**DôvodovÁ SPRÁVA**

# A. Všeobecná časť

Návrh zákona o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „návrh zákona“) predkladá do legislatívneho procesu skupina poslancov Národnej rady Slovenskej republiky.

Jedným z najvypuklejších problémov verejnej osobnej dopravy na Slovensku je vzájomný nesúlad a nenadväzovanie spojov železničnej a autobusovej dopravy. Tento stav je výsledkom existencie množstva subjektov, ktoré dopravné služby objednávajú.

Kým osobnú železničnú dopravu môže objednať a financovať štát, vyšší územný celok, ale aj obec, osobnú autobusovú dopravu môže objednať a financovať len vyšší územný celok alebo obec. Každý zo spomenutých subjektov je pritom v postavení objednávateľa len pre svoj územný obvod. Stav, keď v tomto územnom obvode je železničná doprava financovaná zo štátneho rozpočtu a autobusová doprava z rozpočtu samosprávy, znemožňuje účelne prerozdeliť prepravnú prácu medzi železničnou a autobusovou dopravou, pretože nie je prakticky možné presúvať finančné prostriedky medzi rozpočtom štátu a samosprávy.

**Cieľom predloženého návrhu zákona je preto jednotné a koordinované zabezpečovanie dopravnej obslužnosti územia Slovenskej republiky a objednávanie dopravných služieb primárne jedným subjektom pre územie celej Slovenskej republike; týmto subjektom bude novozriadená inštitúcia, a to Národná dopravná agentúra.** Jej základnou úlohou bude objednávať a zabezpečovať verejnú osobnú dopravu diaľkovými i regionálnymi vlakmi a autobusmi na celom území Slovenskej republiky, a to podľa celoštátneho plánu základnej dopravnej obslužnosti zostaveného na základe jednotných, celoštátne platných štandardov základnej dopravnej obslužnosti rešpektujúcich celoštátny finančný rámec prostriedkov, ktoré sú určené na verejnú osobnú dopravu. Agentúra súčasne zabezpečí, že na takto zabezpečovanú dopravu budú platiť jednotné, zákonom stanovené tarifné a prepravné podmienky, ktoré umožnia cestovať rôznymi spojmi verejnej osobnej dopravy na základe jediného prepravného dokladu.

Vyšším územným celkom a obciam sa aj naďalej ponecháva možnosť doobjednania si ďalších vlakových a autobusových spojov, a to nad rámec základnej dopravnej obslužnosti zabezpečovanej agentúrou. Vzhľadom na to, že pôjde o doplnkovú dopravnú obslužnosť, náklady bude hradiť daný vyšší územný celok, resp. obec. Podmienkou objednania si doplnkovej dopravnej obslužnosti je, aby dopĺňala základnú dopravnú obslužnosť a nie aby jej konkurovala.

Návrh zákona bude mať na jednej strane len zanedbateľne negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, efektívnejším zabezpečovaním verejných dopravných služieb však bude pozitívne vplývať na rozpočet verejnej správy až do takej miery, že to výrazne preklenie prvotné negatívne dopady na rozpočet verejnej správy. Od návrhu zákona sa taktiež očakávajú pozitívne sociálne vplyvy, najmä na hospodárenie obyvateľstva. Návrh zákona môže v dôsledku efektívnejšej a lepšie nastavenej dopravnej obslužnosti nepriamo pozitívne vplývať aj na životné prostredie. Návrh zákona nebude mať žiaden vplyv na podnikateľské prostredie a informatizáciu spoločnosti.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi Slovenskej republiky, medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná a s právom Európskej únie.

**B. Osobitná časť**

**K Čl. I**

K § 1

Jedným z najvypuklejších problémov verejnej osobnej dopravy na Slovensku je nesúlad a nenadväzovanie spojov železničnej a autobusovej dopravy. Predmetom predloženého návrhu zákona je preto jednotné a koordinované zabezpečovanie dopravnej obslužnosti územia Slovenskej republiky, pričom na tento účel sa zriaďuje Národná dopravná agentúra.

K § 2

Dopravnou obslužnosťou sa na účely tohto zákona rozumie zabezpečenie poskytovania primeraného rozsahu dopravných služieb vo vnútroštátnej osobnej doprave. Jej účelom je najmä zabezpečenie dopravy do zamestnania, škôl, zdravotníckych zariadení, úradov a za účelom uspokojovania kultúrnych, rekreačných a spoločenských potrieb vrátane dopravy späť, a to tak, aby zároveň prispievala k trvalo udržateľnému rozvoju daného územného obvodu.

Dopravná obslužnosť môže byť základná a doplnková. Kým základnou dopravnou obslužnosťou sa rozumie dopravná obslužnosť územia štátu, ktorú zabezpečuje štát na základe ním určených jednotných štandardov základnej dopravnej obslužnosti, doplnkovou dopravnou obslužnosťou sa rozumie každá dopravná obslužnosť vykonávaná nad rámec základnej dopravnej obslužnosti.

Definícia dopravnej obslužnosti a s ňou súvisiaci pojem „primeraný rozsah“ nie sú nové, v podstate ide o pojmy, ktoré sú známe už zo súčasného znenia zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave dráhach v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o doprave na dráhach“) a zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej doprave“).

Objednávateľom dopravných služieb vo verejnej doprave rozumie orgán verejnej správy, ktorý je povinný zabezpečiť dopravnú obslužnosť územia v celoštátnej doprave, v regionálnej doprave a v mestskej doprave.

Novým pojmov v slovenskej legislatíve je aj pojem integrované verejné služby. Rozumejú sa ním integrované verejné služby v preprave cestujúcich podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (ďalej len „nariadenie EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave“). Podľa uvedeného nariadenia integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave obsahujú tri prvky, a to:

a) jednotný systém cestovného,

b) jeden harmonogram a

c) jedinú informačnú službu.

Pokiaľ ide o právnu istotu a možnosť účinného využívania inštitútu integrovaných dopravných služieb miestnymi orgánmi, návrh zákona ďalej stanovuje minimálnu úroveň istoty jedinej informačnej služby, t. j. poskytovanie informácií o jednotnom harmonograme a tarifách na jednom mieste (napr. informačná služba alebo internetová stránka).

K § 3

Ústredným subjektom pri zabezpečení dopravnej obslužnosti územia je objednávateľ. Keďže v súčasnosti sa železničná aj autobusová doprava objednáva samostatne, aj okruh objednávateľov sa mierne líši. Kým osobnú železničnú dopravu môže objednať štát, vyšší územný celok a obec, osobnú autobusovú dopravu môže objednať len vyšší územný celok alebo obec. Každý je pritom v postavení objednávateľa len pre svoj územný obvod.

Predkladaný návrh zákona mení túto koncepciu tak, že objednávateľom, ktorý zabezpečuje základnú dopravnú obslužnosť celého územia štátu verejnými službami pri preprave cestujúcich verejnou osobnou železničnou dopravou a verejnou autobusovou dopravou sa stáva Národná dopravná agentúra (ďalej len „agentúra“).

Na druhej strane návrh zákona aj naďalej ponecháva možnosť objednania si verejnej osobnej dopravy (železničnej aj autobusovej) vyšším územným celkom a obciam. Vyšší územný celok môže byť objednávateľom pre svoje územie v prípade, že má záujem posilniť dopravnú obslužnosť nad rámec jej zabezpečenia agentúrou. Obec môže byť objednávateľom pre svoje územie v prípade, že má záujem posilniť dopravnú obslužnosť nad rámec toho, akým spôsobom dopravnú obslužnosť zabezpečila agentúra a vyšší územný celok. Mestskú dopravu aj naďalej zabezpečuje obec ako jej výlučný objednávateľ.

Dopravnú obslužnosť pre potreby obrany štátu zabezpečuje taktiež agentúra, avšak až po dohode s Ministerstvom obrany Slovenskej republiky.

K § 4

Ak je objednávateľom vyšší územný celok alebo obec, na uzatvorenie zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme je potrebný súhlas agentúry, ktorá posúdi či navrhovaná doplnková doprava nenaruší ekonomickú rovnováhu, neobmedzí technickú realizovateľnosť služieb alebo iným spôsobom nepoškodí dopravné služby zabezpečené agentúrou. Stanovisko agentúry má formu rozhodnutia, voči ktorému sa nemožno odvolať, avšak možno voči nemu podať žalobu na súd na preskúmanie jeho zákonnosti.

K § 5

Zrejme najzásadnejší význam pre efektívne fungujúcu verejnú dopravu má plán dopravnej obslužnosti, ktorý zhotovuje objednávateľ a na základe ktorého sú následne uzatvárané zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.

Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti by sa okrem iného malo prihliadať na kapacitu železničnej infraštruktúry, technický stav ciest na trase autobusových liniek, prevádzkované železničné a autobusové linky komerčných dopravcov a ich prepravné kapacity, hospodárnosť zabezpečovania verejnej osobnej dopravy a pod. Všetky tieto a ďalšie ukazovatele slúžia nato, aby sa minimalizoval počet súbežných spojov tam, kde sú prebytočné alebo mimoriadne neefektívne, a aby sa na danej linke uprednostnil ten typ dopravy, ktorý je hospodárnejší a zároveň pre cestujúcu verejnosť komfortnejší.

Plán dopravnej obslužnosti potom obsahuje popis zabezpečovaných dopravných služieb v preprave cestujúcich, časový harmonogram uzatvárania zmlúv, ciele a zámery riešenia disproporcie dopytu a ponuky na určitom území. Návrh zákona určuje obsahové náležitosti plánu dopravnej obslužnosti iba príkladom (demonštratívne).

Objednávateľ zostavuje plán dopravnej obslužnosti tak, aby sa minimalizovali súbežné spoje a aby na seba jednotlivé spoje nadväzovali. Funkčná nadväznosť spojov neznamená len nadväznosť medzi železničnou a autobusovou dopravou, ale aj medzi nimi a mestskou dráhovou dopravou a aby podporovala integrované dopravné systémy.

Plán dopravnej obslužnosti je formulovaný aj v zmysle štandardov dopravnej obslužnosti, ktoré všeobecne záväzným právnym predpisom ustanoví Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“). Plán dopravnej obslužnosti zároveň slúži aj ako podklad pri zostavovaní cestovných poriadkov.

K § 6

Návrh zákona upravuje aj možnosť organizačnej bezpečnosti integrovaných verejných služieb prostredníctvom právnickej osoby – organizátora, zriadeného obcami alebo samosprávami (samostatne aj spoločne), na ktorom môže jeho zakladateľ preniesť úlohy pri zriaďovaní a poveriť organizátora uzatvárať zmluvy o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave v jeho mene. Špecifické požiadavky na organizátora sú, aby majetkovou účasťou v organizátorovi mala výlučne obec alebo vyšší územný celok, a tiež požiadavka na zákaz verejnej dopravy objednávateľom. Obidve tieto požiadavky sú zamerané na zabezpečenie transparentného prostredia a predchádzanie možným konfliktom záujmov zo strany organizátora pri poskytovaní prístupu k doprave v rámci integrovaného systému.

Ak to finančné možnosti dovolia, agentúra môže v záujme zaintegrovania doplnkovej dopravnej obslužnosti do systému základnej dopravnej obslužnosti kompenzovať objednávateľovi podľa § 3 ods. 4 a 5 alebo ním zriadenému organizátorovi časť výpadku tržieb spôsobený pristúpením tohto objednávateľa k tarife platnej v systéme základnej dopravnej obslužnosti.

K § 7

Návrh zákona tu zakotvuje požiadavku na interoperabilitu elektronických systémov platieb a odbavenia cestujúcich, používaných pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti. Návrh zákona nezavádza povinnosť používať elektronické systémy zo strany obcí, samosprávnych krajov a štátu, ani nevyžaduje konkrétne technologické riešenia v tejto oblasti. Takisto nenúti k zmenám už zavedených a používaných elektronických systémov. Obsahuje iba požiadavku, aby elektronický systém, ktorý bude vyhotovený a zavádzaný po nadobudnutí účinnosti zákona spĺňal požiadavky na technickú a prevádzkovú interoperabilitu, ktoré budú definované prostredníctvom vykonávacieho predpisu vydaného ministerstvom.

Návrh zákona teda počíta s postupným zabezpečovaním vzájomnej komunikácie elektronických systémov platieb a odbavenia cestujúcich, ktoré nevyvolá náhle zvýšenie požiadaviek na verejné rozpočty a zároveň umožní do budúcnosti využiť výhody možnosti technického prepojenia systémov jednotlivých objednávateľov verejných dopravných služieb (napr. Zvýšené pohodlie pre cestujúceho, možnosť efektívneho sledovanie objemu platieb za cestovné a pod.).

K § 8 až 10

Súčasťou presunu kompetencií v oblasti zabezpečovania dopravnej obslužnosti a uzatvárania zmlúv o poskytovaní dopravných služieb vo verejnom záujme zo zákona o doprave na dráhach a zákona o cestnej doprave do predkladaného návrhu zákona o verejnej osobnej doprave je aj presun ustanovení týkajúcich sa prepravného poriadku, taríf a regulácie cestovného. Predmetné ustanovenia sa v porovnaní s ich súčasným znením zásadne nemenia. Dochádza len k nevyhnutným úpravám súvisiacim s tým, že ustanovenia o prepravnom poriadku, tarife a regulácii cestovného sa budú rovnako uplatňovať na železničnú, ako aj na autobusovú dopravu.

K § 11

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

Právnym základom uzavierania takýchto zmlúv v členských štátoch Európskej únie je nariadenie EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave. Navrhovaný zákon túto základnú úpravu dopĺňa o príslušnosť, formu a náležitosti. Na plnenie záväzku zo zmluvy je k dispozícii kompenzácia ako úhrada z rozpočtu pre dopravcu.

Objednávateľ môže uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme len s takým železničným podnikom alebo autobusovým dopravcom, ktorý má udelenú licenciu alebo povolenie podľa osobitných predpisov.

Zmluva o dopravných službách kombinuje obsahové náležitosti obdobných zmlúv, ktoré objednávatelia v súčasnosti uzatvárajú s dopravcami podľa zákona doprave na dráhach, resp. podľa zákona o cestnej doprave.

K § 12 až § 19

Podľa vyššie uvedeného nariadenia sa má zmluva o dopravných 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 EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave).

V súlade s týmto nariadením EÚ sa upravuje možnosť uzatvoriť zmluvu o službách vo verejnom záujme aj prostredníctvom verejnej súťaže. Postup a podmienky realizácie verejnej súťaže sa v zákone upravujú osobitne, keďže zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o verejnom obstarávaní“) sa na civilnú zákazku, ktorej predmetom je služba verejnej osobnej dopravy na železničných dráhach, nevzťahuje.

Postup a pravidlá verejnej súťaže na uzavretie zmluvy o dopravných službách sú v podstate totožné s tými, ktoré sa v súčasnosti uplatňujú pri zaisťovaní dopravných služieb v osobnej železničnej doprave podľa zákona o doprave na dráhach.

K § 20

Stanovujú sa požiadavky pre uchovávanie dokumentácie výberového konania, a to na dobu 5 rokov od ukončenia účinnosti zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme alebo odo dňa zrušenia výberového konania. Taktiež sa vymedzujú dokumenty, ktoré je potrebné uchovať.

K § 21 a § 22

Nariadenie EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave 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 zvyklosť 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).

Z dôvodu zaistenia systematickej súdržnosti a zrozumiteľnosti adresátom sa vymedzujú prípady, kedy je možné podľa čl. 5 nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave uzavrieť zmluvu priamym zadaním s vybraným dopravcom bez výberového konania, ale tak aby bol postup transparentný aj pri priamom zadaní.

Jadro navrhovanej právnej úpravy spočíva v nastavení účinného spôsobu preskúmania uzavretia zmluvy priamym zadaním tak, ako to požaduje nariadenie EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave v článku 5 ods. 7, a zároveň aby neohrozilo plynulosť poskytovania verejných služieb v osobnej doprave.

Návrh zákona tu jednak zavádza informačnú povinnosť pre objednávateľa najneskôr 1 rok pred začatím verejného obstarávania alebo pred uzavretím zmluvy priamym zadaním. Návrh ďalej ukladá objednávateľovi uverejniť 2 mesiace pred plánovaným uzavretím zmluvy o verejných službách údaje, ktoré sú nevyhnutné pre zhodnotenie, či sú dodržané podmienky pre priame uzavretie zmluvy podľa návrhu zákona a nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave. Iba tieto podmienky sú totiž v zmysle čl. 5 ods. 7 EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave predmetom preskúmania v následnom správnom popr. súdnom konaní; predmetom preskúmania naopak nie je napr. hodnotenie efektívnosti voľby medzi rôznymi spôsobmi uzavretia zmluvy (tender, priame uzavretie zmluvy). V tejto súvislosti čl. 7 ods. 4 EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave len stanovuje, že objednávateľ je povinný na požiadanie oznámiť dôvody pre voľbu priameho uzavretia zmluvy.

Dvojmesačná lehota na predbežné oznámenie zámeru uzavrieť zmluvu je tu navrhnutá tak, aby na jednej strane poskytla dostatočný priestor pre riešenie námietok tretích osôb, ktoré majú záujem o uzatvorenie rovnakej zmluvy a cítia sa rozhodnutím objednávateľa poškodené, a jednak aby nebola v prípade začatia konania pred Úradom na ochranu hospodárskej súťaže blokovaná možnosť uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme.

Do 15 dní od zverejnenia je potom tretím osobám, ktoré majú o uzavretie rovnakej zmluvy záujem a cítia sa rozhodnutím objednávateľa poškodené, priznané právo namietať proti tomuto postupu. Postup pri vybavení podaných námietok je analogický s postupom vybavenia námietok podľa zákona o verejnom obstarávaní.

K § 23

Navrhuje sa zakotviť možnosť dohody medzi dopravcom a objednávateľom, aby novonakúpené vozidlá pôvodným dopravcom bol povinný odkúpiť nový dopravca. Dôvodom je motivácia dopravcov modernizovať svoj vozový park aj v čase blížiaceho sa uplynutia platnosti zmluvy o poskytovaní dopravných služieb vo verejnom záujme, keď hrozí, že vozidlá nebude vedieť využiť.

Navrhované ustanovenie zároveň upravuje spôsob, akým sa stanoví kúpna cena a ďalšie podrobnosti o odpredaji vozidiel využívaných na plnenie zmluvy o poskytovaní dopravných služieb vo verejnom záujme.

K § 24

V článku 5 ods. 1 nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave sa uvádza, že zmluvy o verejných službách sa uzatvárajú v súlade s týmto nariadením EÚ. Zákazky na služby alebo verejné zákazky na služby, ako sú vymedzené v smernici 2004/17/ES alebo v smernici 2004/18/ES v preprave cestujúcich „autobusom či električkou“ sa však zadávajú v súlade s postupmi ustanovenými podľa uvedených smerníc, ak tieto smernice nemajú charakter koncesií na služby, ako je vymedzené v uvedených smerniciach.

Kľúčovým bodom pre objednávateľa pri výbere dopravcu v autobusovej a električkovej doprave je určenie, či bude postupovať podľa pravidiel verejného obstarávania (čl. 5 ods. 1 nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave), alebo či sa uplatní verejnú súťaž, alebo priame zadanie (priame uzavretie zmluvy) podľa čl. 5 ods. 2 až 4 nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave. Ak obstarávateľ postupuje podľa pravidiel verejného obstarávania, t.j. podľa smerníc 2014/23/EÚ a 2014/24/EÚ, ktoré nahradili smernice 2004/17/ES a 2004/18/ES, resp. podľa zákona o verejnom obstarávaní, čl. 5 nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave sa s výnimkou odseku 1 neuplatňuje.

Povinnosť objednávateľa postupovať podľa zákona o verejnom obstarávaní sú vymedzené v čl. 5 ods. 1 nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave (a v prehľadnejšie podobe sú zopakované v článku. 8 ods. 1 nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave). Prostredníctvom verejnej súťaže alebo priameho uzavretia zmluvy podľa čl. 5 ods. 2 až 4 nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave sa postupuje v prípade, že zmluva o verejných službách má charakter koncesie na služby podľa zadávacích smerníc; v ostatných prípadoch (t.j. ak tento charakter nemá) sa postupuje podľa pravidiel verejného obstarávania.

K § 25

Návrh zákona vymedzuje aj možnosti rokovania objednávateľa v mimoriadnych situáciách podľa čl. 5 ods. 5 nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave. Pri mimoriadnej situácii spočívajúcej v bezprostrednom alebo hroziacom prerušení poskytovania dopravných služieb môže objednávateľ jednak uzavrieť zmluvu na tieto prepravné služby priamym zadaním alebo rozšíriť už existujúcu zmluvu bez nutnosti vypísať výberové konanie, a tiež môže poskytovanie týchto služieb uložiť správnym rozhodnutím.

Na toto rozhodnutie sa uplatňuje správny poriadok; aby bol zaistený účel postupu v mimoriadnych situáciách (t.j. rýchle zabezpečenie poskytovania dopravných služieb), vymedzuje návrh zákona odchýlku od správneho poriadku špeciálnou úpravou vymedzujúcou účastníkov konania a vylúčením odkladného účinku odvolania. Osobitné vymedzenie účastníkov je potrebné vzhľadom na článok. 5 ods. 7 nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave, podľa ktorého majú členské štáty umožniť preskúmanie okrem iného aj rozhodnutia v mimoriadnej situácii, a to na podnet osoby, ktorá mala záujem o poskytovanie predmetných služieb v preprave cestujúcich, teda potenciálneho konkurenčného dopravcu. Tento nemá postavenie účastníka konania podľa správneho poriadku a nemohol by teda podávať opravné prostriedky proti rozhodnutiu. Ustanovenie § 25 ods. 3 návrhu zákona preto stanovuje osobitný procesný postup, ktorý umožní dopravcom prihlásiť sa ako účastník konania.

  Zároveň sa ustanovuje, že pôsobnosť nadriadeného správneho orgánu vyšších územných celkov v konaní vykonáva ministerstvo.

K § 26

Kompenzácia je objem finančných prostriedkov určených na zabezpečenie záväzku, ktorý dopravcom v dráhovej doprave a v cestnej doprave vyplýva z uzatvorenej zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme podľa nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave a podľa navrhovaného zákona, ktorý má objednávateľovi dopravných služieb umožniť napĺňať obsah plánu dopravnej obslužnosti územia Slovenskej republiky, vyššieho územného celku, resp. obce.

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

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

K § 27

Poskytovanie kompenzácií sa riadi ustanoveniami nariadenia EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave. Obdobne ako v doterajšej právnej úprave sa ustanovuje, že zdrojom pre financovanie kompenzácií sú príslušné verejné rozpočty.

V prípade uzatvorenia zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme priamym zadaním obsahuje § 25 návrhu zákona povinnosť dopravcu predložiť objednávateľovi tzv. Finančný model nákladov, výnosov a čistého príjmu, predstavujúce štruktúrovanú kalkuláciu, na základe ktorej možno vykonať kontrolu, či nedochádza k poskytovaniu nadmernej kompenzácie. Vykonávací právny predpis vydaný ministerstvom vymedzí spôsob vytvárania finančného modelu, jeho jednotlivé položky a spôsob kalkulácie pre overenie, či nedochádza k nadmernej kompenzácii.

Podrobná úprava finančného modelu a práca s ním je obmedzená na priamo uzatvárané zmluvy, pretože samotné nariadenie EÚ o službách vo verejnom záujme v doprave obsahuje podrobné pravidlá pre určenie maximálnej miery kompenzácie tiež iba pre tento prípad.

V prípade verejnej súťaže je dopravcovi uložená povinnosť predložiť finančný model, pretože tento poskytuje objednávateľovi prehľad o jednotlivých položkách pre určenie kompenzácie.

Stanovuje sa povinnosť dopravcu účtovať náklady a výnosy zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, ak poskytuje tiež iné služby alebo činnosti, osobitne podľa jednotlivých zmlúv a rozhodnutí, pretože je nevyhnutné, aby bolo možné náklady, výnosy a prevádzkové aktíva účtovne priradiť k jednotlivým povinnostiam verejnej služby, ktoré sú predmetom zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme.

K § 28

Návrh zákona tu zavádza osobitný mechanizmus pravidelného hodnotenia finančného zabezpečenia poskytovania dopravnej obslužnosti zo strany ústredných orgánov štátnej správy, a ďalej ustanovuje podmienky, za ktorých príslušný orgán štátnej správy musí rozhodnúť, či poskytne účelovo viazanú dotáciu na zaistenie dopravnej obslužnosti. Nie je zakotvená povinnosť poskytovania dotácie zo štátneho rozpočtu (nad rámec toho čo je rozpočtované pre agentúru, vyšší územný celok, alebo obec), ale postup na pravidelné hodnotenie finančnej situácie v oblasti verejnej dopravy a jej potrieb, sprevádzané samozrejme aj vyhodnocovaním možností štátneho rozpočtu, a ďalej mechanizmus umožňujúci reagovať v prípade hroziaceho prepadu objemu poskytovanej verejnej dopravy na základe mimoriadnych okolností.

Táto úprava nezasahuje do zabezpečovania dopravnej obslužnosti prostredníctvom agentúry, vyšších územných celkov, či obcí vrátane hradenia objednaných dopravných služieb z ich vlastných rozpočtov. Prípadná (ale nie povinná) dotácia zo štátneho rozpočtu do rozpočtu agentúry, vyššieho územného celku, či obce sa vzťahuje na prípady, keď u zvyšovania nákladov verejnej dopravy nemožno úplne spravodlivo požadovať, aby ich niesli len ich pôvodné rozpočty. Ide o prípady, keď je zvyšovanie nákladov zapríčinené buď prijatím nového právneho predpisu (pôsobnosť štátu, ktorý má u každého návrhu právneho predpisu povinnosť hodnotiť jeho ekonomické vplyvy na súkromnú a verejnú sféru), alebo nepredvídateľné mimoriadne okolnosti, napr. povodne.

K § 29

Orgánmi verejnej správy pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti Slovenskej republiky budú tak ako doposiaľ: ministerstvo, vyšší územný celok a obec, pričom novým orgánom v danej oblasti bude agentúra (t.j. Národná dopravná agentúra).

K § 30

Zriaďuje sa samostatná a nezávislá inštitúcia – Národná dopravná agentúra. Navrhuje sa zriadiť agentúru ako samostatnú právnickú osobu. Pre právnu formu agentúry bola ako najvhodnejšia zvolená forma verejnoprávnej inštitúcie, vzhľadom na povahu jej činnosti (je žiaduce, aby išlo o organizáciu verejného sektora, t.j. nebola zvolená obchodná spoločnosť, ani nezisková organizácia, a zároveň jej má byť poskytnutá nezávislosť, t.j. nebola zvolená rozpočtová organizácia, ani príspevková organizácia).

Okrem svojho sídla v Bratislave, si agentúra zriaďuje aj regionálne pracoviská v Košiciach, Banskej Bystrici, Žiline a Trnave.

Agentúra v rámci činností zabezpečujúcich dopravnú obslužnosť vykonáva najmä:

a) vypracovanie plánu základnej dopravnej obslužnosti územia štátu s rešpektovaním základných (minimálnych) štandardov dopravnej obslužnosti stanovených ministerstvom,

b) podieľa sa na tvorbe grafikonu vlakovej dopravy, autobusovej dopravy a cestovného poriadku vo verejnej osobnej doprave, pričom pri jeho zostavení spolupracuje s dotknutými vyššími územnými celkami a obcami,

c) schvaľuje prepravný poriadok a tarify v železničnej aj autobusovej doprave,

d) vyhlasuje verejnú súťaž na uzavretie zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme,

e) zostavuje plán rozvoja a modernizácie železničnej a cestnej infraštruktúry,

f) koordinuje a dohliada na správnu prevádzku dopravných spojov a liniek vo verejnej doprave.

K § 31

Orgánmi agentúry budú správna rada, generálny riaditeľ a riaditeľ regionálneho pracoviska. Podrobnosti o organizačnej štruktúre agentúry upraví organizačný poriadok agentúry.

K § 32

Vymedzuje sa zloženie členov správnej rady, ich nominovanie a voľba, a tiež ich práva a povinnosti.

Správna rada má päť členov, z ktorých štyroch volí a odvoláva minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky na návrh Ministerstva financií Slovenskej republiky, Združenia miest a obcí Slovenska, Železníc Slovenskej republiky a Zväzu autobusovej dopravy. Navrhnutí kandidáti musia byť odborníci buď na oblasť dopravy, práva alebo ekonómie. Za odborníka sa považuje osoba, ktorá má vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa, najmenej päť rokov odbornej praxe a tri roky riadiacej praxe v danej oblasti. Jedného člena správnej rady delegujú predsedovia vyšších územných celkov združených v tzv. skupine SK8.

Z dôvodu predchádzania konfliktu záujmov a v záujme objektívneho výkonu funkcie sa taxatívnym spôsobom upravuje nezlučiteľnosť funkcie člena správnej rady s funkciami v politických stranách a hnutiach, či iná aktívna angažovanosť v prospech politických strán. Funkcia člena správnej rady je nezastupiteľná verejná funkcia. Mesačná odmena členov správnej rady sa stanovuje v sume priemernej mesačnej nominálnej mzdy zamestnanca v hospodárstve Slovenskej republiky zverejnenej Štatistickým úradom Slovenskej republiky za predchádzajúci kalendárny rok.

K § 33

Funkčné obdobie člena správnej rady je päť rokov, pričom možnosť opätovného zvolenia resp. vymenovania je obmedzená dvoma po sebe nasledujúcimi obdobiami. Výkon funkcie člena správnej rady skončí z taxatívne určených dôvodov, a to: uplynutím funkčného obdobia, vzdaním sa funkcie, odvolaním a smrťou.

K § 34

Do pôsobnosti správnej rady patrí najmä dohliadanie na dodržiavanie tohto zákona a plnenie úloh agentúry, schvaľovanie dlhodobého plánu a koncepcie rozvoja agentúry, schvaľovanie plánu základnej dopravnej obslužnosti Slovenskej republiky a jeho zmeny, schvaľovanie harmonogramu plánovaných výberových konaní na uzatvorenie zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme, schvaľovanie uzatvorenia zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, kontrola hospodárenia a nakladania s majetkom agentúry. V rámci tejto kontrolnej činnosti sa upravuje oprávnenie členov správnej rady nahliadať do všetkých účtovných, ekonomických, finančných a iných dokladov a právnych dokumentov súvisiacich s hospodárením agentúry a s nakladaním s majetkom agentúry.

Správna rada tiež ministerstvu predkladá návrh prepravného poriadku a taríf cestovného, návrh na vymenovanie a odvolanie generálneho riaditeľa, či výročnú správu agentúry.

K § 35

Vymedzuje sa postavenie generálneho riaditeľa, ktorému sa priznáva právo určovať svojho zástupcu z radov zamestnancov agentúry. Zástupca plní úlohy generálneho riaditeľa v prípade jeho neprítomnosti. Ak sa uvoľní miesto generálneho riaditeľa, úlohy generálneho riaditeľa plní až do zvolenia nového generálneho riaditeľa. Kandidát na funkciu generálneho riaditeľa musí mať najmenej päťročnú prax v oblasti dopravy, práva alebo ekonómie a aspoň trojročnú riadiacu prax. Mzda generálneho riaditeľa je dvojnásobok platu poslanca Národnej rady Slovenskej republiky. Generálneho riaditeľa volí správna rada na päťročné funkčné obdobie.

Generálny riaditeľ rozhoduje o všetkých otázkach týkajúcich sa tlačovej agentúry, ktoré nie sú vyhradené do výlučnej pôsobnosti správnej rady, predovšetkým predkladá správnej rade na schválenie návrhy dlhodobých plánov a koncepcií rozvoja agentúry, predkladá správnej rade na prerokovanie návrh rozpočtu a návrh účtovnej závierky, predkladá správnej rade výročnú správu o činnosti agentúry a zabezpečuje v určených lehotách vykonanie opatrení na nápravu navrhnutých radou alebo príslušným kontrolným orgánom.

K § 36

Hoci má agentúra so sídlom v Bratislave celoslovenskú pôsobnosť, významné kompetencie získajú aj jej regionálne pracoviská a ich riaditelia. Každé zo štyroch regionálnych pracovísk má prostredníctvom svojho riaditeľa v kompetencii vypracovanie plánu základnej dopravnej obslužnosti pre územný obvod svojho regiónu, či uzatváranie zmlúv na regionálnej úrovni. Územné obvody jednotlivých regionálnych pracovísk sú uvedené v prílohe č. 1 k návrhu zákona, pričom pod jednotlivé regionálne pracoviská budú patriť jednotlivé okresy nasledovne:

**Regionálne pracovisko so sídlom v Košiciach** bude zahŕňať okresy prešovského VÚC, a to: Bardejov, Humenné, Kežmarok, Levoča, Medzilaborce, Poprad, Prešov, Sabinov, Snina, Stará Ľubovňa, Stropkov, Svidník, Vranov nad Topľou a tiež okresy košického VÚC, a to: Košice I, Košice II, Košice III, Košice IV, Košice-okolie, Michalovce, Rožňava, Sobrance, Spišská Nová Ves, Trebišov.

**Regionálne pracovisko so sídlom v Trnave** bude zahŕňať okresy bratislavského VÚC, a to: Bratislava I, Bratislava II, Bratislava III, Bratislava IV, Bratislava V, Malacky, Pezinok, Senec a tiež okresy trnavského VÚC, a to: Dunajská Streda, Galanta, Hlohovec, Piešťany, Senica, Skalica, Trnava, ako aj okresy nitrianskeho VÚC, a to: Komárno, Levice, Nitra, Nové Zámky, Šaľa, Topoľčany, Zlaté Moravce.

**Regionálne pracovisko so sídlom v Žiline** bude zahŕňať okresy žilinského VÚC, a to: Bytča, Čadca, Dolný Kubín, Kysucké Nové Mesto, Liptovský Mikuláš, Martin, Námestovo, Ružomberok, Turčianske Teplice, Tvrdošín, Žilina a tiež okresy trenčianskeho VÚC, a to: Bánovce nad Bebravou, Ilava, Myjava, Nové Mesto nad Váhom, Partizánske, Považská Bystrica, Prievidza, Púchov, Trenčín.

**Regionálne pracovisko so sídlom v Banskej Bystrici** bude zahŕňať okresy banskobystrického VÚC, a to: Banská Bystrica, Banská Štiavnica, Brezno, Detva, Krupina, Lučenec, Poltár, Revúca, Rimavská Sobota, Veľký Krtíš, Zvolen, Žarnovica, Žiar nad Hronom.

Cieľom takejto úpravy je napriek zavedeniu centralizácie, ponechanie aspoň čiastočného dopravného plánovania priamo v danom regióne.

K § 37

Kompetencie ministerstva sa v dotknutej oblasti nijako nemenia. V podstate dochádza len k presunu jeho kompetencií ustanovených v zákone o doprave na dráhach a zákone o cestnej doprave do predkladaného návrhu zákona o verejnej osobnej doprave.

K § 38

Kompetencie vyššieho územného celku sa v dotknutej oblasti nijako nemenia. V podstate dochádza len k presunu kompetencií vyššieho územného celku ustanovených v zákone o doprave na dráhach a zákone o cestnej doprave do predkladaného návrhu zákona o verejnej osobnej doprave.

K § 39

Kompetencie obce sa v dotknutej oblasti nijako nemenia. V podstate dochádza len k presunu kompetencií obce ustanovených v zákone o doprave na dráhach a zákone o cestnej doprave do predkladaného návrhu zákona o verejnej osobnej doprave.

K § 40 až § 42

Aj v tomto prípade dochádza len k presunu kompetencií v oblasti dozoru a sankcií pri pravidelnej doprave zo zákona o doprave na dráhach a zo zákona o cestnej doprave do predkladaného návrhu zákona o verejnej osobnej doprave.

Jedinou zmenou je, že dozor nad mestskou dopravou nebude vykonávať obec ako jej objednávateľ, ale vyšší územný celok, v obvode ktorého sa daná obec nachádza. Cieľom navrhnutej zmeny je odbremenenie obcí od dozoru nad vybavením technickej základne, dodržiavaním prevádzkovej povinnosti a tarify, dodržiavaním prepravného poriadku, cestovného poriadku a plnením záväzku zo zmluvy. Kontrola je hospodárna, efektívna a dobre vykonaná, ak ju kontrolný subjekt vykonáva často. Práve vyššie územné celky majú najlepšie predpoklady k hospodárnej, efektívnej a odbornej kontrole z viacerých hľadísk. Či už ide o oblasť finančného alebo personálneho obsadenia kontrolného subjektu. Vyžadovať od každej obce objednávajúcej dopravu aj schopnosť vykonávať dozor nie je hospodárne.

K § 43

Na konanie podľa tohto zákona sa vzťahuje Správny poriadok s výnimkou postupu pri verejnej súťaži podľa § 12 až 19 a pri tvorbe grafikonu vlakovej dopravy a cestovného poriadku autobusovej dopravy podľa § 30 ods. 4 písm. d). Výnimku predstavujú tiež prípady, ak návrh zákona ustanovuje inak ako je to ustanovené v Správnom poriadku.

Ustanovenia tohto zákona sa primerane použijú aj pri preprave cestujúcich vo vnútrozemskej plavbe.

Na reguláciu cestovného sa ani v budúcnosti nebude vzťahovať všeobecný predpis o cenách.

K § 44

Zavádza sa splnomocňovacie ustanovenie, na základe ktorého ministerstvo vydá všeobecne záväzným právnym predpisom (vyhláškou) podrobnosti o:

* náležitostiach žiadosti o kompenzáciu,
* obsahových náležitostiach plánu dopravnej obslužnosti a minimálny rozsah, pravidlá jeho zostavovania a štandardy základnej dopravnej obslužnosti územia,
* nákladoch, výnosoch a prevádzkových aktívach, ktoré môžu byť využité pre zostavenie finančného modelu, vymedzení čistého príjmu a maximálnej dovolenej miery výnosu na kapitál, spôsobe, akým náklady, výnosy a prevádzkové aktíva dopravca preukazuje objednávateľovi, spôsobe zostavenia finančného modelu, spôsobe určenia nadmernej kompenzácie a pravidiel pre zmenu výšky kompenzácie
* požiadavkách na náležitosti systémov platieb a odbavenia cestujúcich, ich zariadení a technológií,
* podrobnosti o požiadavkách a postupoch pre zaistenie technickej a prevádzkovej prepojiteľnosti elektronických systémov platieb a odbavenia cestujúcich a určených zariadení a technológií,
* regulácii cestovného,
* náležitostiach návrhu na určenie cestovného a o postupe pri regulácii cestovného,
* rozsahu prevádzkových údajov o službách vo verejnom záujme podľa § 38 písm. e) a § 39 písm. d) a frekvencii ich poskytovania ministerstvu,
* štruktúre základných tarifných skupín a minimálnych spôsoboch dokladovania príslušnosti cestujúcich v rámci nich podľa § 36 ods. 4 písm. e),
* štandardoch technického zabezpečenia vydávania a kontrole cestovných dokladov podľa § 30 ods. 4 písm. f).

K § 45

Prechodnými ustanoveniami sa zabezpečuje, že existujúce zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvorené podľa zákona o doprave na dráhach a zákona o cestnej doprave ostávajú v platnosti a riadia sa predpismi, podľa ktorých boli uzatvorené.

**K Čl. II**

Z dôvodu novej definície zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme podľa navrhovaného zákona o verejnej osobnej doprave sa aktualizuje aj piata časť predmetného zákona, ktorá sa týka zmluvného vzťahu medzi železnicami a objednávateľom dopravy. Jedná sa najmä o zjednotenie terminológie.

**K Čl. III**

Z dôvodu novej definície zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme podľa navrhovaného zákona o verejnej osobnej doprave dochádza k zjednoteniu terminológie.

**K Čl. IV**

Z dôvodu, že vyššie územné celky sa stanú už „len“ sekundárnymi objednávateľmi dopravy, navrhuje sa znížiť výnos dane, ktorý je príjmom rozpočtu vyššieho územného celku zo súčasných 30% na 25%.

**K Čl. V**

K bodom 1 a 2

Z dôvodu predloženia návrhu zákona o verejnej osobnej doprave, ktorý preberá kompetencie týkajúce sa objednávania dopravných služieb sa zo zákona o doprave na dráhach sa vypúšťajú ustanovenia

* o zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme,
* o prepravnom poriadku a
* o tarife.

Keďže zákon na uvedenú zmluvu vo viacerých častiach odkazuje, je potrebné spresniť, že zmluvou o dopravných službách vo verejnom záujme sa už bude rozumieť zmluva podľa zákona o verejnej osobnej doprave. Zákon taktiež na viacerých miestach odkazuje na pojem tarifa či prepravný poriadok, preto sa navrhuje spresnenie a zjednotenie aj týchto pojmov.

K bodu 3

Najzásadnejším prínosom návrhu zákona o verejnej osobnej doprave je rozšírenie okruhu objednávateľov dopravných služieb. Objednávateľom verejnej osobnej dopravy sa okrem štátu, vyššieho územného celku a obce stáva aj agentúra.

K bodom 4 a 5

Ustanovenia o prepravných podmienkach vo verejnej doprave sú z dôvodu jednotnosti právnej úpravy vyňaté a presunuté do navrhovaného zákona o verejnej osobnej preprave.

K bodu 6

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. V bodmi 4 a 5 tohto návrhu zákona.

K bodu 7

Z dôvodu predloženia návrhu zákona o verejnej osobnej doprave, ktorý preberá kompetencie týkajúce sa objednávania dopravných služieb, sa zo zákona o doprave na dráhach vypúšťajú ustanovenia o dopravnej obslužnosti, pláne dopravnej obslužnosti, zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme, spôsobe a procesoch týkajúcich sa uzatvorenia zmlúv, ale aj o dotáciách. Všetky uvedené ustanovenia (§ 19 až § 22 zákona o doprave na dráhach) boli presunuté do predkladaného návrhu zákona o verejnej osobnej doprave.

K bodu 8

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. V bodmi 4, 5 a 7 tohto návrhu zákona.

K bodom 9, 12 a 17

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. V bodom 7 tohto návrhu zákona.

K bodom 10, 11 a 16

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. V bodom 5 tohto návrhu zákona.

K bodu 13 a 14

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. V bodom 1 tohto návrhu zákona.

K bodu 15

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. V bodom 4 tohto návrhu zákona.

**K Čl. VI**

K bodom 1 až 5

Z dôvodu predloženia návrhu zákona o verejnej osobnej doprave, ktorý preberá kompetencie týkajúce sa objednávania dopravných služieb sa zo zákona o cestnej doprave vypúšťajú ustanovenia

* o zmluve o službách,
* o prepravnom poriadku,
* o tarife,
* o dopravnej obslužnosti a
* o pláne dopravnej obslužnosti.

Keďže zákon na uvedenú zmluvu vo viacerých častiach odkazuje, je potrebné spresniť, že zmluvou o službách sa už bude rozumieť zmluva podľa zákona o verejnej osobnej doprave. Zákon taktiež na viacerých miestach odkazuje aj na ďalšie uvedené pojmy, preto sa navrhuje spresnenie a zjednotenie terminológie aj týchto prípadoch.

K bodu 6

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. VI bodom 11 tohto návrhu zákona.

K bodu 7

Z dôvodu predloženia návrhu zákona o verejnej osobnej doprave, ktorý preberá kompetencie týkajúce sa objednávania dopravných služieb sa zo zákona o cestnej doprave, sa vypúšťajú ustanovenia týkajúce sa prepravného poriadku, pričom sa prakticky bezo zmien presúvajú do predkladaného návrhu zákona o verejnej osobnej doprave.

K bodu 8

Z dôvodu predloženia návrhu zákona o verejnej osobnej doprave, ktorý preberá kompetencie týkajúce sa objednávania dopravných služieb sa zo zákona o cestnej doprave, sa vypúšťajú ustanovenia o tarife, dopravnej obslužnosti, pláne dopravnej obslužnosti, zmluve o službách, ale aj o príspevku. Všetky uvedené ustanovenia (§ 17, § 18, § 20 až § 22 zákona o cestnej doprave) boli presunuté do predkladaného návrhu zákona o verejnej osobnej doprave.

K bodom 9 a 10

Najzásadnejším prínosom návrhu zákona o verejnej osobnej doprave je rozšírenie okruhu objednávateľov dopravných služieb. Objednávateľom verejnej osobnej dopravy sa okrem štátu, vyššieho územného celku a obce stáva aj agentúra.

K bodom 11 a 13

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. VI bodom 16 tohto návrhu zákona.

K bodu 12

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. VI bodom 8 tohto návrhu zákona.

K bodom 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23 a 27

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. VI bodmi 9 a 10 tohto návrhu zákona.

K bodu 21

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. VI bodom 20 tohto návrhu zákona.

K bodu 24

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. VI bodom 7 tohto návrhu zákona.

K bodu 25

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. VI bodom 23 tohto návrhu zákona.

K bodu 26

Legislatívno-technická úprava bezprostredne súvisiaca s čl. VI bodom 24 tohto návrhu zákona.

**K Čl. VII**

Navrhuje sa účinnosť návrhu zákona so zohľadnením potrebnej dĺžky legisvakančnej lehoty na 1. marca 2020.

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**návrhu zákona** **s právom Európskej únie**

**1. Navrhovateľ zákona:** skupina poslancov Národnej rady Slovenskej republiky

**2. Názov návrhu zákona:** návrh zákona o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov

**3. Predmet návrhu zákona:**

1. je upravený v primárnom práve Európskej únie, a to v článku 14 (služby všeobecného hospodárskeho záujmu), článku 93 (náhrada za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou) a článku 106 ods. 2 (podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu) Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
2. je upravený v sekundárnom práve Európskej únie, a to v:

* nariadení 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, s. 1),
* smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor *(*Ú. v. EÚ L 343, 14. 12. 2012, s. 32*)*,
* smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28. 3. 2014, s. 65)
* smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28. 3. 2014, s. 243),

1. je obsiahnutý v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie, a to:

- rozhodnutie Súdneho dvora vo veci C-253/18, Stadt Euskirchen / Rhenus Veniro GmbH & Co. KG, [2019] - priame zadanie zmlúv týkajúcich sa služieb vo verejnom záujme v autobusovej doprave a koncesné zmluvy,

- rozhodnutie Súdneho dvora vo veci C-266/17, Rhein-Sieg-Kreis / Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH, BVR Busverkehr Rheinland GmbH, [2019] – priame zadanie zmlúv týkajúcich sa služieb vo verejnom záujme v autobusovej doprave,

- rozhodnutie Súdneho dvora vo veci C-350/17, Autoline Toscane SpA / Mobit Soc.cons.arl, [2019] – uplatnenie čl. 5 nariadenia 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 na zákazky zadané priamym zadaním a pojem interného poskytovateľa,

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

1. lehota na transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012 , ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor *uplynula 16. 6. 2015,* pričom táto smernica bola prebratá do vnútroštátneho právneho poriadku riadne a včas spôsobom uvedeným v písmene c); lehota na transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES; lehota na transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES *uplynula 18. 4. 2016,* pričom táto smernica bola prebratá do vnútroštátneho právneho poriadku riadne a včas spôsobom uvedeným v písmene c),
2. v danej oblasti nebol proti Slovenskej republike začatý postup Európskej komisie a ani konanie Súdneho dvora Európskej únie podľa článkov 258 až 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
3. smernice uvedené v  bode 3 písm. b) tejto doložky zlučiteľnosti boli úplne transponované do:

* prvá z uvedených smerníc do:
* zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok),
* zákona č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov,
* zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky,
* zákona č. 259/2001 Z. z. o Železničnej spoločnosti, a. s., a o zmene a doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení zákona č. 152/1997 Z. z.,
* zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
* zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach,
* zákona č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
* zákona č. 259/2015 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony,
* opatrenia Dopravného úradu č. 1/2017 o regulačnom rámci pre určovanie úhrad za prístup a používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení,
* opatrenia Dopravného úradu č. 2/2018, ktorým sa určujú úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam.
* druhá z uvedených smerníc do:
* z[ákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=NIM:21915),
* v[yhlášky Úradu pre verejné obstarávanie č. 152/2016 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o oznámeniach používaných vo verejnom obstarávaní a o ich obsahu](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=NIM:21915),
* vyhlášky Úradu pre verejné obstarávanie č. 153/2016 Z. z., ktorou sa ustanovuje finančný limit pre nadlimitnú zákazku, finančný limit pre nadlimitnú koncesiu a finančný limit pri súťaži návrhov.
* tretia z uvedených smerníc do:
* z[ákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=NIM:21915),
* v[yhlášky Úradu pre verejné obstarávanie č. 152/2016 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o oznámeniach používaných vo verejnom obstarávaní a o ich obsahu](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=NIM:21915),
* vyhlášky Úradu pre verejné obstarávanie č. 153/2016 Z. z., ktorou sa ustanovuje finančný limit pre nadlimitnú zákazku, finančný limit pre nadlimitnú koncesiu a finančný limit pri súťaži návrhov.

1. **Stupeň zlučiteľnosti návrhu zákona s právom Európskej únie:**

- úplný.

**DOLOŽKA**

**vybraných vplyvov**

**A.1. Názov materiálu:** návrh zákona o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov

**Termín začatia a ukončenia PPK:** *bezpredmetné*

**A.2. Vplyvy:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Pozitívne | Žiadne | Negatívne |
| 1. Vplyvy na rozpočet verejnej správy | x |  | x |
| 2. Vplyvy na podnikateľské prostredie – dochádza k zvýšeniu regulačného zaťaženia? |  | x |  |
| 3. Sociálne vplyvy |  | x |  |
| – vplyvy na hospodárenie obyvateľstva, | x |  |  |
| – sociálnu exklúziu, |  | x |  |
| – rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť |  | x |  |
| 4. Vplyvy na životné prostredie | x |  |  |
| 5. Vplyvy na informatizáciu spoločnosti |  | x |  |

**A.3. Poznámky**

*Návrh zákona bude mať na jednej strane negatívny dopad na rozpočet verejnej správy, na druhej strane sa očakáva výrazne pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Len zanedbateľne negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy pramení z dôvodu zriadenia a fungovania Národnej dopravnej agentúry. Predpokladá sa, že chod agentúry si ročne vyžiada približne 6 až 8 mil. eur. Na druhej strane sa jej zriadením a činnosťou výrazne zefektívni zabezpečovanie verejných dopravných služieb, v dôsledku čoho sa očakáva výrazné zefektívnenie využitia prostriedkov, vynakladaných v súčasnosti na zabezpečovanie dopravnej obslužnosti územia Slovenskej republiky, najmä v dôsledku postupného zvyšovania počtu prepravených cestujúcich a vzrastu s tým súvisiacich tržieb. Tým bude zabezpečená kompenzácia nákladov agentúry.*

*Vďaka efektívnejšiemu zabezpečovaniu dopravnej obslužnosti územia Slovenskej republiky, zvýšenej ponuke spojení a tiež integrácii verejnej dopravy a jej elektronizácii sa vytvorí priestor aj na určitú úpravu cestovného smerom nadol. To všetko bude mať výrazne pozitívne sociálne vplyvy, najmä v oblasti hospodárenia obyvateľstva.*

*Návrh zákona môže v dôsledku efektívnejšej a lepšie nastavenej dopravnej obslužnosti, nepriamo pozitívne vplývať aj na životné prostredie, keďže viac osôb začne využívať verejnú dopravu. Návrh zákona nebude mať žiaden vplyv na podnikateľské prostredie ani na informatizáciu spoločnosti.*

*Presné vyčíslenie pozitívnych vplyvov nie je možné z dôvodu, že sa nedá odhadnúť, v koľkých prípadoch súbežných a nehospodárnych autobusových liniek a vlakových tratí sa upraví cestovný poriadok.*

**A.4. Alternatívne riešenia**

*bezpredmetné*

**A.5. Stanovisko gestorov**

*Návrh zákona bol zaslaný na vyjadrenie Ministerstvu financií SR a stanovisko tohto ministerstva tvorí súčasť predkladaného materiálu.*