Dôvodová správa

**Všeobecná časť:**

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „MDV SR“) v spolupráci s Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny (ďalej len „MPSVR SR“) vypracovalo návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (ďalej len „návrh zákona“) na základe bodu B.6 uznesenia vlády SR č. 634/2020.

 Primárnym cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 z 15. júla 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 (ďalej len „smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057“). Zároveň sa predmetným návrhom zabezpečí vykonanie Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov.

Aktuálne je oblasť vysielania pracovníkov upravená v smernici 96/71/ES a pravidlá týkajúce sa administratívnych požiadaviek vysielania sú uvedené v smernici 2014/67/EÚ a v smernici 201/957/EÚ. Tieto pravidlá nie sú vhodné pre oblasť cestnej dopravy, ktorá sa vyznačuje vysokou mierou mobility. Mnohé členské štáty zaviedli vnútroštátne opatrenia na uplatňovanie a dodržiavanie ustanovení o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy, ktoré viedli k právnej neistote, vysokej administratívnej záťaži čo výrazným spôsobom znižuje konkurencieschopnosť prevádzkovateľov cestnej dopravy z iných členských štátov Európskej únie. Na základe týchto poznatkov boli preto prijaté špecifické pravidlá týkajúce sa vysielania vodičov ustanovené v článku 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057.

V súčasnosti platný zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o organizácii pracovného času v doprave“) ustanovuje minimálne požiadavky na organizáciu pracovného času v doprave. Upravuje pravidlá týkajúce sa vykonávania cestných kontrol a kontrol dopravných podnikov ako aj pôsobnosť orgánov štátnej správy v uvedených oblastiach. Subsidiárne sa na pracovnoprávne vzťahy zamestnancov v doprave vzťahuje Zákonník práce.

Návrh zákona s účinnosťou od 2. februára 2022 zjednotí pravidlá vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy v rámci Európskej únie. Určí, že medzinárodná doprava v tranzite cez územie členského štátu nepredstavuje vysielanie a zároveň určí, ktoré dopravné činnosti majú výnimku z pravidiel týkajúcich sa vysielania, a to najmä v súvislosti s bilaterálnymi prepravami medzi členskými štátmi Európskej únie. Kabotážna preprava bude považovaná za vysielanie. Informácie a doklady k vysielaniu sa budú vymieňať prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu, ktorý je už v súčasnosti využívaný na spoluprácu medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskou komisiou.

 Predkladaný návrh zákona sa týka pracovných podmienok v oblasti organizácie pracovného času, t. j. dôležitých záujmov zamestnancov a zamestnávateľov a preto bude prerokovaný v Hospodárskej a sociálnej rade Slovenskej republiky.

Podrobnosti týkajúce sa vplyvu na rozpočet verejnej správy, podnikateľské prostredie, sociálny vplyv, životné prostredie, informatizáciu spoločnosti, na služby verejnej správy pre občana, na manželstvo, rodičovstvo a rodinu sú uvedené v doložke vplyvov.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi a nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, so zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi, medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná, ako aj s právom Európskej únie.

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |
| --- |
| 1. **Základné údaje**
 |
| **Názov materiálu** |
| Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony. |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republikyMinisterstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky |
| **Charakter predkladaného materiálu** |[ ]  Materiál nelegislatívnej povahy |
|  |[x]  Materiál legislatívnej povahy |
|  |[x]  Transpozícia práva EÚ |
| *V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:*Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 z 15. júla 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012. |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | *3.máj 2021 – 14.máj.2021* |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** | *24. máj 2021 – 11. júna 2021* |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR\*** | *august 2021* |
|  |
| 1. **Definovanie problému**
 |
| *Uveďte základné problémy, na ktoré navrhovaná regulácia reaguje.*Hlavným dôvodom je transpozícia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 z 15. júla 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 (ďalej len „smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057“). Termín na transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 členskými štátmi je 2. február 2022 a transpozícia v Slovenskej republike bude zabezpečená zákonom, ktorým sa mení a dopĺňa * zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov,
* zákon č. 311/2001 Z. z. Zákonník práce v znení neskorších predpisov,
* zákon č. 351/2015 Z. z. o cezhraničnej spolupráci pri vysielaní zamestnancov na výkon prác pri poskytovaní služieb a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 307/2019 Z. z.

Zároveň návrhom novely zákona č. 462/2007 Z. z. sa zabezpečí vykonanie Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov.Vypracovanie návrhu novely predmetných zákonov vychádza z návrhu na určenie zodpovednosti ministerstiev, ostatných ústredných orgánov štátnej správy a niektorých orgánov verejnej moci za aplikáciu a prijatie opatrení na vnútroštátnej úrovni k nariadeniam Európskej únie a rozhodnutiam Európskej únie schváleného uznesením vlády Slovenskej republiky č. 634/2020 zo dňa 7.10. 2020 ako aj z Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky na rok 2021. |
| 1. **Ciele a výsledný stav**
 |
| Uveďte hlavné ciele navrhovaného predpisu (aký výsledný stav chcete reguláciou dosiahnuť).V súčasnosti je oblasť vysielania pracovníkov upravená v smernici 96/71/ES a pravidlá týkajúce sa administratívnych požiadaviek vysielania sú uvedené v smernici 2014/67/EÚ. Tieto pravidlá nie sú vhodné pre oblasť cestnej dopravy, ktorá sa vyznačuje vysokou mierou mobility. Mnohé členské štáty zaviedli vnútroštátne opatrenia na uplatňovanie a dodržiavanie ustanovení o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy, ktoré viedli k právnej neistote, vysokej administratívnej záťaži čo výrazným spôsobom znižuje konkurencieschopnosť prevádzkovateľov cestnej dopravy z iných členských štátov Európskej únie. Na základe týchto poznatkov boli prijaté špecifické pravidlá týkajúce sa vysielania vodičov ustanovených v článku 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057.Právna úprava s účinnosťou od 2. februára 2022 zjednotí pravidlá vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy v rámci Európskej únie. Určí, že medzinárodná doprava v tranzite cez územie členského štátu nepredstavuje vysielanie a zároveň určí, ktoré dopravné činnosti majú výnimku z podmienok vysielania, a to najmä v súvislosti s bilaterálnymi prepravami medzi členskými štátmi Európskej únie. Kabotážna preprava bude považovaná za vysielanie. Informácie a doklady k vysielaniu sa budú vymieňať prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu, ktorý je už v súčasnosti využívaný na spoluprácu medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskou komisiou. |
| 1. **Dotknuté subjekty**
 |
| *Uveďte subjekty, ktorých sa zmeny návrhu dotknú priamo aj nepriamo:*Prevádzkovatelia cestnej dopravy, vodiči nákladných vozidiel a autobusov, registrované a autorizované dielne na vykonávanie inštalácie a overovanie záznamových zariadení, Národný inšpektorát práce SR, inšpektoráty práce, Ministerstvo vnútra SR, Prezídium policajného zboru.  |
| 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 príslušné ustanovenia s cieľom zabezpečiť transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057, zabezpečiť vykonanie Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 a aj upraviť podmienky na základe aplikačnej praxe. |
| 1. **Vykonávacie predpisy**
 |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | [ ]  Áno | [x]  Nie |
| *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:* |
| 1. **Transpozícia práva EÚ**
 |
| *Uveďte, v ktorých ustanoveniach ide národná právna úprava nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ spolu s odôvodnením.*Navrhovaná úprava nie je nad rámec minimálnych požiadaviek ani nad rámec minimálnej transpozičnej povinnosti. V rámci predkladanej právnej úpravy nebol identifikovaný gold-plating. |
|  |
| 1. **Preskúmanie účelnosti\*\***
 |
| *Uveďte termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti navrhovaného predpisu.**Uveďte kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané.**---* |
| \* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky. \*\* nepovinné |
|  |
| 1. **Vplyvy navrhovaného materiálu**
 |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** |[x]  **Pozitívne** |[ ]  **Žiadne** |[x]  **Negatívne** |
|  z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy |[x]  Áno |[ ]  Nie |[ ]  Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** |[x]  **Pozitívne** |[ ]  **Žiadne** |[x]  **Negatívne** |
|  z toho vplyvy na MSP |[x]  Pozitívne |[ ]  Žiadne |[x]  Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho** |  |  |  |  |  |  |
|  **vplyvy služieb verejnej správy na občana** | **☐** | **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** | **☐** | **Negatívne“** |
|  **vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe** | **☐** | **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** | **☐** | **Negatívne“** |
| **Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu** | **☐** | **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** | **☐** | **Negatívne“** |

|  |
| --- |
| 1. **Poznámky**
 |
| *V prípade potreby uveďte doplňujúce informácie k návrhu.*Tým, že ide o transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 a implementácie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 identifikované náklady majú primárne súvis so zmenami v legislatíve EÚ. Návrh zákona môže mať pozitívny vplyv na informatizáciu a to z dôvodu, že v rámci vysielania vodičov sa budú vymieňať informácie prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu tzv. IMI systém, ktorý je už v súčasnosti využívaný na spoluprácu medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskou komisiou v iných oblastiach. Prevádzkovateľom systému IMI je Európska komisia v tejto súvislosti pre Slovenskú republiku nevzniknú náklady z hľadiska informatizácie. Systém IMI nie je informačným systémom verejnej správy, z tohto dôvodu nie je ani zapísaný v centrálnom metainformačnom systéme verejnej správy. |
| 1. **Kontakt na spracovateľa**
 |
| *Uveďte údaje na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov*Ing. Marek Hudec, Odbor cestnej dopravy MDV SR, 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.*Štatistické údaje Národného inšpektorátu práce, Prezídia policajného zboru.Štatistické údaje – Jednotný informačný systém v cestnej doprave, Informačné zdroje Európskej komisie. |
| 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***II. Pripomienky a návrhy zmien:** Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:**K doložke vybraných vplyvov**Komisia žiada predkladateľa, aby okrem rozpisu transponovaných smerníc uviedol v časti 7. Transpozícia práva EÚ aj skutočnosť, či návrh nejde nad rámec minimálnej transpozičnej povinnosti - tzv. identifikácia efektu gold-platingu, a to najmä z hľadiska odôvodnenosti, resp. neodôvodnenosti jeho existencie v prípade jeho identifikácie.**MDV SR: Pripomienka akceptovaná. Doložka vybraných vplyvov bola upravená na základe pripomienok Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády SR na posudzovanie vybraných vplyvov.** **K vplyvom na podnikateľské prostredie**Komisia odporúča predkladateľovi materiálu popísať a vysvetliť v Analýze vplyvov, v časti 3.3.1. Priame finančné  náklady  -  z čoho vychádzal pri uvedení pokút, či ide o odhad, alebo čerpal z minulých rokov, príp. uviesť sumu aj na 1 podnikateľský subjekt. Komisia žiada o popis a vyčíslenie úspor v nadväznosti na avizovaný a v Doložke vybraných vplyvov vyznačený aj pozitívny vplyv predloženého materiálu na podnikateľské prostredie vrátane MSP. V časti 3.3.3 Administratívne náklady Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie predkladateľ pri kalkulácií nákladov na podnikateľské prostredie okrem iného uvádza, že pri výpočtoch používa hodnotu, ktorá je, „priemerná hrubá mzda v národnom hospodárstve (835 EUR)“. Keďže podľa najnovších údajov Štatistického úradu SR dosahovala priemerná nominálna mesačná mzda v národnom hospodárstve v roku 2020 sumu 1133 eur, Komisia odporúča pri výpočtoch vychádzať z uvedenej aktuálnej sumy. Podľa aktuálnej priemernej hrubej mesačnej mzdy 1133 eur sú admin. náklady vo výške 339,84 eur (časová náročnosť 60 min., frekvencia 4x mesačne).**MDV SR: Pripomienka akceptovaná. Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie bola upravená na základe pripomienok Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády SR na posudzovanie vybraných vplyvov.** **K vplyvom na rozpočet verejnej správy**Podľa doložky vybraných vplyvov má návrh pozitívny a negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Negatívny vplyv je rozpočtovo zabezpečený. V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy sú vyčíslené príjmy od roku 2023 každoročne v sume 107,640 tis. eur, z toho MV SR 22,555 tis. eur a MPSVR SR v sume 85,085 tis. eur a výdavky v roku 2023 v sume 188 tis. eur, z toho MV SR v sume 88,0 tis. eur a MPSVR SR v sume 100 tis. eur, ktorých financovanie je rozpočtovo zabezpečené v dotknutých kapitolách.V tabuľke č. 1, v riadkoch „v tom: MPSVR SR“ a“ v tom MV SR“ Komisia žiada doplniť programy.V časti 2.1.1. Financovanie návrhu, v texte poslednej vety „Finančné prostriedky by mali byť zabezpečené v rámci disponibilných prostriedkov rozpočtu verejnej správy a mali by byť kryté efektívnejším výberom pokút na pozemných komunikáciách“ Komisia žiada slovné spojenie „... mali by byť kryté ...“ nahradiť slovným spojením „... budú kryté ...“.**MDV SR: Pripomienka akceptovaná. Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy bola upravená na základe pripomienok Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády SR na posudzovanie vybraných vplyvov.** **K vplyvom na informatizáciu**Komisia súhlasí s tým, že predmetný návrh zákona môže mať vplyv na informatizáciu spoločnosti. Komisia v tomto zmysle žiada predkladateľa o opravu analýzy vplyvov, nakoľko nie je vyplnená správne a v plnom rozsahu.**MDV SR: Pripomienka akceptovaná. Analýza vplyvov na informatizáciu bola upravená.****III. Záver:** Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje **nesúhlasné stanovisko** s materiálom predloženým na predbežné pripomienkové konanie s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa pripomienok v bode II. |

**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)** |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **107 640** | **107 640** | **107 640** |
| v tom: MPSVR SR | 0 | 22 555 | 22 555 | 22 555 |
| v tom: MV SR | 0 | 85 085 | 85 085 | 85 085 |
| ***z toho:***  |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **107 640** | **107 640** | **107 640** |
| *Rozpočtové prostriedky* | 0 | 107 640 | 107 640 | 107 640 |
| *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** | **188 000** | **0** | **0** |
| v tom: MPSVR SR  | 0 | 88 000 |  |  |
| v tom: MV SR |  | 100 000 |  |  |
| ***z toho:***  |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** |  | **188 000** |  |  |
| *Rozpočtové prostriedky* |  | 188 000 |  |  |
| *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** | **188 000** | **0** | **0** |
| v tom: MPSVR SR - 0EK0H03 | 0 | 88 000 |  | 0 |
| v tom: MV SR- 0EK0B04 | 0 | 100 000 |  | 0 |
| **Iné ako rozpočtové zdroje** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv / úspora** | **0** | **0** | **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:**

|  |
| --- |
| V súvislosti s navrhovanou právnou úpravou budú potrebné náklady na obstaranie zariadenia na diaľkovú včasnú detekciu potrebným na komunikáciu údajov s tachografom vozidla pri vykonávaní cielených cestných kontrol. Nariadenie Európskeho parlamentu (EÚ) č. 165/2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy v platnom znení ustanovuje povinnosť v článku 9 pre členské štáty vybaviť svoje kontrolné orgány zariadením na diaľkovú včasnú detekciu potrebným na komunikáciu údajov pri vykonávaní cielených cestných kontrol. Termín na vybavenie kontrolných orgánov týmto zariadením je 21. august 2024. Dovtedy sa môžu členské štáty rozhodnúť, či svoje kontrolné orgány vybavia takýmto zariadením na diaľkovú včasnú detekciu. Vo všeobecnosti takéto zariadenie pomôže inšpektorom práce a policajnému zboru v selekcii vozidla podľa porušení v tachografe pre vykonanie cestnej kontroly. Odhadujeme výdavok z verejných zdrojov na 8 kusov takéhoto zariadenia pre inšpektorov práce vo výške 88 000 eur na rok 2023. Pre policajný zbor vzhľadom na iného dodávateľa vo výške 100 000 eur za 16 kusov. Finančné prostriedky budú zabezpečené v rámci disponibilných prostriedkov rozpočtu verejnej správy a budú kryté efektívnejším výberom pokút na pozemných komunikáciách.  |

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

Hlavným dôvodom predloženia návrhu je transpozícia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 z 15. júla 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 (ďalej len „smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057“).

Zároveň návrhom novely zákona č. 462/2007 Z. z. sa zabezpečí vykonanie Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov.

.......................................................................................................................................................

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

 zmena v nároku

 nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

 kombinovaný návrh

 x iné

**2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie**

Nariadenie Európskeho parlamentu (EÚ) č. 165/2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy v platnom znení ustanovuje povinnosť v článku 9 pre členské štáty vybaviť svoje kontrolné orgány zariadením na diaľkovú včasnú detekciu potrebným na komunikáciu údajov pri vykonávaní cielených cestných kontrol. Termín na vybavenie kontrolných orgánov týmto zariadením je 21. august 2024. Dovtedy sa môžu členské štáty rozhodnúť, či svoje kontrolné orgány vybavia takýmto zariadením na diaľkovú včasnú detekciu. Vo všeobecnosti takéto zariadenie pomôže inšpektorom práce a policajnému zboru v selekcii vozidla pre vykonanie cestnej kontroly, a to najmä u tých vozidiel, kde už na základe diaľkového prenosu dát zo záznamového zariadenia je predpoklad porušení. Odhadujeme výdavok z verejných zdrojov na 8 kusov takéhoto zariadenia pre inšpektorov práce vo výške 88 000 eur na rok 2023. Pre policajný zbor vzhľadom na iného dodávateľa vo výške 100 000 eur za 16 kusov.

Finančné prostriedky budú zabezpečené v rámci disponibilných prostriedkov rozpočtu verejnej správy na príslušný rok.

Finančné prostriedky pre MV SR v sume 100 000 eur budú v roku 2023 uvoľnené zo zdrojov kapitoly Všeobecnej pokladničnej správy, kde sa momentálne všetky kapitálové výdavky rozpočtujú.

Návrh zákona môže mať pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Zvyšujú sa pokuty za porušenie zákona ukladané v blokovom konaní z výšky 330 eur na 700 eur a pokuty za porušenie zákona ukladané v rozkaznom konaní z 500 eur na 1000 eur. Podľa štatistických údajov Národného inšpektorátu práce v sledovanom období od 01. 01. 2020 do 31. 12. 2020 inšpektori práce uložili vodičom na pozemných komunikáciách 619 blokových pokút v celkovej výške 57 915 EUR (priemer 94 eur) pri kontrolách vodičov v dopravných podnikoch bolo vodičom uložených 73 pokút v celkovej výške 5 870 eur. Inšpektori práce uložili v roku 2020 celkovo 830 pokút v celkovej výške 418 045 eur. Ak počítame navýšenie priemeru ukladaných pokút v blokovom konaní na priemer cca 130 eur, tak očakávame pozitívny vplyv na verejné financie vo výške 80 470 eur, čo je navýšenie o 22 555 eur ročne (130 eur x 619 – 57 915 eur).

Podľa štatistických údajov Prezídia policajného zboru MV SR v sledovanom období od 01. 01. 2020 do 31. 12. 2020 policajti v oblasti sociálnej legislatívy uložili vodičom na pozemných komunikáciách 2 362 pokút v celkovej výške 174 735 eur (priemer 74 eur). Ak počítame navýšenie priemeru ukladaných pokút v blokovom konaní na priemer cca 110 eur tak očakávame pozitívny vplyv na verejné financie vo výške 259 820 eur, čo je navýšenie o 85 085 eur ročne (110 eur x 2 362 – 174 735 eur).

**MPSVR SR**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| **Daňové príjmy (100)1** |  |  |  |  |   |
| **Nedaňové príjmy (200)1** |  | **22 555** | **22 555** | **22 555** |   |
| **v tom: 221 004 – Ostatné poplatky** |  | **0** |  **0** | **0** |  |
|  **222 003 – Za porušenie predpisov** |  | **22 555** | **22 555** | **22 555** |  |
| **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** | **22 555** |  **22 555** |  **22 555** |   |

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.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| **Daňové príjmy (100)1** |  |  |  |  |   |
| **Nedaňové príjmy (200)1** |  | **85 085** | **85 085** | **85 085** |   |
| **v tom: 221 004 – Ostatné poplatky** |  | **0** |  **0** | **0** |  |
|  **222 003 – Za porušenie predpisov** |  | **85 085** | **85 085** | **85 085** |  |
| **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** | **85 085** |  **85 085** |  **85 085** |   |

**MV SR**

**Poznámka:**

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

 MPSVR SR

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| **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)** |  | **88 000** | **0** | **0** |   |
|  Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 |  | 88 000 | 0 | 0 |   |
|  v tom: 713 005 |  | 88 000  | 0 | 0 |  |
|  Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |   |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |   |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** |  | **88 000** | **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.

MV SR

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| **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)** |  | **100 000** | **0** | **0** |   |
|  Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 |  | 100 000 | 0 | 0 |   |
|  v tom: 713 005 |  | 100 000 | 0 | 0 |  |
|  Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |   |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |   |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** |  | **100 000** | **0** | **0** |   |

|  |
| --- |
| **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)** |
|[x]  **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 dopravcov v nákladnej a v osobnej doprave. K 31. decembru 2020 bolo v Slovenskej republike evidovaných 7 152 dopravcov, ktorí boli držiteľmi licencie Spoločenstva pre nákladnú dopravu. Títo dopravcovia majú vydané overené kópie licencií Spoločenstva pre vozidlá v počte 53 662.K 31. decembru 2020 bolo v Slovenskej republike evidovaných 826 dopravcov, ktorí boli držiteľmi licencie Spoločenstva na medzinárodnú osobnú prepravu autobusmi a autokarmi. Títo dopravcovia majú vydané 4 058 overených kópii licencií Spoločenstva pre ich vozidlá. Návrh zákona sa bude týkať aj 2 registrovaných dielní a 29 autorizovaných dielní vrátane pracovísk pre vykonávanie inštalácie a overovanie záznamových zariadení. |
| **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/2021/28) 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 stránke portálu Slov-Lex v období od 10. 2. 2021 do 12. 3. 2021.Zároveň informácia o konzultáciách bola zverejnená na webovom sídle Ministerstva hospodárstva SR <https://www.economy.gov.sk/podnikatelske-prostredie/jednotna-metodika/prebiehajuce-konzultacie-a-predbezne-informacie>Konzultácie prebiehali v období od 10. 2. 2021 do 12. 3. 2021. Konzultácie prebiehali s Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny SR a Národným inšpektorátom práce SR. Konzultácia vo forme videokonferencie sa uskutočnila aj s Ministerstvom dopravy Českej republiky. Hlavnou témou bola príprava ustanovení v oblasti vysielania vodičov. Čiastkovo sa konali konzultácie so zainteresovanými subjektmi najmä v oblasti dopravy, overovania záznamových zariadení a v oblasti štátnej správy. Hlavným cieľom týchto stretnutí bolo získať podnety z aplikačnej praxe a spätnú väzbu na prípadné zmeny a návrhy. Z nášho pohľadu cieľ stretnutí bol splnený. Na základe pracovných stretnutí bol pripravený návrh zákona a predložený do schvaľovacieho procesu.Ďalšou formou zapojenia verejnosti bude medzirezortné pripomienkové konanie. |
| **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* |
| Návrhom zákona sa upravujú pokuty za porušenie ustanovení zákona. Tento vplyv platí len v súvislosti s porušením zákona. Odhadujeme negatívny vplyv vo výške 107 640 eur. Odhad vznikol na základe štatistických údajov Národného inšpektorátu práce v sledovanom období od 01. 01. 2020 do 31. 12. 2020 a na základe štatistických údajov Prezídia policajného zboru MV SR v sledovanom období od 01. 01. 2020 do 31. 12. 2020. Podrobnosti sú uvedené v analýze na rozpočet verejnej správy.  |
| ***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.* |
| Vodiči nákladných vozidiel nesmú čerpať doby pravidelného týždenného odpočinku a každú dobu týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín vo vozidle. V tejto súvislosti môžu vzniknúť dopravcom zvýšené náklady na ubytovanie vodiča. Presné náklady nevieme vyčísliť, pretože tieto náklady budú závisieť od organizácie práce vodiča, prípadne aj od druhu a kvality ubytovania. Odhadované náklady na ubytovanie, cestu na ubytovanie a, strážené parkovisko vozidla sa môžu v niektorých prípadoch v závislosti od štátu Európskej únie pohybovať aj na úrovni cca 250 eur/vozidlo/vodič/mesiac. Nevieme presne v akom počte a v akých nákladoch takáto povinnosť bude mať dopad na podnikateľské prostredie avšak, ak by sa táto povinnosť týkala napríklad 10 % vozidiel, ktoré majú vydanú licenciu Spoločenstva (5 772), tak náklady na podnikateľské prostredie by tvorili sumu 1 443 000 eur mesačne, a na celé podnikateľské prostredie ročne to tvorí náklady vo výške 17 316 000 eur. (53 662 + 4 058 = 57 720 licencií Spoločenstva, z toho 10 % predstavuje 5 772; Výpočet nákladov: 5 772 x 250 eur = 1 443 000 eur za mesiac; 1 443 000 eur x 12 = 17 316 000 eur za celý rok).Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 sa zavádzajú inteligentné tachografy druhej generácie. Inteligentný tachograf druhej generácie bude automaticky zaznamenávať prekročenie hraníc, bude zaznamenávať polohu pri nakládke a vykládke a zlepší monitorovanie doby jazdy a odpočinku. Inteligentný tachograf druhej generácie bude z hľadiska funkčnosti viac odolný voči manipulácii a bude mať prípravu na autentifikáciu satelitného signálu Galileo, akonáhle bude systém Galileo funkčný. Inteligentný tachograf druhej generácie už by mal byť prispôsobený na implementovanie budúcich nových špecifikácií prostredníctvom aktualizácií softvéru bez nutnosti fyzickej výmeny. Časový harmonogram pre zavedenie inteligentných tachografov druhej generácie závisí od vykonávajúceho nariadenia, ktoré musí prijať Európska komisia do 21. augusta 2021. Inteligentné tachografy druhej generácie budú inštalované v nových vozidlách, ktorých prvá evidencia bude od 21. augusta 2023. Povinná výmena analógových tachografov a digitálnych tachografov vo vozidlách, ktoré budú vykonávať medzinárodnú dopravu za inteligentné tachografy druhej generácie sa musí uskutočniť do 31. decembra 2024. Povinná výmena inteligentných tachografov prvej generácie vo vozidlách, ktoré budú vykonávať medzinárodnú dopravu za inteligentné tachografy druhej generácie bude do 21. augusta 2025. Inteligentné tachografy druhej generácie budú povinné od 1. júla 2026 vo vozidlách vykonávajúce medzinárodnú dopravu, u ktorých maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 2,5 ton.Výmena tachografu vo vozidlách bude závisieť od dopravcu či vykonáva medzinárodnú dopravu. Významným faktorom pre výmenu môže byť to, že vozidlá vybavené inteligentným tachografom druhej generácie môžu využívať vo väčšej miere výnimky z vysielania. Z tohto dôvodu očakávame, že dopravcovia budú mať záujem o výmenu v skoršom termíne potom čo bude inteligentný tachograf druhej generácie dostupný na trhu. Náklady na výmenu vrátane potrebných súčastí, montáže, overenia digitálneho tachografu, inteligentného tachografu prvej generácie za inteligentných tachograf druhej generácie budú závisieť od ponuky na trhu avšak tieto náklady odhadujeme vo výške 1 100 eur/ vozidlo. Nevieme presne v akom počte bude táto výmena uskutočnená. Ak by sa výmena týkala v roku 2024 napríklad 50 % vozidiel, ktoré majú vydanú licenciu Spoločenstva (28 860), tak náklady na výmenu na celé podnikateľské prostredie by tvorili sumu 31 746 000 eur. (53 662 + 4 058= 57 720 licencií Spoločenstva, z toho 50 % predstavuje 28 860; Výpočet nákladov: 28 860 x 1100 eur = 31 746 000 eur ).Výmena tachografov bude mať negatívne dopady pre dopravné spoločnosti, avšak naopak pozitívne dopady to môže mať pre podnikateľské subjekty (vrátane MSP) zabezpečujúce overovanie a výmenu tachografov. Ak odhadujeme cenu za montáž a cenu za overenie záznamového zariadenia vo výške cca 250 eur/vozidlo tak pozitívne dopady na 28 860 vozidiel pre podnikateľské subjekty sú vo výške 7 215 000 eur. Vzhľadom na vysoký počet vozidiel podliehajúcich výmene môžu nastať problémy so zvládnutím kapacitných možností pracovísk zabezpečujúcich výmenu.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Nepriame finančné náklady* | *Náklady* | *Náklady na podnikateľské prostredie* |
| *Pravidelný odpočinok mimo vozidla* | *250 eur/ vozidlo* | *17 316 000 eur /5 772 vozidiel/ rok*  |
| *Vybavenie inteligentným tachografom druhej generácie* | *1 100 eur/vozidlo* | *31 746 000 eur/ 28 860 vozidiel/ rok* |
| ***Celkové nepriame finančné náklady***  | ***1 350 eur*** |  ***49 062 000 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.* |
| Právna úprava s účinnosťou od 2. februára 2022 zjednotí pravidlá vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy v rámci Európskej únie. Určí, že medzinárodná doprava v tranzite cez územie členského štátu nepredstavuje vysielanie a zároveň určí, ktoré dopravné činnosti majú výnimku z podmienok vysielania, a to najmä v súvislosti s bilaterálnymi prepravami medzi členskými štátmi Európskej únie. Kabotážna preprava bude považovaná za vysielanie. Pozitívom tejto úpravy pre podnikateľské prostredie sú jednotné podmienky v rámci Európskej únie. Členské štáty nebudú vo vyššie uvedených prípadoch zavádzať rôzne národné úpravy, čiže sa na časť dopravcov pokiaľ budú vykonávať prepravy v rámci povolených výnimiek nebudú vzťahovať podmienky vysielania v iných členských štátoch Európskej únie. Nevýhodou je, že v rámci jednotného trhu ak dopravcovia budú vykonávať prepravy nad rozsah, ktorý im povoľujú výnimky, budú musieť pred vyslaním nahlásiť a priebežne aktualizovať údaje ohľadom vysielania v systéme IMI. Informácie a doklady k vysielaniu sa budú vymieňať prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu, ktorý je už v súčasnosti využívaný na spoluprácu medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskou komisiou. Prevádzkovateľom systému IMI je Európska komisia. V tejto súvislosti pre Slovenskú republiku nevzniknú náklady z hľadiska informatizácie. Administratívne náklady môžu vzniknúť dopravcom, ktorí nebudú patriť pod výnimky z vysielania a ktorí budú musieť poskytovať informácie z hľadiska vysielania v systéme IMI. Administratívne náklady - Náklady na poskytnutie informácie v systéme IMI . – (60 minút podľa metodiky), frekvencia plnenia povinnosti 4-krát do mesiaca – (koeficient frekvencie 48, priemerná hrubá mzda v národnom hospodárstve (1133 eur), počet vozidiel na zaznamenanie v systéme (17 316 vozidiel, t. j. 30 % vozidiel, ktoré majú vydanú licenciu Spoločenstva).Výpočet: 1133 eur/160 hodín za mesiac \*1 hodina (60 min) \*48 (koeficient frekvencie 4 x mesačne) = 339,9 eur za 1 vozidlo. Na celé podnikateľské prostredie 339,9 eur x 17 316 (celkový počet vozidiel) = 5 885 708,4 eur*.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Administratívne náklady* | *Náklady* | *Náklady na podnikateľské prostredie* |
| *Poskytovanie informácií v systéme IMI* | *339,9 eur/vozidlo/ rok* | *5 885 708,4 eur/17 316 vozidiel/rok* |
| ***Celkovo administratívne náklady*** | ***339,9 eur*** | ***5 885 708,4 eur*** |

 |
| ***3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie – odhad za jeden rok po odpočítaní súčasného stavu***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Náklady*  | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* |
| *Priame finančné náklady* | *-* | ***107 640 eur***  |
| *Nepriame finančné náklady* | ***1 350 eur*** | ***49 062 000 eur*** |
| *Administratívne náklady* | ***339,9 eur*** | ***5 885 708,4 eur*** |
| ***Celkové náklady regulácie***  | ***1 689,9 eur*** | ***55 055 348,4 eur*** |

 |
| **3.4 Konkurencieschopnosť a správanie sa podnikov na trhu**- **z toho MSP** |
| Predkladaným návrhom zákona nedochádza k zmene konkurencieschopnosti v rámci vnútroštátnej dopravy. K zmene konkurencieschopnosti môže prísť v rámci jednotného trhu, a to hlavne u dopravcov, ktorí vykonávali a ktorí budú vykonávať väčšinu dopravných služieb mimo územia Slovenskej republiky. |
| 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?* |
| Navrhované zmeny nemajú vplyv na inovácie.  |

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na informatizáciu spoločnosti****Budovanie základných pilierov informatizácie** |
| **Obsah** | **A – nová služba****B – zmena služby** | **Kód služby** | **Názov služby** | **Úroveň elektronizácie služby****(0 až 5)** |
| **6.1.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúcich elektronických služieb verejnej správy alebo vytvorenie nových služieb?*(Ak áno, uveďte zmenu služby alebo vytvorenie novej služby, ďalej jej kód, názov a úroveň elektronizácie podľa katalógu eGovernment služieb, ktorý je vedený v centrálnom metainformačnom systéme verejnej správy.)* | **-** | **-** | **-** | **-** |
| **Infraštruktúra** | **A – nový systém****B – zmena systému** | **Kód systému** | **Názov systému** |
| **6.2.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúceho alebo vytvorenie nového informačného systému verejnej správy?*(Ak áno, uveďte zmenu systému alebo vytvorenie nového systému, ďalej jeho kód a názov z centrálneho metainformačného systému verejnej správy.)* | **-** | *-* | *-*  |
| **Financovanie procesu informatizácie** | **Rezortná úroveň** | **Nadrezortná úroveň** | **A - z prostriedkov EÚ B - z ďalších zdrojov financovania** |
| **6.3.** Vyžaduje si proces informatizácie finančné investície?*(Uveďte príslušnú úroveň financovania a kvantifikáciu finančných výdavkov uveďte v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy.)* | *-* | *X* | *-* |

Poznámka: Informácie a doklady k vysielaniu vodičov sa budú vymieňať prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu tzv. IMI, ktorý je už v súčasnosti využívaný na spoluprácu medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskou komisiou. Prevádzkovateľom systému IMI je Európska komisia v tejto súvislosti pre Slovenskú republiku nevzniknú náklady z hľadiska informatizácie. Ako predkladateľ návrhu považujeme takúto službu za pozitívny dopad na informatizáciu, avšak táto služba nie je vedená v centrálnom metainformačnom systéme verejnej správy.

**Doložka zlučiteľnosti**

**právneho predpisu s právom Európskej únie**

**1. Navrhovateľ zákona:** Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

**2. Názov návrhu zákona:** Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (ďalej len „návrh zákona“)

**3. Predmet návrhu zákona je upravený v práve Európskej únie:**

a) v primárnom práve

Hlava VI Doprava čl. 90, 91, 92, 93 a 95 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, Hlava X Sociálna politika, čl. 151 až 156 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

b) v sekundárnom práve

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020),

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006) v platnom znení,

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 z 15. júla 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020).

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES, pokiaľ ide o právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú činností cestnej dopravy, a ktorou sa zrušuje smernica Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102,11.4.2006) v platnom znení,

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Nariadenie Komisie (EÚ) 2018/395 z 13. marca 2018, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky balónov, ako aj udeľovania preukazov spôsobilosti letovej posádke balónov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 (Ú. v. EÚ L 71, 14.3.2019) v platnom znení.

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25. 10. 2012) v platnom znení.

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 z  25. októbra 2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu a o zrušení rozhodnutia Komisie 2008/49/ES ( „nariadenie o IMI“ ) (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012) v platnom znení,

Gestor: Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky, Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Úrad vlády Slovenskej republiky, Ministerstvo dopravy a výstavby SR.

Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/403 z 18. marca 2016, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 v súvislosti s klasifikáciou závažných porušení predpisov Únie, ktoré môžu viesť k strate bezúhonnosti prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa mení príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES (Ú. v. EÚ L74, 19.3.2016)

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

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: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1149 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje Európsky orgán práce a ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 883/2004, (EÚ) č. 492/2011 a (EÚ) 2016/589 a ktorým sa zrušuje rozhodnutie (EÚ) 2016/344 (Ú. v. EÚ L 186,11.7.2019)

Gestor: Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/548 z 23. marca 2017, ktorým sa stanovuje štandardné tlačivo pre písomné vyhlásenie o odstránení alebo porušení plomby tachografu (Ú. v. EÚ L 79, 24.3.2017).

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/799 z 18. marca 2016, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014, ktorým sa ustanovujú požiadavky na konštrukciu, skúšanie, montáž, prevádzku a opravu tachografov a ich komponentov (Ú. v. EÚ L 139, 26.5.2016) v platnom znení,

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009) v platnom znení.

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 300, 14. 11. 2009) v platnom znení.

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovného času osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. EÚ L 80, 23.2.2002).

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

c) nie je obsiahnutá v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie.

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

1. lehota na prebratie príslušného právneho aktu Európskej únie:

Lehota na prebratie smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 je 2.  februára 2022

1. informácia 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 sú začaté konania v rámci „EÚ Pilot“ ani iné postupy a konania

c) informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú preberané smernice už prebraté spolu s uvedením rozsahu tohto prebratia : smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 je týmto návrhom zákona prebratá úplne.

**5. Stupeň zlučiteľnosti návrhu právneho predpisu s právom Európskej únie:**

Stupeň zlučiteľnosti - úplný

**Osobitná časť:**

#### K čl. I

**K bodom 1a 3 [§ 2 ods. 3 písm. c) a § 16 ods. 1]**

Úprava týkajúca sa organizácie pracovného času, ktorá sa vzťahu nielen na zamestnancov pôsobiacich v leteckej doprave, ale napríklad aj na riadiacich letovej prevádzky, členov posádok v prevádzke leteckých prác, pri vykonávaní výcvikových a skúšobných letov, letov leteckej záchrannej služby a pod. Úprava zároveň súvisí so zapracovaním požiadavky podľa nariadenia (EÚ) 2018/395 v platnom znení, na základe ktorej musí veliteľ lietadla dodržiavať obmedzenia času letu a času v službe a požiadavky na odpočinok uplatniteľné na jeho činnosti v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania v prípade prevádzky leteckej dopravy balónmi.

**K bodu 2 (**poznámka pod čiarou k odkazu 7)**):**

Legislatívno-technická úprava

**K bodu 4 a 5 (§ 26 ods. 4 a 5):**

Ide o odstránenie rozporu ustanovenia § 26 ods. 4 s ustanovením § 8 ods. 2 písm. d) zákona o organizácii pracovného času v doprave, kedy najkratším možným nepretržitým časovým úsekom kvalifikovateľným ako časť prestávky v práci je podľa § 27 ods. 2 zákona čas 15 minút. Ak ide o prerušenie vedenia vozidla na krátky čas, znenie zákona ustanovuje, že takýto čas je súčasťou pracovného času vodiča avšak nešpecifikuje, ktorej jeho zložky. Z tohto dôvodu návrh zákona ustanovuje, že prerušenie súvislého vedenia vozidla alebo inej nariadenej práce sa nekvalifikuje osobitne ale považuje sa za súčasť predchádzajúceho alebo nasledujúceho výkonu práce.

**K bodu 6 (§ 27 ods. 1):**

Ide o upresnenie ustanovenia. Prestávka môže byť zamestnancovi poskytnutá aj skôr ako po 4 hodinách jazdy a rovnako aj denný alebo týždenný odpočinok môžu nastať skôr ako po 4 hodinách.

**K bodu 7 a 8 (§ 30 ods. 2, 5 a 6):**

Upravujú sa podmienky vykonávania koordinovaných cestných kontrol. Takéto kontroly vykonáva každý štát na svojom území. Zavádza sa tiež možnosť, kedy vodič počas cestnej kontroly môže kontaktovať napríklad vedúceho dopravy pre doplnenie napríklad nákladného listu o poslednej medzinárodnej preprave a o každej následnej kabotážnej preprave, ktorý pre účely vysielania vo vozidle počas cestnej kontroly chýba. Zároveň sa upravuje ustanovenie odseku 6 nadväzne na zmeny uvedené v prílohách.

**K bodu 9 (§ 31 ods. 3):**

V rámci podpory spolupráce medzi orgánmi zabezpečujúcimi dodržiavanie predpisov v členských štátoch je potrebné zabezpečiť koordinované kontroly dopravných podnikov so zameraním na dodržiavanie predpisov.

**K bodu 10 a 11 (§ 31 ods. 4 a 6)**

Európska komisia je na účely posudzovania závažnosti porušení nariadenia (ES) č. 561/2006 alebo nariadenia (EÚ) č. 165/2014 splnomocnená prijímať delegované akty na zmenu prílohy III Nariadenia Komisie (EÚ) 2016/403 z tohto dôvodu sa upravuje text zákona. Zároveň nadväzne na zmeny uvedené v prílohách sa upravuje príslušné ustanovenie.

**K bodu 12 (§ 31a):**

Ustanovuje sa spôsob výmeny informácií v rámci vzájomnej pomoci medzi členskými štátmi. Informácie, ktoré nie sú dostupné pre príslušné orgány iných členských štátov je možné požiadať prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu tzv. IMI systém, ktorý je zriadený Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 a ktorý prevádzkuje Európska komisia.

**K bodu 13 (§ 33 písm. e)):**

Ide o úpravu kompetencie pre Národný inšpektorát týkajúcu sa zabezpečovania výmeny informácií s inými členskými štátmi.

**K bodu 14 (§ 33 písm. i))**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s úpravou v bode 15.

**K bodu 15 (§33 písm. j) a k))**

Európsky orgán práce pomáha členským štátom a Komisii pri účinnom uplatňovaní a presadzovaní práva Únie v oblasti mobility pracovnej sily. Jednou z kompetencii Európskeho orgánu práce je poskytovať pomoc členským štátom pri vykonávaní zosúladených kontrol a podporovať úsilie v oblasti vzdelávania a odbornej prípravy inšpektorov. Z tohto dôvodu sa ustanovuje kompetencia pre Národný inšpektorát práce spolupracovať s Európskym orgánom práce v daných oblastiach. Zároveň sa dopĺňa kompetencia pre Národný inšpektorát práce, a to zabezpečovať odbornú prípravu inšpektorov.

**K bodu 16 (§ 34 ods. 1 písm. i))**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s úpravou v bode 17.

**K bodu 17 (§ 34 ods. 1 písm. j a k))**

Ide o špecifikáciu povinnosti týkajúcej sa zadržaných kariet vodiča. Inšpektor kartu vodiča odoberie, ak zistí. Že vodič používa kartu vodiča, ktorá je sfalšovaná alebo používa kartu vodiča, ktorej nie je oprávneným držiteľom. Takéto karty je potrebné zaslať Ministerstvu dopravy a výstavby SR, ktoré vedie centrálny register kariet vodiča podľa zákona č. 461/2007 Z. z.

Zároveň ide o úpravu kompetencie inšpektorátov práce, aby spolu s Policajným zborom mohli odstaviť vozidlá odťahovej služby na pozemných komunikáciách a skontrolovať, či osoba, ktorá bude viazať bremená na vyhradených technických zariadeniach zdvíhacích, ktoré sa na autách odťahových služieb nachádzajú, má potrebnú odbornú spôsobilosť, konkrétne či je držiteľom preukazu viazača bremien v zmysle § 16 zákona č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov ako aj § 17 ods. 2 vyhlášky Ministerstva práca, sociálnych vecí a rodiny SR č. 508/2009 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci s technickými zariadeniami tlakovými, zdvíhacími, elektrickými a plynovými a ktorou sa ustanovujú technické zariadenia, ktoré sa považujú za vyhradené technické zariadenia v znení neskorších predpisov.

**K bodu 18 (§ 34 ods. 2 písm. c) bod 2)**

Ide o doplnenie kompetencie pre inšpektora práce zakázať používanie vozidla ak zistí poruchy alebo chyby ktoré sa považujú za narušenie alebo manipuláciu so záznamovým zariadením alebo jeho snímačom pohybu. Zároveň je oprávnený nariadiť dopravnému podniku vykonanie kontroly záznamového zariadenia v dielni, ktorá je autorizovaná na vykonávanie periodických prehliadok podľa zákona č. 461/2007 Z. z. o používaní záznamového zariadenia v cestnej doprave.

**K bodu 19 (§ 34 ods. 2 písm. f))**

Účelom ustanovenia je jednoznačne v slovenskej legislatíve vymedziť oprávnenie inšpektora na realizáciu ustanovení uvedených v čl. 26 ods. 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014.

**K bodu 20 a 21 (§ 36 ods. 2 až 4, § 36 ods. 5 a 6)**

Upravuje sa rozsah cestnej kontroly, ktorú vykonáva policajný zbor. Zároveň sa upravuje konanie policajta ak pri kontrole zistí porušenia.

**K bodu 22 (§ 36 ods. 7 písm. d) a e))**

Európsky orgán práce pomáha členským štátom a Komisii pri účinnom uplatňovaní a presadzovaní práva Únie v oblasti mobility pracovnej sily. Jednou z kompetencii Európskeho orgánu práce je poskytovať pomoc členským štátom pri vykonávaní zosúladených kontrol a podporovať úsilie v oblasti vzdelávania a odbornej prípravy inšpektorov. Z tohto dôvodu sa ustanovuje kompetencia pre Policajný zbor spolupracovať s Európskym orgánom práce v daných oblastiach. Zároveň sa dopĺňa kompetencia pre Policajný zbor, a to zabezpečovať odbornú prípravu policajtov.

**K bodu 23 a 24 (§ 37 ods. 1 a 2)**

Pôvodné hodnoty pokút boli prepočítané na eurá.

**K bodu 25 (§ 37 ods. 2 písm. d))**

Upravuje sa skutková podstata správneho deliktu v súvislosti nedodržaním maximálneho týždenného pracovného času mobilných zamestnancov.

**K bodu 26 (§ 37 ods. 2 písm. e))**

Vodič je povinný doby pravidelného odpočinku čerpať mimo kabíny vozidla. Dopravný podnik je povinný podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 zabezpečiť ubytovanie vo vhodnom ubytovacom zariadení a uhradiť náklady za ubytovanie vodiča, z tohto dôvodu sa ustanovujú sankcie pre dopravný podnik, ak túto povinnosť nezabezpečí.

**K bodu 27 (§ 37 ods. 2 písm. h))**

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 165/2014 podľa poslednej zmeny ustanovenej Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 zavádza povinnosť pre dopravné podniky zabezpečiť podľa harmonogramu výmenu analógového, digitálneho a inteligentného tachografu prvej generácie za inteligentný tachograf druhej generácie, ak budú ich vozidlá vykonávať medzinárodnú prepravu. Z tohto dôvodu sa zavádzajú sankcie za porušenie tejto povinnosti.

**K bodu 28 (§ 37 ods. 3 a 4)**

Pôvodné hodnoty pokút boli prepočítané na eurá.

**K bodu 29 (§ 37 ods. 3 písm. a))**

Upravuje sa skutková podstata správneho deliktu v súvislosti nedodržaním maximálneho týždenného pracovného času mobilných zamestnancov.

**K bodu 30 (§ 37 ods. 3 písm. b) a c))**

Zavádzajú sa nové skutkové podstaty správnych deliktov pre zamestnávateľa alebo dopravný podnik.

**K bodu 31 (§ 37 ods. 3 písm. f))**

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 581/2010 týkajúce sa maximálnych lehôt na ukladanie relevantných údajov z jednotiek vozidla a z kariet vodiča ustanovuje lehotu 90 dní a nie 3 mesiace.

**K bodu 32 ( § 37 ods. 8 písm. b))**

Pôvodné hodnoty pokút boli prepočítané na eurá.

**K bodu 33 (§ 38 ods. 1 písm. b) až d))**

Ide o nové rozčlenenie alebo precizovanie skutkových podstát priestupkov.. Odpočinok, riadna dovolenka a práceneschopnosť budú zároveň údajmi, ktoré je potrebné zaznamenávať do tachografu.

**K bodu 34 (§ 38 ods. 1 písm. c) a g))**

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 561/2006 v znení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 ustanovuje povinnosť predložiť pri cestných kontrolách záznamy o časoch jazdy a doby odpočinku počas dňa kontroly a počas predchádzajúcich 56 dní. Táto zmena nadobúda účinnosť 31. decembra 2024.

**K bodu 35 (§ 38 ods. 1 písm. k))**

Vodič je povinný zaznamenávať začiatok a koniec pracovnej zmeny, vykonávať záznamy o prekročení hranice, záznamy miesta nakládky a vykládky a z tohto dôvodu sa upravujú príslušné ustanovenia.

**K bodu 36 (§ 38 ods. 1 písm. p))**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s úpravou v bode 36.

**K bodu 37 (§ 38 sa ods. 1 písm. q) až u))**

Dopĺňajú sa nové skutkové podstaty priestupkov.

**K bodu 38 (38 ods. 4 písm. a) až d))**

Ide o úpravu pokút za príslušné priestupky. Pokuty za porušenie právnych predpisov v oblasti sociálnej legislatívy v doprave sú v Slovenskej republike nižšie ako v okolitých štátoch. Z tohto dôvodu a vzhľadom na závažnosť príslušných priestupkov bola upravená výška pokút za porušenie právnych predpisov v sociálnej legislatíve. Zároveň porušovanie právnych predpisov má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky z tohto dôvodu, je potrebné aby vodiči dodržiavali sociálnu legislatívu.

**K bodu 39 (§ 38 ods. 5)**

Výška blokovej pokuty za porušenie právnych predpisov v oblasti sociálnej legislatívy v doprave je v Slovenskej republike nižšia ako v okolitých štátoch. Slovenská republika je tranzitnou krajinou a prax inšpektorov práce ukázala, že vodiči, ktorí sú si vedomí porušení právnych predpisov v oblasti sociálnej legislatívy v doprave radšej zvolia trasu cez Slovenskú republiku a zaplatia pokutu v Slovenskej republike, pretože je nižšia ako v okolitých štátoch. Zvýšenie blokovej pokuty na navrhovanú sumu a súčasne zvýšenie sumy pokuty, ktorú je možné uložiť v rozkaznom konaní, bude viac motivovať vodičov k dodržiavaniu právnych predpisov a prispeje k zvýšeniu bezpečnosti na slovenských cestách.

**K bodu 40 (§ 38 ods. 6)**

Odobrané karty vodiča je potrebné zaslať Ministerstvu dopravy a výstavby SR, ktoré vedie centrálny register kariet vodiča podľa zákona č. 461/2007 Z. z. o používaní záznamového zariadenia v cestnej doprave v znení zákona č. 177/2018 Z. z.

**K bodu 41(§ 40a a § 40b)**

Ustanovenie rieši problematiku nedostatku rušňovodičov v čase vyhlásenia mimoriadnej situácie, núdzového stavu alebo výnimočného stavu, keď ale prevádzka železničnej dopravy nie je zastavená. V záujme zaručenia bezpečnosti železničnej dopravy sa navrhuje aj potrebný čas odpočinku.

V prílohe č. 2 sa upravuje vybavenie, ktoré musia mať kontrolné orgány pri kontrolách. Termín na vybavenie kontrolných orgánov zariadením na diaľkovú včasnú detekciu údajov v záznamovom zariadení je 21. august 2024. Dovtedy sa môžu členské štáty rozhodnúť, či svoje kontrolné orgány vybavia takýmto zariadením na diaľkovú včasnú detekciu. Vo všeobecnosti takéto zariadenie pomôže inšpektorom v selekcii vozidla pre vykonanie cestnej kontroly.

**K bodu 42 (príloha č. 1)**

Ide o úpravu predmetu cestnej kontroly a kontroly v dopravných podnikoch.

**K bodu 43 (príloha č. 2)**

Ide o úpravu vybavenia, ktoré musia mať kontrolné orgány k dispozícii. Nariadenie Európskeho parlamentu (EÚ) č. 165/2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy v platnom znení ustanovuje povinnosť v článku 9 pre členské štáty vybaviť svoje kontrolné orgány zariadením na diaľkovú včasnú detekciu potrebným na komunikáciu údajov pri vykonávaní cielených cestných kontrol. Termín na vybavenie kontrolných orgánov týmto zariadením je 21. august 2024. Dovtedy sa môžu členské štáty rozhodnúť, či svoje kontrolné orgány vybavia takýmto zariadením na diaľkovú včasnú detekciu. Vo všeobecnosti takéto zariadenie pomôže inšpektorom v selekcii vozidla pre vykonanie cestnej kontroly.

**K bodu 44 (príloha č. 3)**

Ide o legislatívno-technickú úpravu v súvislosti s vypustením prílohy č. 3.

**K bodu 45 (príloha č. 5)**

Ide o úpravu názvu smernice.

**K bodu č. 46 (príloha č. 5)**

Ide o doplnenie smernice do zoznamu právne záväzných aktov Európskej únie.

**K čl. II (zákon č. 311/2001 Z. z. Zákonník práce)**

Vo väzbe na povinnosť Slovenskej republiky transponovať smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 z 15. júla 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 sa v § 5a upravujú osobitné pravidlá v oblasti vysielania zamestnancov – vodičov.

Zo smernice vyplýva niekoľko skutočností (zásad):

* S cieľom zabezpečiť účinné a primerané vykonávanie smernice 96/71/ES v odvetví cestnej dopravy je potrebné stanoviť pravidlá špecifické pre dané odvetvie.
* Vzhľadom na vysoko mobilný charakter odvetvia dopravy sa vodiči vo všeobecnosti nevysielajú do iného členského štátu na základe zmlúv o poskytovaní služieb na dlhé obdobia ako v iných odvetviach. Preto by sa malo objasniť, za akých okolností sa pravidlá týkajúce sa dlhodobého vysielania pracovníkov uvedené v smernici 96/71/ES na takýchto vodičov neuplatňujú.
* Pravidlá vysielania špecifické pre dané odvetvie by mali byť založené na existencii dostatočného prepojenia medzi vodičom a poskytovanou službou a územím hostiteľského členského štátu. S cieľom uľahčiť presadzovanie uvedených pravidiel by sa malo rozlišovať medzi rôznymi druhmi dopravných operácií v závislosti od stupňa spojenia s územím hostiteľského členského štátu.
* Keď vodič vykonáva bilaterálne dopravné operácie, a to z členského štátu, kde je podnik usadený („členský štát usadenia“), na územie iného členského štátu alebo tretej krajiny alebo späť do členského štátu usadenia, povaha služieb je úzko prepojená s členským štátom usadenia. Počas jednej cesty môže vodič vykonať niekoľko bilaterálnych dopravných operácií. Ak by sa na takéto bilaterálne operácie uplatňovali pravidlá vysielania, a teda aj podmienky zamestnávania garantované v hostiteľskom členskom štáte, predstavovalo by to neprimerané obmedzenie slobody poskytovať cezhraničné služby cestnej dopravy.
* Malo by sa spresniť, že medzinárodná doprava v tranzite cez územie členského štátu nepredstavuje vyslanie. Takáto doprava sa vyznačuje tým, že vodič prejde cez členský štát bez naloženia alebo vyloženia nákladu a bez pristúpenia či vystúpenia cestujúcich, a preto neexistuje význačné prepojenie medzi činnosťami vodiča a členským štátom, ktorým prechádza. Zastávky, napríklad z hygienických dôvodov, preto nemajú vplyv na kvalifikáciu prítomnosti vodiča v členskom štáte ako tranzit.
* Ak vodič vykonáva kombinovanú dopravu, je povaha poskytovaných služieb na počiatočnom alebo konečnom cestnom úseku úzko prepojená s členským štátom usadenia, ak daný cestný úsek samostatne predstavuje bilaterálnu dopravnú operáciu. Na opačnej strane, keď sa dopravná operácia na danom cestnom úseku vykonáva v hostiteľskom členskom štáte alebo ako nebilaterálna medzinárodná dopravná operácia, existuje dostatočné prepojenie s územím hostiteľského členského štátu, a preto by sa mali uplatňovať pravidlá vysielania.
* Keď vodič vykonáva iné druhy operácií, najmä kabotážnu prepravu alebo nebilaterálne medzinárodné dopravné operácie, existuje dostatočné prepojenie s územím hostiteľského členského štátu. Toto prepojenie existuje v prípade kabotážnej prepravy v zmysle vymedzenia v nariadeniach Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 a (ES) č. 1073/2009, pretože celá dopravná operácia sa odohráva v hostiteľskom členskom štáte, a teda je úzko prepojená s územím hostiteľského členského štátu. Nebilaterálna medzinárodná dopravná operácia sa vyznačuje tým, že vodič vykonáva medzinárodnú prepravu mimo členského štátu usadenia vysielajúceho podniku. Poskytované služby sú teda prepojené s dotknutým hostiteľským členským štátom, a nie s členským štátom usadenia. V týchto prípadoch sa pravidlá špecifické pre dané odvetvie vyžadujú, len pokiaľ ide o administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia.

**K bodu 1**

* Na základe čl. 1 ods. 7 smernice (EÚ) 2020/1057 sa navrhuje v § 5a ods. 1 výslovne ustanoviť, že vodič, ktorý vykonáva kabotážnu prepravu, sa považuje za vyslaného zamestnanca v rámci cezhraničného poskytovania služieb. Podmienky kabotážnej prepravy sú ustanovené v kapitole III nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 a (ES). V prípade kabotážnej prepravy sa celá dopravná operácia odohráva v hostiteľskom členskom štáte, a teda je úzko prepojená s územím hostiteľského členského štátu.

Na základe čl. 1 ods. 3 až 6 smernice (EÚ) 2020/1057 sa navrhuje v § 5a ods. 2 ustanoviť, že vyslaním nie je:

* prejazd územím bez naloženia alebo vyloženia tovaru [odsek 2 písm. a) vo väzbe na čl. 1 ods. 5 smernice],
* vykonanie bilaterálnej dopravnej operácie pri preprave tovaru (definícia sa navrhuje vymedziť v odseku 4 na základe čl. 1 ods. 3 druhý pododsek smernice),
* vykonanie dodatočných činností pri preprave tovaru [odsek 2 písm. c) vo väzbe na čl. 1 ods. 3 tretí pododsek smernice],
* vykonanie následnej bilaterálnej dopravnej operácie [odsek 2 písm. c) za bodkočiarkou vo väzbe na čl. 1 ods. 3 štvrtý pododsek smernice],
* vykonanie bilaterálnej dopravnej operácie pri preprave cestujúcich [definícia sa navrhuje vymedziť v odseku 5 na základe čl. 1 ods. 4 druhý pododsek smernice],
* vykonanie dodatočných činností pri preprave cestujúcich [odsek 2 písm. e) vo väzbe na čl. 1 ods. 4 tretí pododsek smernice] a
* vykonanie počiatočného alebo záverečného cestného úseku kombinovanej dopravnej operácie [odsek 2 písm. f) vo väzbe na čl. 1 ods. 6 smernice].

Zároveň sa navrhuje v odseku 3 ustanoviť, že ustanovenia § 5a ods. 2 písm. c) a e) sa uplatňujú len na vodiča, ktorý používa vozidlo vybavené inteligentným tachografom druhej generácie podľa osobitného predpisu [kapitola II nariadenia (EÚ) č. 165/2014] – viď čl. 1 ods. 3 piaty pododsek a čl. 1 ods. 4 štvrtý pododsek smernice. Zároveň sa z tohto pravidla ustanovuje dočasná výnimka v prechodnom ustanovení § 252q.

Vo väzbe na čl. 1 ods. 8 smernice (EÚ) 2020/1057 sa v § 5a ods. 6 navrhuje osobitne ustanoviť pravidlo, pokiaľ ide o určenie doby trvania vyslania vzhľadom na určenie rozhodného pracovného práva (viď § 5 ods. 3 Zákonníka práce – tzv. krátkodobé vyslanie a dlhodobé vyslanie). Cieľom navrhovaného ustanovenia je nespočítavať doby vyslania vodiča.

Vzhľadom na to, že v smernici (EÚ) 2020/1057 sa používa slovo „vodič“ a v Zákonníku práce sa používa slovo „zamestnanec“ sa v § 5a ods. 7 navrhuje tieto pojmy prepojiť.

**K bodu 2**

V prechodnom ustanovení sa navrhuje ustanoviť výnimku z pravidla vymedzeného v čl. 1 ods. 3 piaty pododsek a čl. 1 ods. 4 štvrtý pododsek. To jest, výnimky podľa § 5a ods. 2 písm. b) a c) sa do dátumu, kým sa inteligentné tachografy druhej generácie nezačnú montovať do vozidiel podľa čl. 8 ods. 1 štvrtého pododseku nariadenia (EÚ) č. 165/2014 (20. august 2023), vzťahujú aj na vodičov, ktorí ich nemajú namontované.

**K bodu 3**

Navrhuje sa do transpozičnej prílohy doplniť smernicu (EÚ) 2020/1057, ktorá sa návrhom zákona preberá do právneho poriadku Slovenskej republiky.

**K čl. III (zákon č. 351/2015 Z. z.)**

**K bodu 1**

Doplnenie údajov za účelom rýchlejšej a presnejšie identifikácie vyslaného zamestnanca pri výkone kontroly.

**K bodu 2**

Legislatívno-technická zmena vo väzbe na doplnenie právnej úpravy.

**K bodu 3**

Ustanovuje sa výnimka z povinností hosťujúceho zamestnávateľa uvedených v § 4 ods. 1 až 5 zákona č. 351/2015 Z. z. v prípade, že vyslaným zamestnancom je vodič v oblasti cestnej dopravy. V prípade vyslania zamestnanca v oblastí cestnej dopravy sa na hosťujúceho zamestnávateľa budú vzťahovať povinnosti upravené v § 4a zákona č. 351/2015 Z. z.

**K bodu 4**

Upravujú sa povinnosti hosťujúceho zamestnávateľa v prípade vyslaného zamestnanca v oblasti cestnej dopravy. Navrhovaná zmena vyplýva z čl. 1 bodu 11 smernice (EÚ) 2020/1057 vo väzbe na terminológiu používanú v Slovenskej republike, kde smernica uvádza, že členské štáty Európskej únie si môžu odchylne od článku 9 ods. 1 a 2 smernice 2014/67/EÚ stanoviť v súvislosti s vysielaním vodičov len administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia, ktoré sú uvedené práve v bode 11 čl. 1 smernice (EÚ) 2020/1057.

**K bodu 54**

Legislatívno-technická zmena vo väzbe na doplnenie právnej úpravy.

**K bodu 6**

V prípadoch, kedy nebolo možné doručiť rozhodnutie o uložení pokuty a s ním súvisiace písomnosti podľa § 6 ods. 1 prvej a druhej vety, sa upravuje ďalšia možnosť doručovania rozhodnutia o uložení pokuty a s ním súvisiacej písomnosti inšpektorátom práce, a to na adresu oznámenú podľa § 4 ods. 1 písm. a) alebo § 4a ods. 1 písm. a), tzn. na adresu sídla spoločnosti, v prípade právnickej osoby alebo na adresu miesta podnikania v prípade fyzickej osoby. Zároveň sa upravuje rovnaký mechanizmus pre doručovanie rozhodnutia o uložení pokuty a s ním súvisiacej písomnosti Národného inšpektorátu práce, tzn. pôjde o rozhodnutia vydané v odvolacom konaní.

**K bodu 7**

Legislatívno-technická zmena vo väzbe na doplnenie právnej úpravy.

**K bodu 8**

Legislatívno-technická zmena.

**K bodu 9**

Navrhuje sa do transpozičnej prílohy doplniť smernicu (EÚ) 2020/1057, ktorá sa návrhom zákona preberá do právneho poriadku Slovenskej republiky.

**K čl. IV**

Ustanovuje sa dátum nadobudnutia účinnosti návrhu zákona tak, aby bol v súlade s termínom na transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 členskými štátmi. Zároveň je subjektom, ktorým sa ukladajú povinnosti podľa tohto zákona, poskytnutá dostatočná legisvakančná lehota.

Bratislava 31. augusta 2021

**Eduard Heger**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Andrej Doležal**

minister dopravy a výstavby

Slovenskej republiky