužby, pretože taxislužba je upravená samostatne a zároveň sa upravujú povinnosti dopravcu. Upravuje sa ustanovenie týkajúce sa označenia vozidiel na základe aplikačnej praxe, pretože podľa súčasného znenia nie je jednoznačné, že na zahraničného dopravcu sa nevzťahujú ustanovenia o označení vozidiel.

Upravuje sa povinnosť oznámiť dopravnému správnemu orgánu pri právnickej osobe aj zmenu osoby, ktorá je jej štatutárnym orgánom alebo členom jej štatutárneho orgánu, pretože táto osoba musí byť bezúhonná a je to podmienka, ktorú musí splniť dopravca pri podnikaní v cestnej doprave.

Mení sa povinnosť dopravcu vzhľadom na poistenie. V súčasnosti je v zákone ustanovenie o poistení, ktoré zároveň zahŕňa aj povinné zmluvné poistenie, ktoré je upravené samostatným zákonom č. 381/2001 Z. z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Zákon č. 381/2001 Z. z. upravuje aj pokuty v oblasti povinného zmluvného poistenia. Vzhľadom na to, že sa navrhuje upraviť aj sankcionovanie pre dopravcov, ak nemajú uzavreté poistenie, ktoré je pre dopravcov povinné, napríklad pri medzinárodnej doprave ide o poistenie podľa Dohovoru CMR, je potrebné upraviť aj toto ustanovenie, aby nedochádzalo k dvojitej právnej úprave.

Podľa zákona bude dopravca vo vnútroštátnej cestnej nákladnej doprave povinný byť poistený pre prípad zodpovednosti za škodu na prepravovanom tovare vo vnútroštátnej doprave (poistenie vnútroštátneho dopravcu) a pri medzinárodnej cestnej nákladnej doprave povinný byť poistený pre prípad zodpovednosti za škodu na prepravovanom tovare v medzinárodnej doprave (podľa dohovoru CMR).

K bodom 24 a 25 [§ 9 ods. 3 a § 10 ods. 2]

Vypúšťa sa z definície diaľkovej dopravy služobná jazda prázdneho vozidla. Ide o formálnu úpravu. Diaľková doprava bude naďalej definovaná ako doprava, ktorú možno prevádzkovať ako vnútroštátnu, ak celá trasa autobusovej linky je na území Slovenskej republiky, alebo ako medzinárodnú, ak trasa autobusovej linky presiahne aspoň raz štátnu hranicu Slovenskej republiky. Ide o všeobecnú definíciu. To však neznamená, že napríklad prímestská doprava nemôže byť medzinárodná. Delenie liniek na vnútroštátnu a medzinárodnú je delenie podľa toho, či doprava je poskytovaná na území SR alebo zasahuje aj mimo územia SR, pričom delenie na mestskú, prímestskú a diaľkovú dopravu je delenie podľa veľkosti obsluhovaného územia. Diaľková doprava je spravidla doprava na väčšie vzdialenosti. Vzhľadom aj na túto definíciu, ktorá je v zákone, zákon nebráni tomu, aby aj prímestská doprava mohla byť medzinárodná. Zároveň ďalej v zákone je uvedené, že zmluvu o službách nemožno uzatvoriť na diaľkovú dopravu. Toto ustanovenie taktiež nebráni tomu, aby zmluva o službách nemohla byť uzavretá aj na medzinárodnú autobusovú dopravu, toto vyplýva aj z nariadenia (ES) č. 1370/2007, ktoré je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch. Nariadenie (ES) č. 1370/2007 bolo práve kvôli prihraničnej doprave zmenené nariadením (EÚ) 2016/2338, podľa ktorého sa záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme môžu týkať služieb verejnej dopravy poskytovaných na cezhraničnej úrovni vrátane tých, ktorými sa zabezpečujú miestne a regionálne dopravné potreby.

Zároveň sa pri dopravnej licencii upravuje aj formulácia, ktorá pri dopravnej obslužnosti uvádza aglomeráciu nepresahujúcu hranice kraja, pretože v mnohých prípadoch je dopravná licencia uzavretá aj na autobusové linky, ktoré presahujú hranice kraja.

K bodu 26 [§ 10 ods. 10]

Upravuje sa možnosť odňať dopravcovi dopravnú licenciu na autobusovú linku, na ktorú bola vyhlásená obchodná verejná súťaž a dopravca, ktorý má udelenú dopravnú licenciu na danú linku, nebol v súťaži úspešný.

K bodu 27 [§ 10 ods. 11]

Ide o úpravu terminológie vzhľadom na to, že dopravca je podnikateľ, ktorý má sídlo alebo miesto podnikania. Fyzická osoba – podnikateľ má miesto podnikania, ktoré sa zapisuje aj do živnostenského zákona a pri právnickej osobe je sídlo, ktoré sa zapisuje aj do obchodného registra.

K bodu 28 [§ 11]

Na základe aplikačnej praxe sa upravujú základné povinnosti dopravcu v pravidelnej doprave.

K bodom 29 a 30 [§ 13]

Na základe aplikačnej praxe sa upravujú ustanovenia ohľadom práv cestujúcich v pravidelnej doprave.

K bodu 31 [§ 15]

Ide o úpravu ustanovenia s cieľom zvýšiť informovanosť cestujúcich v pravidelnej autobusovej doprave.

K bodom 32 a 33 [§ 18 a § 21 ods. 2]

Uzatváranie zmlúv o službách vo verejnom záujme upravuje naradenie (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70. Z tohto dôvodu sa primerane upravujú aj ustanovenia zákona.

K bodu 34 [§ 21 ods. 11]

V súčasnosti je problém so získavaním údajov od objednávateľov verejnej dopravy týkajúcich sa dopravných údajov, ako aj spôsobu financovania verejnej osobnej dopravy. Z uvedeného dôvodu sa dopĺňa uvedené ustanovenie s cieľom získania dát o poskytovaných službách vo verejnom záujme.

K bodu 35 [§ 24]

Na základe aplikačnej praxe sa vypúšťa vylúčenie prepravy autobusových zásielok, cestovnej batožiny a stojacich cestujúcich z osobitnej pravidelnej dopravy z dôvodu, že nie je dôvod, ak cestujúci má cestovnú batožinu, aby si ju nemohol zobrať so sebou do autobusu. Zároveň preprava stojacich cestujúcich nezávisí od druhu dopravy, ale od druhu použitého autobusu.

K bodu 36 [§ 26 až 30]

Ide o komplexnú úpravu podmienok v taxislužbe vyplývajúcu z aplikačnej praxe. Z pôvodných podmienok sa vypúšťa finančná spoľahlivosť prevádzkovateľov taxislužby a tiež podmienky týkajúce sa odbornej spôsobilosti prevádzkovateľov taxislužby a vodičov vozidiel taxislužby. Upravujú sa zároveň aj podmienky súvisiace s bezúhonnosťou, pričom ide o zosúladenie podmienok, ktoré sa vzťahujú na vodiča vozidla taxislužby a prevádzkovateľa taxislužby.

V rámci komplexnej úpravy sa navrhuje nová definícia dispečingu, pod ktorým sa rozumie sprostredkovanie služieb prepravy osôb vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča, napríklad prostredníctvom telefónu, digitálnej platformy alebo iným spôsobom. Ide o prispôsobenie podmienok s ohľadom na trend, pretože budúcnosť spočíva v elektronizácii služieb a je potrebné sa prispôsobiť nielen súčasným podmienkam, ale aj trendom.

Upravujú sa zároveň podmienky týkajúce sa vozidla taxislužby a vodiča vozidla taxislužby a všeobecné povinnosti dopravcu v taxislužbe.

Zároveň sa dopĺňa nová forma podnikania, a to prevádzkovanie dispečingu. V tejto súvislosti sa upravujú podmienky udelenia povolenia na prevádzkovanie dispečingu, podmienky odobratia tohto povolenia a  upravujú sa aj povinnosti prevádzkovateľa dispečingu.

Obciam sa ponecháva, tak ako doteraz, možnosť ustanoviť všeobecne záväzným nariadením podrobnosti o výkone taxislužby na území obce. Obec má zároveň samostatnú kompetenciu určovať stanovištia vozidiel taxislužby v obci a ich kapacitu. Cieľom je, aby si obec určila podrobnosti týkajúce sa výkonu taxislužby na jej území a stanovila rámec pravidiel s ohľadom na miestne podmienky a potreby obyvateľstva.

K bodom 37 a 38 [§ 32 a § 33]

Ide o úpravu terminológie vzhľadom na to, že dopravca je podnikateľ, ktorý má sídlo alebo miesto podnikania. Fyzická osoba – podnikateľ má miesto podnikania, ktoré sa zapisuje aj do živnostenského zákona a pri právnickej osobe je sídlo, ktoré sa zapisuje aj do obchodného registra.

K bodu 39 [§ 37]

Ide o legislatívno-technickú úpravu.

K bodu 40 [§ 39]

Ide o legislatívno-technickú úpravu.

K bodu 41 [§ 41 ods. 1]

Ide o úpravu terminológie vzhľadom na to, že dopravca je podnikateľ, ktorý má sídlo alebo miesto podnikania. Fyzická osoba – podnikateľ má miesto podnikania, ktoré sa zapisuje aj do živnostenského zákona a pri právnickej osobe je sídlo, ktoré sa zapisuje aj do obchodného registra.

K bodu 42 [§ 41 ods. 2]

Ide o doplnenie splnomocňovacích ustanovení. V oblasti získavania údajov je v súčasnosti problém so získavaním údajov od objednávateľov verejnej dopravy týkajúcich sa dopravných údajov, ako aj spôsobu financovania verejnej osobnej dopravy,  z tohto dôvodu sa dopĺňa kompetencia pre ministerstvo ustanoviť všeobecne záväzným právnym predpisom aj rozsah údajov a frekvenciu ich poskytovania.

K bodom 43 a 44 [§ 41 ods. 4]

Ide o úpravu v súvislosti so zmenami v taxislužbe.

K bodu 45 [§ 42]

Ide o úpravu kompetencií okresného úradu v sídle kraja v súvislosti so zmenami v taxislužbe.

K bodu 46 [§ 43 písm. d)]

Ide zmenu v súvislosti so zmenami nariadenia (ES) č. 1370/2007 v oblasti prihraničnej dopravy.

K bodu 47 [§ 43 písm. e)]

V súčasnosti je problém so získavaním údajov od objednávateľov verejnej dopravy týkajúcich sa dopravných údajov, ako aj spôsobu financovania verejnej osobnej dopravy. Z uvedeného dôvodu sa dopĺňa uvedené ustanovenie s cieľom získania dát o poskytovaných službách vo verejnom záujme.

K bodu 48 [§ 44 písm. b)]

Ide o úpravu kompetencií obce v súvislosti so zmenami v taxislužbe týkajúcimi sa prevádzkovania dispečingu.

K bodu 49 [§ 44 písm. f)]

Ide o odstránenie duplicitnej úpravy so zákonom č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

K bodu 50 [§ 44 písm. i)]

V súčasnosti je problém so získavaním údajov od objednávateľov verejnej dopravy týkajúcich sa dopravných údajov, ako aj spôsobu financovania verejnej osobnej dopravy. Z uvedeného dôvodu sa dopĺňa uvedené ustanovenie s cieľom získania dát o poskytovaných službách vo verejnom záujme.

K bodom 51 až 55 [§ 45]

Ide o úpravu ustanovení týkajúcich sa odborného dozoru. Zmeny vyplývajú z úpravy ustanovení o taxislužbe. Pre colné orgány sa upravuje kompetencia v súvislosti s výkonom odborného dozoru v taxislužbe, pretože colné orgány kontrolujú používanie elektronickej registračnej pokladnice v taxislužbe. V tejto súvislosti je potrebné zosúladiť kompetencie.

K bodom 56 a 57 [§ 46]

Ide o úpravu v súvislosti s podmienkami, ktoré sa navrhujú pri prevádzkovaní dispečingu. Zároveň sa upravujú kompetencie orgánom odborného dozoru overovať totožnosť osôb a vyžadovať od kontrolovaných osôb doklady, písomnosti, informácie a iné podklady potrebné ku kontrole.

K bodom 58 a 59 [§ 47]

Ide o úpravu ustanovení v súvislosti s novými podmienkami týkajúcimi sa prevádzkovania dispečingu.

K bodom 60 až 64 [§ 48]

Ide o úpravu správnych deliktov v súvislosti so zmenami, ktoré sa týmto návrhom zákona menia a dopĺňajú.

K bodu 65 [§ 49]

Ide o úpravu priestupkov v súvislosti so zmenami, ktoré sa týmto návrhom zákona menia a dopĺňajú.

K bodom 66 až 71 [§ 50]

V súvislosti s navrhovanými zmenami v oblasti taxislužby sa menia ustanovenia v prípade konaní. Ide aj o úpravu terminológie vzhľadom na to, že dopravca je podnikateľ, ktorý má sídlo alebo miesto podnikania. Fyzická osoba – podnikateľ má miesto podnikania, ktoré sa zapisuje aj do živnostenského zákona a pri právnickej osobe je sídlo, ktoré sa zapisuje aj do obchodného registra.

K bodu 72 [§ 51 odsek 2]

Navrhuje sa upraviť miestnu príslušnosť vo vzťahu k pobytu vzhľadom na to, že občan môže mať napríklad aj prechodný pobyt a podobne.

K bodom 73 a 74 [§ 52 ods. 1]

Ide o úpravu terminológie vzhľadom na to, že dopravca je podnikateľ, ktorý má sídlo alebo miesto podnikania. Fyzická osoba – podnikateľ má miesto podnikania, ktoré sa zapisuje aj do živnostenského zákona a pri právnickej osobe je sídlo, ktoré sa zapisuje aj do obchodného registra. Zároveň ide o legislatívno-technickú úpravu v prípade štatutárneho orgánu.

K bodu 75 [§ 54]

Ide o úpravu ustanovení týkajúcich sa návrhu na udelenie koncesie na taxislužbu. Táto úprava súvisí so zmenami, ktoré sa navrhujú pri taxislužbe.

K bodu 76 [nový § 54a]

V súvislosti s úpravami týkajúcimi sa prevádzkovania dispečingu, navrhujú sa ustanovenia týkajúce sa udelenia povolenia na prevádzkovanie dispečingu.

K bodu 77 [nový § 55a]

Navrhujú sa spoločné ustanovenia vzhľadom na skutočnosť, že sa zavádza nová forma regulovanej činnosti – prevádzkovanie dispečingu. Sprostredkovateľská činnosť v oblasti cestnej dopravy podľa živnostenského zákona zostáva nedotknutá.

K bodu 78 [nový § 56e]

Upravujú sa prechodné ustanovenia v súvislosti s navrhovanými zmenami.

K bodu 79 [transpozičná príloha]

Ide o doplnenie transpozičnej prílohy smernicou Komisie (EÚ) 2018/217 z 31. januára 2018, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru prispôsobením oddielu I.1 jej prílohy I vedeckému a technickému pokroku.

**K čl. II**

K bodom 1 až 5 [zákon č. 145/1995 Z. z. – položka 79]

Ide o úpravu správnych poplatkov v súvislosti s navrhovanými zmenami v taxislužbe. Zároveň sa dopĺňa správny poplatok za udelenia povolenia na prevádzkovanie dispečingu a vypúšťajú sa správne poplatky týkajúce sa odbornej spôsobilosti prevádzkovateľa taxislužby a vodiča vozidla taxislužby.

**K čl. III**

Zákon č. 564/1991 Zb.

Ide o úpravu právomocí príslušníka obecnej polície s cieľom zabezpečiť, aby príslušník obecnej polície mohol zastaviť vozidlo za účelom kontroly dodržiavania podmienok prevádzkovania taxislužby. Táto kompetencia súvisí s kompetenciou obce, ktorá vykonáva odborný dozor v taxislužbe. Obec môže zároveň výkonom kontroly poveriť aj príslušníka obecnej polície.

**K čl. IV**

Zákon č. 289/2008 Z. z.

Ide o úpravu v súvislosti so zmenami v oblasti taxislužby, kde sa v zákone č. 56/2012 Z. z. dopĺňa elektronická podoba zaslania potvrdenia o zaplatenom cestovnom. Vzhľadom na to, že zákon č. 289/2008 Z. z. v znení neskorších predpisov upravuje používanie virtuálnej registračnej pokladnice pri výkone taxislužby, dopĺňa sa aj do tohto zákona elektronická podoba zaslania potvrdenia o zaplatenom cestovnom.

**K čl. V**

Zákon č. 455/1991 Zb.

Ide o úpravu v súvislosti so zavádzaním novej regulovanej činnosti „prevádzkovanie dispečingu“, ktorá je vylúčená z režimu živnostenského zákona. Sprostredkovateľská činnosť v oblasti cestnej dopravy zostáva nedotknutá.

**K čl. VI**

K bodom 1 až 9 [Zákon č. 462/2007 Z. z.]

Ide o úpravu ustanovení na základe aplikačnej praxe. V praxi sa často vyskytujú prípady, kedy vodiči vykonávajú činnosť vodičov v osobnej a nákladnej cestnej doprave na základe živnosti s rôznou špecifikáciou predmetu podnikania s obsahom (rozsahom oprávnenia) zahrňujúcim vedenie cudzieho motorového vozidla. Uvedenú živnosť je možné použiť na činnosti spočívajúce v poskytovaní osobnej služby majúcej charakter obsluhy (vedenia) cudzieho motorového vozidla a nie na činnosť spočívajúcu v preprave osôb, zvierat, vecí alebo zásielok dopravcom na základe zmluvy o preprave podľa vypracovaného prepravného poriadku a tarify alebo podľa dohodnutej trasy.

Zákonom č. 462/2007 Z. z. bola transponovaná smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (ďalej len „smernica 2002/15/ES“), kde sú okrem iného aj definície mobilného pracovníka a samostatne zárobkovo činného vodiča. Na účely tejto smernice podľa čl. 3 písm. d) a e) sa rozumie:

1. „mobilný pracovník“ je každý pracovník tvoriaci časť jazdného personálu, vrátane praktikantov a učňov, ktorý je v službe podniku vykonávajúceho osobnú alebo nákladnú dopravu v prenájme alebo za úhradu alebo na svoj vlastný účet;
2. „samostatne zárobkovo činný vodič“ znamená každú osobu, ktorej hlavným zamestnaním (resp. činnosťou) je preprava osôb alebo tovaru po ceste pri prenájme alebo za úhradu v zmysle právnych predpisov Spoločenstva na základe licencie Spoločenstva alebo akéhokoľvek profesionálneho oprávnenia na vykonávanie vyššie uvedenej dopravy, ktorá má právo pracovať pre seba a ktorá nie je viazaná na zamestnávateľa pracovnou zmluvou alebo iným typom pracovného hierarchického vzťahu, ktorá môže voľne organizovať relevantné pracovné činnosti, ktorej príjem závisí priamo od vyprodukovaného zisku a ktorá môže slobodne, individuálne alebo prostredníctvom spolupráce s inými samostatne zárobkovo činnými vodičmi mať obchodné vzťahy s niekoľkými zákazníkmi.

Na účely tejto smernice tí vodiči, ktorí nespĺňajú tieto kritériá, podliehajú tým istým povinnostiam a výhodám vyplývajúcim z tých práv, ktoré platia pre mobilných pracovníkov podľa tejto smernice.

Na základe uvedeného vodič v cestnej doprave môže byť ako:

* mobilný zamestnanec (mobilný pracovník) – musí byť podľa § 7 ods. 1 zákona č. 462/2007 Z. z. v pracovnom pomere ku zamestnávateľovi (dopravcovi – prevádzkovateľovi cestnej dopravy), alebo
* samostatne zárobkovo činný vodič, avšak povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy a licencia Spoločenstva musí by na jeho meno, čiže vodič je zároveň dopravcom v cestnej doprave.

V tejto súvislosti sa upravujú aj pokuty a zároveň sa upravujú aj pokuty v blokovom konaní.

**K čl. VII**

Zákon č. 135/1961 Zb.

K bodu 1

Legislatívno-technická oprava nesprávneho gramatického tvaru slova.

K bodu 2

Ide o spresnenie ustanovenia, ktorým sa umožní prostredníctvom všeobecne záväzného nariadenia ustanoviť úseky miestnych komunikácií aj na zriadenie stanovíšť vozidiel taxislužby.

**K čl. VIII**

Navrhuje sa účinnosť zákona od 1. apríla 2019.

Bratislava 26. septembra 2018

**Peter Pellegrini, v. r.**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Arpád Érsek, v. r.**

minister dopravy a výstavby

Slovenskej republiky