**Dôvodová SPRÁVA**

# A. Všeobecná časť

Na rokovanie Národnej rady Slovenskej republiky sa predkladá návrh zákona o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „návrh zákona“).

Návrh zákona sa predkladá v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky na roky 2021-2024, v ktorom bol prijatý záväzok, že vláda Slovenskej republiky pripraví návrh zákona, ktorý vytvorí podmienky pre zjednotenie tarifných a prepravných podmienok medzi železničnou dopravou, regionálnou autobusovou dopravou a mestskou hromadnou dopravou, a stanoví pravidlá a štandardy tejto dopravy, zohľadňujúc spoločenskú pridanú hodnotu a finančnú udržateľnosť, s cieľom umožnenia cestovania na jeden prepravný doklad všetkými prostriedkami verejnej osobnej dopravy vo verejnom záujme.

Úloha prijať návrh zákona vyplýva aj z prijatého Plánu obnovy a odolnosti (uznesenie vlády SR č. 221/2021 zo dňa 28.04.2021) a jeho prijatie patrí medzi jeden z míľnikov reformy v rámci komponentu 3 – Udržateľná mobilita 2.

Problematika verejnej osobnej dopravy, prepravné podmienky, práva a povinnosti cestujúcich a dopravcov v pravidelnej doprave, objednávanie dopravných služieb vo verejnom záujme a zabezpečovanie dopravnej obslužnosti územia je v súčasnosti v slovenskom právnom poriadku upravená vo viacerých právnych predpisoch, a to prevažne v zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, zákone č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov a v zákone č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Návrh zákona upravuje prevádzkovú časť verejnej osobnej dopravy, zabezpečovanie dopravnej obslužnosti územia dopravnými službami vo verejnom záujme pravidelnou verejnou osobnou dopravou. Prístup na infraštruktúru v železničnej a vodnej doprave, ako aj prístup k výkonu povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy a pravidlá podnikania vo všetkých druhoch dopráv zostávajú súčasťou platných zákonov, a to zákona o cestnej doprave, zákona o doprave na dráhach a zákona o vnútrozemskej plavbe. Návrh zákona upravuje aj dopravu, ktorá nie je vykonávaná vo verejnom záujme, nakoľko niektoré náležitosti verejnej osobnej dopravy platia pre jej účastníkov bez ohľadu na spôsob objednávania dopravy.

Objednávanie služieb vo verejnom záujme upravuje aj nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 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 v platnom znení (ďalej len ,,nariadenie (ES) č. 1370/2007“). Nariadenie (ES) č. 1370/2007 určuje okrem iného aj to, za akých podmienok môže príslušný orgán verejnej správy (objednávateľ služieb vo verejnom záujme) poskytovať úhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.

Cieľom návrhu zákona je:

- zjednotenie jednotlivých druhov dopravy, ktoré spolu tvoria systém pravidelnej dopravy, a to najmä z prevádzkového pohľadu, stanovením spoločných práv a povinností cestujúcich ako aj dopravcov v pravidelnej doprave,

- zlepšenie koordinácie a nadväzností jednotlivých druhov dopravy prostredníctvom koordinačného orgánu v pravidelnej doprave, inštitucionalizácia pravidelnej verejnej osobnej dopravy (Národná dopravná autorita),

- zvýšenie efektivity systému pravidelnej verejnej osobnej dopravy, pritiahnutie väčšieho počtu cestujúcich do systému verejnej osobnej dopravy,

- zjednotenie tarifných a prepravných podmienok (vrátane interoperability elektronických systémov platieb a odbavenia cestujúcich); umožnenie cestovania na jeden cestovný lístok všetkými druhmi dopravy objednávanými vo verejnom záujme,

- posilnenie kompetencie objednávateľov (VÚC, obcí) v oblasti stanovovania tarify a prepravného poriadku v prípade brutto zmlúv, kedy je výnosové riziko na strane objednávateľa,

- zavedenie povinnosti pre dopravcov zverejňovať otvorené dáta (napr. cestovné poriadky, databáza zastávok, cenník, zľavy, údaje o polohe spoja, meškaniach a pod.) na internete vo formáte vhodnom pre strojové spracovanie,

- vymedzenie povinnosti pre dopravcov používať také elektronické systémy platieb a vybavenia cestujúcich, ktoré zabezpečia ich vzájomnú prepojiteľnosť podľa príslušnej vyhlášky.

Návrhom zákona sa predpokladá zriadenie Národnej dopravnej autority (ďalej len „NADA“) ako koordinačného orgánu v pravidelnej verejnej osobnej doprave v rámci organizačnej štruktúry ministerstva. Z Plánu obnovy a odolnosti sú k dispozícii finančné zdroje vo výške cca. 26 mil. € na vybudovanie jednotného informačného systému vo verejnej osobnej doprave, ako aj na tarifnú a dopravnú integráciu jednotlivých dopravcov a integrovaných dopravných systémov v rámci územia Slovenska. Časť týchto zdrojov sa dá v prvej fáze použiť aj na zriadenie NADA. NADA bude vykonávať pre objednávateľov činnosti spojené so zabezpečením dopravnej obslužnosti územia a dopravnou integráciou územia Slovenskej republiky (napr. pripravovať návrhy cestovných poriadkov, tarify, prepravných poriadkov a pod.), ako aj spravovať jednotný informačný systém jednotných cestovných lístkov.

NADA pripraví návrh Národného plánu dopravnej obslužnosti Slovenskej republiky, ktorý bude zahŕňať najmä opatrenia na dosiahnutie dopravnej integrácie, tarifnej integrácie, integrácie cestovných lístkov a integrácie autobusových, železničných a lodných dopravcov, návrh prestupných bodov a určenie nosného druhu dopravy v závislosti od veľkosti prepravného prúdu; ako aj spôsob riešenia súbežnej dopravy a opatrenia na zabezpečenie koordinácie a nadväznosti železničnej, lodnej a autobusovej dopravy.

Návrh zákona bude mať na jednej strane 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. Návrh zákona bude mať 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 bude mať určitý zanedbateľný vplyv na podnikateľské prostredie, bude mať vplyv na informatizáciu spoločnosti, nebude mať vplyv na služby verejnej správy pre občana ani vplyv na manželstvo, rodičovstvo a rodinu.

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, ako aj s právom Európskej únie.

Návrh zákona nie je predmetom vnútrokomunitárneho pripomienkového konania.

Účinnosť návrhu zákona sa v nadväznosti na míľnik Plánu obnovy a odolnosti navrhuje 1. augusta 2023 s výnimkou ustanovení týkajúcich sa národného integrovaného cestovného lístka, ktorých účinnosť sa vzhľadom na potrebu technickej predprípravy plánuje na 1. januára 2025.

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **Základné údaje** | | | | | |
| **Názov materiálu** | | | | | |
| Návrh zákona o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov | | | | | |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** | | | | | |
| Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky | | | | | |
| **Charakter predkladaného materiálu** |  | Materiál nelegislatívnej povahy | | | |
|  | Materiál legislatívnej povahy | | | |
|  | Transpozícia práva EÚ | | | |
| *V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:* | | | | | |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | | | marec 2023 | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie** | | | marec 2023 | | |
| **Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP\*\*** | | |  | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR\*** | | | apríl 2023 | | |
|  | | | | | |
| 1. **Definovanie problému** | | | | | |
| Uznesením vlády SR č. 221 z 28.4.2021 k návrhu Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky vláda podľa bodu C.3. určila Ministerstvo dopravy SR ako vykonávateľa investícií a reforiem pre časť komponentu 3. Jedným z dôležitých míľnikov v rámci „Reformy verejnej osobnej dopravy“ je prijatie zákona o verejnej osobnej doprave.  Verejná osobná doprava predstavuje služby osobnej dopravy všeobecného hospodárskeho záujmu poskytované verejnosti na nediskriminačnom a nepretržitom základe. Súčasný stav vo verejnej osobnej doprave je charakterizovaný predovšetkým slabšou koordináciou a efektivitou vyplývajúcou aj z objednávania dopravných výkonov z viacerých úrovní v súlade s uplatňovaním princípu subsidiarity (Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky – železničná doprava, vodná doprava, vyššie územné celky – prímestská autobusová doprava, obce – mestská hromadná doprava), nižšou efektivitou poskytovaných služieb verejnej dopravy a chýbajúcim zabezpečením technického a prevádzkového prepojenia elektronických systémov platieb. Stav verejnej dopravy na Slovensku aktuálne nie je dobrý, až trištvrtina všetkých ciest je vykonávaná prostredníctvom individuálnej dopravy, čo má negatívny vplyv na kvalitu životného prostredia, bezpečnosť cestnej premávky, ekonomickú efektívnosť a potrebu čoraz väčšieho dofinancovania systému verejnej dopravy zo strany objednávateľov, a to aj napriek klesajúcemu počtu prepravených cestujúcich.  Slabšia koordinácia a nízka efektivita vytvárajú negatívne konzekvencie na hospodárstvo Slovenskej republiky predovšetkým v oblastiach:   * neustále sa znižujúceho podielu ciest udržateľnými druhmi dopravy, ktorý má dopad na zhoršujúci sa stav životného prostredia, ale aj na rastúce náklady v súvislosti s jeho ochranou, * zvyšujúceho sa podielu ciest individuálnou automobilovou dopravou, ktorý má dopad na zhoršujúci sa stav životného prostredia, zhoršujúcu sa bezpečnosť, zhoršujúcu sa kvalitu životného prostredia, zdravia a života v miestach intenzívnej cestnej premávky, ale aj negatívny dopad na rozpočet verejnej správy z dôvodu neustále sa zvyšujúcich požiadaviek na kapacitu a údržbu infraštruktúry, * rastúce jednotkové náklady verejnej správy na zabezpečenie dopravných služieb vo verejnom záujme vzhľadom na špecifický vzťah medzi dopytom a ponukou (ktorá musí byť pravidelná a teda nerešpektuje skutočný dopyt).   Úloha zabezpečiť efektívnu a fungujúcu verejnú osobnú dopravu a stabilizovať pokles podielu ciest vykonaných verejnou osobnou dopravou v súčasnosti existuje vo viacerých strategických dokumentoch a cieľoch vlády SR:   * **Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (2017)**   + **Organizačné opatrenia vo verejnej osobnej a nemotorovej doprave**     - **OPS1:** Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora     - **OPVO2:** Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy     - **OPS4:** Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov     - **OPŽ2:** Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050     - **OPŽ11:** Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy * **Programové vyhlásenie vlády SR 2021 – 2024 (2021)**   + *„V rámci prehlbovania harmonizácie verejnej osobnej dopravy Vláda SR pripraví návrh zákona o verejnej osobnej doprave, ktorý vytvorí podmienky pre zjednotenie tarifných prepravných podmienok medzi železničnou, prímestskou autobusovou dopravou a mestskou hromadnou dopravou a stanoví pravidlá a štandardy tejto dopravy, zohľadňujúc spoločenskú pridanú hodnotu a finančnú udržateľnosť. Cieľom je umožniť cestovať na jeden prepravný doklad všetkými prostriedkami verejnej osobnej dopravy vo verejnom záujme. Bude pokračovať v aktivitách na zabezpečenie koordinácie osobnej vlakovej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy. S týmto cieľom Vláda SR zabezpečí spravovanie a implementáciu Národného plánu dopravnej obsluhy, ktorý určí želaný rozsah verejnej osobnej dopravy na jednotlivých trasách objednávaný na základe zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme. Vláda SR v snahe o zefektívnenie výdavkov na verejnú dopravu zváži možnosť primerane zjednotiť objednávanie dopravných služieb vo verejnom záujme v železničnej a prímestskej autobusovej doprave do jediného subjektu, ktorého organizačná štruktúra umožní efektívnu spoluprácu a spolurozhodovanie medzi štátom a regiónmi.“* * **Plán obnovy a odolnosti (2021)**   + **Komponent 3** Udržateľná doprava   + **Reforma 2** Reforma verejnej osobnej dopravy: *„Nový plán dopravnej obslužnosti s následnou optimalizáciou osobnej železničnej dopravy bude tvoriť hlavnú časť komplexnej reformy verejnej dopravy. Zvýši sa frekvencia železničnej dopravy na tratiach s najvyšším potenciálom na prevedenie dopravy z áut do vlakov, čo umožní lepšiu koordináciu regionálnej verejnej autobusovej a vlakovej dopravy. Reforma bude podporená novou legislatívou, ktorá zadefinuje pravidlá, zodpovednosti a povinnosti pri koordinácii, objednávaní a financovaní regionálnej autobusovej a vlakovej dopravy. Legislatíva zadefinuje národnú autoritu, ktorá bude v spolupráci s regionálnymi integrátormi koordinovať vytvorenie národného integrovaného dopravného systému so zjednoteným cestovným ako aj koordinovať prípravu a realizáciu verejných obstarávaní na železničné linky verejnej osobnej dopravy aj s vozidlami, ktoré boli na prevádzku týchto liniek nakúpené z fondov“* | | | | | |
| 1. **Ciele a výsledný stav** | | | | | |
| Cieľom predkladaného zákona je vytvoriť právne predpoklady na zvýšenie miery používania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy s priamym pozitívnym dopadom na emisie skleníkových plynov a kvalitu ovzdušia ako aj efektivitu v prípade využitia dopravného systému (preferencia tých druhov dopravy, ktoré vzhľadom na počet cestujúcich nespôsobia kongescie, nepriepustnosť systému a podobne). Z pohľadu efektivity dosiahnutia udržateľného stavu je nutné riešiť udržateľný spôsob dopravy najmä v mestách.  Pridanou hodnotou je zvýšenie efektivity verejnej dopravy lepším zdieľaním a nastavením vyhovujúcich legislatívnych podmienok z dôvodu podpory integrácie a rozvoja verejnej osobnej dopravy, uľahčením podmienok pre objednávateľov a zjednotením ustanovení vo verejnej doprave, ktorých rozdielnosť je nežiadúca pre zabezpečenie integrovanej dopravy.  Usporiadanie a prevádzka verejnej dopravy bude zabezpečená v súlade s novými plánmi dopravnej obslužnosti a zavedením jednotných požiadaviek a určením jasnej zodpovednosti za plnenie verejného záujmu na národnej a regionálnej úrovni. Rozsah a kvalita služieb bude zodpovedať dopytu a polohe obsluhovanej oblasti a bude sa opierať o skutočné dáta.  Materiálne a finančne sa zabezpečia počiatočné výdavky do zjednotenia výberu cestovného pre služby  prevádzkované vo verejnom záujme. Bude zavedená nová vrstva tarify: spoločný cestovný lístok na súvislú cestu viacerými dopravnými prostriedkami a dopravcami s integráciou ďalších mobilitných služieb. Integrovaná a koordinovaná bude všetka dotovaná železničná doprava, regionálna autobusová doprava a mestská hromadná doprava (ďalej len „MHD“), ako aj vodná doprava. Ďalším krokom bude zapojenie do integrácie na dobrovoľnom systéme aj ďalšie nedotované formy dopravy (komerční dopravcovia) a mikromobilitné služby.  V osobnej železničnej dopravy ako nosného systému verejnej dopravy bude prebiehať optimalizácia na národnej  a regionálnej úrovni. Optimalizácia prinesie častejšie spojenia v pravidelnom intervale a zvýši ich nákladovú efektívnosť. Tú pomôže naplniť aj širšie zastúpenie súkromného sektora v dotovanej železničnej doprave. V súlade s Nariadením 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 č. 1370/2007) v platnom znení a smernicou Európskeho parlamentu a Rady EÚ 2016/2370 ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry sa do roku 2030 očakáva vyhlásenie súťaží postupne na všetkých tratiach patriacich do železničnej siete Slovenska.  Integrovanú dopravu je potrebné inštitucionalizovať na celoslovenskej úrovni . Súčasťou riešenia je vytvorenie národnej dopravnej autority, ktorá bude priamo zodpovedná za implementovanie, kontrolu a riadenie reformy verejnej dopravy v zmysle Plánu obnovy a odolnosti SR. Cieľom je rastúci počet cestujúcich, ktorí sú spokojní a zároveň dochádza k napĺňaniu cieľov v dopravnej politike. | | | | | |
| 1. **Dotknuté subjekty** | | | | | |
| Pozitívne bude dotknuté obyvateľstvo a návštevníci Slovenskej republiky. Z organizácií sa implementácia zákona bude dotýkať dopravcov, organizátorov verejnej osobnej dopravy a objednávateľov verejnej osobnej dopravy. | | | | | |
| 1. **Alternatívne riešenia** | | | | | |
| Alternatívnym riešením k zákonu o verejnej doprave je novelizácia a zosúladenie súčasných zákonov a vykonávajúcich vyhlášok, ktorých predmetom úpravy je objednávanie dopravných služieb vo verejnom záujme a/alebo organizácia verejnej osobnej dopravy, najmä:   * zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, * vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 124/2012 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, * zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov, * vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o prevádzkovom poriadku dráh v znení neskorších predpisov, * zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, * vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 5/2020 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávania verejnej osobnej dopravy   Implementácia nulového variantu spôsobí nesúrodú integráciu rôznych druhov verejnej dopravy v rôznych častiach Slovenska, pretrvávajúcu byrokraciu, ako aj nedostatočnú odozvu na technologický pokrok najmä v oblasti elektromobility (technický rozdiel medzi elektrickým autobusom a trolejbusom s pomocným pohonom na batérie bude v skutočnosti zanedbateľný, kým prístup k týmto dvom dopravným prostriedkom v právnom poriadku SR rôzny, vrátane dopadu na cestujúceho). | | | | | |
| 1. **Vykonávacie predpisy** | | | | | |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | | | | **Áno** | **Nie** |
| *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:*  Prijmú sa nové vykonávacie predpisy v zmysle splnomocňovacích ustanovení, ktoré ustanovia   1. podrobnosti o obsahu cestovného poriadku vo verejnej osobnej doprave, o postupe jeho zostavovania a schvaľovania a o spôsobe zverejňovania, 2. jednotný celoštátny kódovník liniek pravidelnej autobusovej dopravy , 3. podrobnosti o obsahových náležitostiach plánu dopravnej obslužnosti podľa § 22 ods. 4 a minimálny rozsah, pravidlá jeho zostavovania a štandardy dopravnej obslužnosti územia, 4. podrobnosti o rozsahu prevádzkových údajov o službách vo verejnom záujme a frekvencii ich poskytovania národnej dopravnej autorite a príslušnému organizátorovi, 5. podrobnosti o vzorovom prepravnom poriadku, o štruktúre základných tarifných skupín vrátane rozsahu zliav zo základného cestovného a minimálnych spôsoboch dokladovania príslušnosti cestujúcich v rámci nich, 6. podrobnosti o štandardoch technického zabezpečenia vydávania a kontrole cestovných dokladov, 7. podrobnosti o požiadavkách a postupoch pre zaistenie technickej a prevádzkovej prepojiteľnosti elektronických systémov platieb a vybavenia cestujúcich a ich zariadení a technológií, 8. podrobnosti o štruktúre otvorených dát, ich formáte pre strojové spracovanie a štandardy formátov a číselníkov, 9. podrobnosti o náležitostiach národného integrovaného cestovného dokladu, integrovanej tarify, integrovaného prepravného poriadku, výške integrovanej tarify a o spôsobe predaja národného integrovaného cestovného dokladu, 10. minimálne štandardy kvality a bezpečnosti vo verejnej osobnej doprave, vrátane štandardov pre prepravu osôb so zdravotným postihnutím a cestujúcich so zníženou pohyblivosťou, 11. vzor preukazu povereného zamestnanca pri výkone odborného dozoru, 12. reguláciu cestovného v železničnej osobnej doprave a vodnej doprave a postup pri regulácii cestovného 13. podrobnosti o náležitostiach návrhu na určenie cestovného v železničnej osobnej doprave a o postupe pri regulácii cestovného, 14. podrobnosti o štandardoch a pravidlách pre stavbu, prevádzku a financovanie prestupných terminálov verejnej dopravy, 15. podrobnosti o štandardoch pre uplatňovanie prvkov pre preferenciu verejnej dopravy do investičných akcií financovaných z verejných rozpočtov. 16. podrobnosti o náležitostiach žiadosti o príspevok vo vodnej doprave a spôsobe ich preukazovania, o náležitostiach zmluvy medzi objednávateľom a poskytovateľom príspevku a podrobnosti vyúčtovania poskytnutého príspevku. | | | | | |
| 1. **Transpozícia práva EÚ** | | | | | |
| |  | | --- | | *Uveďte, či v predkladanom návrhu právneho predpisu dochádza ku goldplatingu podľa tabuľky zhody.* | | **Áno  Nie**  *Ak áno, uveďte, ktorých vplyvov podľa bodu 9 sa goldplating týka:* | | | | | | |
|  | | | | | |
| 1. **Preskúmanie účelnosti** | | | | | |
| Kritéria účelnosti :  1/ možnosť cestovania jednotným cestovným dokladom,  2/ stabilizácia poklesu a rast podielu celkovej deľby prepravnej práce do roku 2030,  3/ úspora jednotkových nákladov na financovanie dopravných služieb vo verejnom záujme,  4/ elektronizácia procesov súvisiacich s dopravnými službami vo verejnom záujme.  Plnenie kritérií sa bude vyhodnocovať v roku 2026 po ukončení a vyhodnotení Plánu obnovy a odolnosti a v roku 2030 v rámci vyhodnocovania Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030. | | | | | |
| \* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.  \*\* vyplniť iba v prípade, ak sa záverečné posúdenie vybraných vplyvov uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. jednotnej metodiky.  \*\*\* posudzovanie sa týka len zmien v I. a II. pilieri univerzálneho systému dôchodkového zabezpečenia s identifikovaným dopadom od 0,1 % HDP (vrátane) na dlhodobom horizonte. | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **Vybrané vplyvy materiálu** | | | | | | | |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** |  | **Pozitívne** |  | | **Žiadne** |  | **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy,  v prípade identifikovaného negatívneho  vplyvu |  | Áno |  | | Nie |  | Čiastočne |
| **v tom vplyvy na rozpočty obcí a vyšších územných celkov** |  | **Pozitívne** |  | | **Žiadne** |  | **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy,  v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu |  | Áno |  | | Nie |  | Čiastočne |
| Vplyv na dlhodobú udržateľnosť verejných financií v prípade vybraných opatrení \*\*\* |  | Áno |  | |  |  | Nie |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** |  | **Pozitívne** |  | | **Žiadne** |  | **Negatívne** |
| z toho vplyvy na MSP |  | Pozitívne |  | | Žiadne |  | Negatívne |
| Mechanizmus znižovania byrokracie  a nákladov sa uplatňuje: |  | Áno | |  |  |  | Nie |
| **Sociálne vplyvy** |  | **Pozitívne** |  | | **Žiadne** |  | **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** |  | **Pozitívne** |  | | **Žiadne** |  | **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu spoločnosti** |  | **Pozitívne** |  | | **Žiadne** |  | **Negatívne** |

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu** |  | **Pozitívne** |  | **Žiadne** |  | **Negatívne** |

|  |
| --- |
| 1. **Poznámky** |
|  |
| 1. **Kontakt na spracovateľa** |
| Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky  RNDr. Vladimír Tóth, PhD.  vedúci oddelenia  Sekcia stratégie dopravy  Odbor integrovanej osobnej, intermodálnej nákladnej a nemotorovej dopravy  Oddelenie integrovanej osobnej dopravy  Námestie slobody č. 6  810 05 Bratislava  Slovenská republika  e-mail: vladimir.toth@mindop.sk |
| 1. **Zdroje** |
| * Európska zelená dohoda (European Green Deal) je plánom EÚ na zabezpečenie udržateľnosti hospodárstva (Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu COM/2019/640 final), * Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (COM/2020/789 final), * Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030, * Plán obnovy a odolnosti Slovenskej republiky, * zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, * vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja č. 124/2012 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, v znení neskorších predpisov, * zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov, * vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o prevádzkovom poriadku dráh v znení neskorších predpisov, * zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, * vyhláška č. 5/2020 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávania verejnej osobnej dopravy, * Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2030, |
| 1. **Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č. ....**   (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 8.1 Jednotnej metodiky) |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Súhlasné** | **Súhlasné s návrhom na dopracovanie** | **Nesúhlasné** |   **Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:** |
| 1. **Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov zo záverečného posúdenia č. ..........** (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. Jednotnej metodiky) |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Súhlasné** | **Súhlasné s návrhom na dopracovanie** | **Nesúhlasné** |   **Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:** |

**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)** | | | |
| **2023** | **2024** | **2025** | **2026** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** |  |  |  |  |
| v tom: za každý subjekt verejnej správy zvlášť | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** |  |  |  |  |
| *Rozpočtové prostriedky* | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *EÚ zdroje* |  |  |  |  |
| ***- 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** | **322 600** | **5 425 800** | **10 425 800** | **10 425 800** |
| v tom: MD SR | **322 600** | **5 425 800** | **10 425 800** | **10 425 800** |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **322 600** | **5 425 800** | **10 425 800** | **10 425 800** |
| *Rozpočtové prostriedky* | 322 600 | 425 800 | 425 800 | 425 800 |
| *EÚ zdroje* | 0 | 5 000 000 | 10 000 000 | 10 000 000 |
| *Spolufinancovanie* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *z toho vplyv nových úloh v zmysle ods. 2 Čl. 6 ústavného zákona č. 493/2011 Z. z.*  *o rozpočtovej zodpovednosti* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *z toho vplyv nových úloh v zmysle ods. 2 Čl. 6 ústavného zákona č. 493/2011 Z. z.*  *o rozpočtovej zodpovednosti* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na počet zamestnancov** | **11** | **11** | **11** | **11** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **11** | **11** | **11** | **11** |
| ***- 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** |
| **Vplyv na mzdové výdavky** | **306 000** | **409 200** | **409 200** | **409 200** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **306 000** | **409 200** | **409 200** | **409 200** |
| ***- 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** |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | **0** | **5 000 000** | **10 000 000** | **10 000 000** |
| 07T0D01 | **0** | **5 000 000** | **10 000 000** | **10 000 000** |
| **Iné ako rozpočtové zdroje** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv ~~/ úspora~~** | **322 600** | **425 800** | **425 800** | **425 800** |

**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:**

**Predkladaný návrh zákona má negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, a to v súvislosti s vytvorením a prevádzkovaním Národnej dopravnej autority a vytvorením, prevádzkou a údržbou informačného systému národného integrovaného cestovného dokladu. Výdavky na vytvorenie informačného systému národného integrovaného cestovného dokladu budú v rokoch 2024, 2025 a do 30. 09. 2026 financované z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti v rámci rozpočtovej kapitoly Ministerstva dopravy SR.**

**Výdavky na prevádzku Národnej dopravnej autority a prevádzku a údržbu informačného systému národného integrovaného cestovného dokladu financované zo štátneho rozpočtu. Ministerstvo dopravy SR si bude tieto výdavky uplatňovať pri tvorbe rozpočtu na príslušný rozpočtový rok.**

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

Návrh zákona okrem transpozície Reformy 2 Plánu obnovy a odolnosti strategických cieľov rezortu dopravy a úloh z Programového vyhlásenia vlády sprehľadňuje jednotlivé povinnosti rôznych aktérov v oblasti osobnej dopravy a zjednocuje podmienky v cestnej a dráhovej doprave (predovšetkým v oblasti mestskej hromadnej dopravy). Táto reorganizácia právnych predpisov nevytvára na obecnej a regionálnej úrovni nové povinnosti a výdavky významného charakteru a nevyžaduje žiadne nároky na zvyšovanie limitov ľudských zdrojov. Naopak, elektronizácia niektorých konaní prostredníctvom informačného systému národného integrovaného cestovného dokladu predstavuje spôsob, ako ľudské zdroje odbremeniť od niektorých dnešných povinností.

Zákon o verejnej osobnej doprave predstavuje integrálnu súčasť reformy verejnej osobnej dopravy, ktorá je súčasťou Plánu obnovy a odolnosti. Návrhom zákona sa zriaďuje Národná dopravná autorita ako útvar ministerstva (ďalej ako „NADA“), ktorá má priamo implementovať a zabezpečovať reformu verejnej osobnej dopravy.

Predpokladaný termín zriadenia NADA je v priebehu roka 2023 po nadobudnutí účinnosti zákona. Predpokladaný počet zamestnancov je 11.

NADA bude spravovať informačný systém národného integrovaného cestovného dokladu. Náklady na zriadenie a prevádzku budú predmetom štúdie realizovateľnosti.

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

zmena v nároku

nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

kombinovaný návrh

x iné

**2.2.3. Výpočty vplyvov na verejné financie**

Alokácia finančných zdrojov na prevádzku informačného systému národného integrovaného cestovného dokladu budú predmetom v súčasnosti pripravovanej štúdie realizovateľnosti. Výdavky na zabezpečenie činnosti NADA (vrátane osobných nákladov pre 11 zamestnancov) budú hradené zo štátneho rozpočtu.

V rámci programovej štruktúry 07T0D01 je alokovaných na realizáciu reformy 26,6 mil. eur z toho na informačný systém národného integrovaného cestovného dokladu 25 mil. eur.

Očakávané výdavky na digitálne investície do integrácie cestovného a umožnenia vydávania spoločných cestovných lístkov na spoje rôznych dopravcov vo verejnej osobnej doprave vo výške 25mil. € vychádzajú z ceny realizovanej výmeny predajného systému dopravcu ZSSK v roku 2019 (11 mil. €; 15 % podiel na trhu), zavádzania systému pre tarifnú integráciu v Bratislavskom kraji (5 mil. €; 27 % podiel na trhu) a štúdie pre rovnaký systém v Prešovskom kraji (15 mil. eur; 15 % podiel na trhu). Priemerná cena na 1 % pokrytia trhu predstavuje 0,6 mil. eur. Implementáciou reformy (zavedením takéhoto systému do 5 ďalších regiónov) sa plánuje rozšírenie pokrytia o 43 % trhu pri nákladoch 25 mil. Eur.

Tabuľka č. 2

Ministerstvo dopravy SR

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2023** | **2024** | **2025** | **2026** |
| **Bežné výdavky (600)** | **322 600** | **425 800** | **425 800** | **425 800** |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) | 226 750 | 303 223 | 303 223 | 303 223 |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) | 79 250 | 105 977 | 105 977 | 105 977 |  |
| Tovary a služby (630)2 | 16 600 | 16 600 | 16 600 | 16 600 |  |
| Bežné transfery (640)2 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájmom (650)2 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** |  | **5 000 000** | **10 000 000** | **10 000 000** |  |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 |  | 5 000 000 | 10 000 000 | 10 000 000 |  |
| Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |  |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **322 600** | **5 425 800** | **10 425 800** | **10 425 800** |  |

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.

Očakávané kapitálové výdavky na digitálne investície do integrácie cestovného a umožnenia vydávania spoločných cestovných lístkov na spoje rôznych dopravcov vo verejnej osobnej doprave vo výške 25mil. € vychádzajú z ceny realizovanej výmeny predajného systému dopravcu ZSSK v roku 2019 (11 mil. €; 15 % podiel na trhu), zavádzania systému pre tarifnú integráciu v Bratislavskom kraji (5 mil. €; 27 % podiel na trhu) a štúdie pre rovnaký systém v Prešovskom kraji (15 mil. eur; 15 % podiel na trhu). Priemerná cena na 1 % pokrytia trhu predstavuje 0,6 mil. eur. Implementáciou reformy (zavedením takéhoto systému do 5 ďalších regiónov) sa plánuje rozšírenie pokrytia o 43 % trhu pri nákladoch 25 mil. Eur a boli alokované formou logistickej funkcie do obdobia štyroch.

Bežné výdavky boli vypočítané na základe predpokladaného limitu zamestnancov potrebných na zabezpečenie činnosti NADA.

Tabuľka č. 5

Ministerstvo dopravy SR

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zamestnanosť** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | | **poznámka** | |
| **2023** | **2024** | **2025** | | **2026** |
| **Počet zamestnancov celkom** | **6** | **11** | **11** | | **11** |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** | **6** | **11** | **11** | | **11** |  | |
| **Priemerný mzdový výdavok (v eurách)** | **2 945** | **2 297** | **2 297** | | **2 297** |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** | **2 945** | **2 297** | **2 297** | | **2 297** |  | |
| **Osobné výdavky celkom (v eurách)** | **306 000** | **409 200** | **409 200** | | **409 200** |  | |
| **Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610)** | **226 750** | **303 223** | **303 223** | | **303 223** |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** | **226 750** | **303 223** | **303 223** | | **303 223** |  | |
| **Poistné a príspevok do poisťovní (620)** | **79 250** | **105 977** | **105 977** | | **105 977** |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** | **79 250** | **105 977** | **105 977** | | **105 977** |  | |
|  |  |  |  | |  |  | |
| **Poznámka:** |  |  |  | |  |  | |
| Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt. Ak sa týka rôznych skupín zamestnancov, je potrebné počty, mzdy a poistné rozpísať samostatne podľa spôsobu odmeňovania (napr. policajti, colníci ...).  Priemerný mzdový výdavok je tvorený podielom mzdových výdavkov na jedného zamestnanca na jeden kalendárny mesiac bežného roka. | | | | | |  | |
| Kategórie 610 a 620 sú z tejto prílohy prenášané do príslušných kategórií prílohy „výdavky“. | | | |  |  | |  |

**Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie**

**Názov materiálu:** Návrh zákona o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov

**Predkladateľ:** Ministerstvo dopravy SR

**3.1 Náklady regulácie**

***3.1.1 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***

*Tabuľka č. 1: Zmeny nákladov (ročne) v prepočte na podnikateľské prostredie (PP), vyhodnotenie mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov.*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  | ***TYP NÁKLADOV*** | **Zvýšenie nákladov v € na PP** | | **Zníženie nákladov v € na PP** | |
|  | ***A. Dane, odvody, clá a poplatky, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality*** | **10 550** | | **0** | |
|  | ***B. Iné poplatky*** | **0** | | **0** | |
|  | ***C. Nepriame finančné náklady*** | **25 000** | | **-262 500** | |
|  | ***D. Administratívne náklady*** | **4 409** | | **0** | |
|  | ***Spolu = A+B+C+D*** | **39 959** | | **-262 500** | |
|  | ***Z toho*** |  | |  | |
|  | ***E. Vplyv na mikro, malé a stredné podn.*** | **1 023** | | **-175 000** | |
|  | ***F. Úplná harmonizácia práva EÚ*** *(okrem daní, odvodov, ciel a poplatkov, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality)* | **0** | | **0** | |
|  |  |  |  |  |  |
|  | *VÝPOČET PRAVIDLA 1in2out:* | IN | | OUT | |
|  | *G. Náklady okrem výnimiek = B+C+D-F* | **29 409** | | **-262 500** | |

**Priame finančné náklady**

Pri implementácii sa počíta s elektronizáciou niektorých administratívnych úkonov súvisiacich s licenčným a koncesným konaním vo verejnej doprave. Tá bude realizovaná formou portálu, v rámci ktorého budú jednotlivé činnosti a moduly spoplatnené formou správnych poplatkov. Tieto poplatky existujú aj v súčasnosti, no každý dopravný správny orgán ich má určené v rôznej výške. Po prechode na elektronizáciu týchto služieb budú poplatky zjednotené. Predpokladá sa vplyv na finančné náklady, ktoré budú príjmom rozpočtu verejnej správy.

**Nepriame finančné náklady**

Zefektívnenie procesov znamená zníženie potreby ľudských zdrojov v podobe človekohodín a zároveň zníženie poplatkov za poštovné. Podnikateľom podnikajúcim v pravidelnej osobnej doprave ale pribudne povinnosť zverejňovať cestovné poriadky v jednotnom formáte, ktoré môžu znamenať rast administratívnej záťaže a nákladov na sprevádzkovanie systému schopného exportovať dáta v požadovanom formáte. Veľká časť dotknutých podnikateľov ale uvedené činnosti už v súčasnosti realizuje.

**Administratívne náklady**

Administratívne náklady sa predpokladajú z dôvodu zavedenia novej povinnosti zverejňovania cestovných poriadkov v pravidelnej osobnej doprave vo vopred stanovenom formáte.

***3.1.2 Výpočty vplyvov jednotlivých regulácií na zmeny v nákladoch podnikateľov***

*Tabuľka č. 2: Výpočet vplyvov jednotlivých regulácií (nahraďte rovnakou tabuľkou po vyplnení Kalkulačky nákladov):*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P.č.** | **Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci dôvod zvýšenia/zníženia nákladov na PP** | **Číslo normy**  (zákona, vyhlášky a pod.) | **Lokalizácia** (§, ods.) | **Pôvod regulácie:**  SK/EÚ úplná harm./EÚ harm. s možnosťou voľby | **Účinnosť**  **regulácie** | **Kategória dotk. subjektov** | **Počet subjektov v dotk. kategórii** | **Počet subjektov MSP v dotk. kategórii** | **Vplyv na 1 podnik. v €** | **Vplyv na kategóriu dotk. subjektov v €** | **Druh vplyvu**  In (zvyšuje náklady) /  Out (znižuje náklady**)** |
| 1 | Zrušenie potreby zriaďovania zákazníckych centier | 0 | § 14 ods. 4 | SK | 01.06.23 | dopravcovia | 15 | 10 | -17 500 | -262 500 | Out (znižuje náklady) |
| 2 | Zavedenie povolenia na prevádzkovanie linky mestskej dráhovej dopravy | 0 | § 6 | SK | 01.06.23 | dopravcovia v mestskej dráhovej doprave | 5 | - | 204 | 1 021 | In (zvyšuje náklady) |
| 3 | Zmena povolenia na prevádzkovanie linky mestskej dráhovej dopravy | 0 | § 7 | SK | 01.06.23 | dopravcovia v mestskej dráhovej doprave | 5 | - | 240 | 1 200 | In (zvyšuje náklady) |
| 4 | Poskytovanie prevádzkových údajov | 0 | § 25 | SK | 01.06.23 | dopravcovia | 18 | 5 | 205 | 3 684 | In (zvyšuje náklady) |
| 5 | Povinnosť budovať nové zastávky a stanice VOD bezbariérovo a osvetlené | 0 | §16 ods. 5 | SK | 01.06.23 | stavebník/vlastník/zriaďovateľ zastávky | 20 | - | 1 703 | 34 054 | In (zvyšuje náklady) |

***Doplňujúce informácie k spôsobu výpočtu vplyvov jednotlivých regulácií na zmenu nákladov***

*Osobitne pri každej regulácii s vplyvom na PP zhodnotenom v tabuľke č. 2 uveďte doplňujúce informácie tak, aby mohol byť skontrolovaný spôsob a správnosť výpočtov. Uveďte najmä, ako ste vypočítali vplyvy a z akého zdroja ste čerpali početnosti (uveďte aj link na konkrétne štatistiky, ak sú dostupné na internete). Jednotlivé regulácie môžu mať jeden alebo viac typov nákladov (A. Dane, odvody, clá a poplatky, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality, B. Iné poplatky, C. Nepriame finančné náklady, D. Administratívne náklady). Rozčleňte ich a vypočítajte v súlade s metodickým postupom.*

Účinnosť zákona má celkovo pozitívny vplyv na náklady podnikateľského prostredia. V rámci činností definovaných v zákone sa predpokladá úplná elektronizácia niektorých konaní vo verejnej osobnej doprave. Tá prinesie:

1. Šetrenie finančných nákladov na poštovné keďže činnosti budú vykonávané elektronicky.
2. Zmenu nákladov (zvýšenie alebo zníženie), keďže dôjde k zjednoteniu správnych poplatkov, pričom charakter zmeny bude záležať od toho, akú výšku správnych poplatkov má v súčasnosti dopravný správny orgán, v ktorého pôsobnosti dopravca prevádzkuje dopravné služby a od frekvencie zmien licencie.
3. Zvýšenie nákladov na softvérové zabezpečenie exportu cestovných poriadkov v požadovanom predpísanom formáte.

Jednotlivé regulácie uvedené v poradových číslach 1 až 5 boli odvodené od expertného odhadu na základe jestvujúcej aplikačnej praxe.

**3.2 Vyhodnotenie konzultácií s podnikateľskými subjektmi pred predbežným pripomienkovým konaním**

Trhové konzultácie organizované v súlade s Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov Ministerstva hospodárstva SR sa uskutočnili on-line formou dňa 27.10.2022 za účasti pozvaných subjektov – dopravcov, objednávateľov dopravných služieb, občianskych združení a MD SR.

Jednotlivým aktérom boli na stretnutí odprezentované základné východiská a rámce pripravovaného návrhu zákona o verejnej osobnej doprave spolu s prehľadom navrhovaných legislatívnych zmien oproti súčasnému stavu. Zároveň v rámci diskusie boli od účastníkov zozbierané podnety, ktoré sú do návrhu zákona zapracované príp. budú zapracované do vykonávacích vyhlášok, resp. sa k nim ešte uskutočnia dodatočné pracovné stretnutia.

**3.3 Vplyvy na konkurencieschopnosť a produktivitu**

*Dochádza k vytvoreniu resp. k zmene bariér na trhu?*

*Bude sa s niektorými podnikmi alebo produktmi zaobchádzať v porovnateľnej situácii rôzne (napr. špeciálne režimy pre mikro, malé a stredné podniky tzv. MSP)?*

*Ovplyvňuje zmena regulácie cezhraničné investície (príliv/odliv zahraničných investícií resp. uplatnenie slovenských podnikov na zahraničných trhoch)?*

*Ovplyvní dostupnosť základných zdrojov (financie, pracovná sila, suroviny, mechanizmy, energie atď.)?*

*Ovplyvňuje zmena regulácie inovácie, vedu a výskum?*

*Ako prispieva zmena regulácie k cieľu Slovenska mať najlepšie podnikateľské prostredie spomedzi susediacich krajín EÚ?*

***Konkurencieschopnosť:***

*Na základe uvedených odpovedí zaškrtnite a popíšte, či materiál konkurencieschopnosť:*

*☐* ***zvyšuje*** *☐ nemení x znižuje*

***Produktivita:***

*Aký má materiál vplyv na zmenu pomeru medzi produkciou podnikov a ich nákladmi?*

*Na základe uvedenej odpovede zaškrtnite a popíšte, či materiál produktivitu:*

*X* ***zvyšuje*** *☐ nemení ☐ znižuje*

Súčasťou návrhu zákona je štandardizovaný zber cestovných poriadkov v strojovej forme prostredníctvom webovej aplikácie a následne zdieľanie týchto dát tretím stranám (v rozsahu, ktorý doteraz neexistuje), čím sa zvyšuje produktivita a pravdepodobnosť využitia týchto dát na rozvoj alebo komerčné využitie.

Súčasťou plánovaného portálu verejnej osobnej dopravy, ktorý bude poskytovať B2B a B2G služby bude aj modul slúžiaci konečným spotrebiteľom (B2C) v podobe zjednoteného formátu cestovných poriadkov a vyhľadávača spojení (ako integrálnej súčasti prevádzkovania služby jednotného cestovného dokladu).

**3.4 Iné vplyvy na podnikateľské prostredie**

*Ak má materiál vplyvy na PP, ktoré nemožno zaradiť do predchádzajúcich častí, či už pozitívne alebo negatívne, tu ich uveďte. Patria sem:*

1. *sankcie alebo pokuty, ako dôsledok porušenia právne záväzných ustanovení;*
2. *vplyvy súvisiace so žiadosťami o alebo prijímaním dotácií, fondov, štátnej pomoci a čerpaním iných obdobných foriem podpory zo strany štátu, keďže sú sprievodným javom uchádzania sa či získania benefitov, na ktoré nie je právny nárok priamo zo zákona, ale vzniká na základe prejavu vôle dotknutého subjektu;*
3. *regulované ceny podľa zákona č. 18/1996 Z. z. o cenách;*
4. *iné vplyvy, ktoré predpokladá materiál, ale nemožno ich zaradiť do častí 3.1 a 3.3.*

**Stanovuje sa rozsah konaní, ktoré je možné považovať za priestupok a iný správny delikt, výška pokút a spôsob prejednávania priestupkov a iných správnych deliktov. Správne delikty sú prevzaté zo zákona o doprave na dráhach, zákona o cestnej doprave a zákona o vnútrozemskej plavbe, pričom došlo k ich zjednoteniu a úpravám pre verejnú osobnú dopravu ako celok.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Analýza sociálnych vplyvov**  **Vplyvy na hospodárenie domácností, prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám, sociálnu inklúziu, rovnosť príležitostí a rovnosť žien a mužov a vplyvy na zamestnanosť**  **(**Ak v niektorej z hodnotených oblastí sociálnych vplyvov (bodov 4.1 až 4.4) nebol identifikovaný vplyv, uveďte v príslušnom riadku analýzy poznámku „Bez vplyvu.“.) | | |
| **4.1 Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyv na hospodárenie domácností a špecifikujte ovplyvnené skupiny domácností, ktoré budú pozitívne/negatívne ovplyvnené.** | | |
| *Vedie návrh k zvýšeniu alebo zníženiu príjmov alebo výdavkov domácností?*  *Ktoré skupiny domácností/obyvateľstva sú takto ovplyvnené a akým spôsobom?*  *Sú medzi potenciálne ovplyvnenými skupinami skupiny v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia?*  **(V prípade vyššieho počtu hodnotených opatrení doplňte podľa potreby do tabuľky pred bod 4.2 ďalšie sekcie - 4.1.1 Pozitívny vplyv/4.1.2 Negatívny vplyv).** | | |
| *a)* | ***4.1.1 Pozitívny vplyv*** | |
| *b)* | ***Popíšte*** *opatrenie a jeho vplyv na hospodárenie domácností s uvedením, či ide o zvýšenie príjmov alebo zníženie výdavkov:* | Pozitívny vplyv – zníženie výdavkov na prepravu osôb a zníženie prepravného času, čím sa predpokladá zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy.  Zavedie sa plná integrácia a jednotný cestovný lístok, čo zabezpečí, že cestujúci, ktorý bude prestupovať nebude opakovane platiť tzv. nástupný príplatok, čím sa zníži celková cena jeho cesty a zároveň sa zvýši flexibilita využívania dopravných služieb |
| *c)* | ***Špecifikujte*** *ovplyvnené skupiny:* |  |
| *Domácnosti aktívne využívajúce verejnú osobnú dopravu* | *Osoby príležitostne využívajúce verejnú osobnú dopravu* |
| *d)* | ***Kvantifikujte*** *rast príjmov alebo pokles výdavkov* ***za jednotlivé******ovplyvnené******skupiny*** *domácností / skupiny jednotlivcov a počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným návrhom.* | |
| *e)* | * *priemerný rast príjmov/ pokles výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* * *veľkosť skupiny (počet obyvateľov):* |  |
| *Pokles celkových výdavkov rozpočtu domácnosti o 3 % / za rok* | *Pokles celkových výdavkov rozpočtu domácnosti o 10 % / za rok* |
| *f)* | *Dôvod chýbajúcej kvantifikácie:* |  |
| *g)* | ***4.1.1.1******Z toho pozitívny vplyv na skupiny v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia***  *(V prípade významných vplyvov na príjmy alebo výdavky domácností v riziku chudoby, identifikujte a kvantifikujte pozitívny vplyv na chudobu obyvateľstva (napr. znižovanie miery rizika chudoby, priemerný rast príjmov/ pokles výdavkov v skupine)* | |
| *h)* | ***Popíšte*** *opatrenie a jeho vplyv na hospodárenie domácností s uvedením, či ide o zvýšenie príjmov alebo zníženie výdavkov:* | Pozitívny vplyv |
| *i)* | ***Špecifikujte*** *ovplyvnené skupiny:* | *Úprava skupín s nárokom na zľavu s cieľom odstránenia byrokracie a súčasného nesúladu tak, aby nedošlo k zmenšovaniu tarifných skupín* |
| *Úprava skupín s nárokom na zľavu s cieľom odstránenia byrokracie* | *Úprava skupín s nárokom na zľavu s cieľom odstránenia byrokracie a súčasného nesúladu tak, aby nedošlo k zmenšovaniu tarifných skupín* |
| *j*) | ***Kvantifikujte*** *rast príjmov alebo pokles výdavkov* ***za jednotlivé ovplyvnené skupiny*** *domácností / skupiny jednotlivcov a počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným návrhom.* | |
| *k)* | * *priemerný rast príjmov/ pokles výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* * *veľkosť skupiny (počet obyvateľov):* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *l)* | *Dôvod chýbajúcej kvantifikácie:* |  |
| *a)* | ***4.1.2 Negatívny vplyv*** | |
| *b)* | ***Popíšte*** *opatrenie a jeho vplyv na hospodárenie domácností s uvedením, či ide o zníženie príjmov alebo zvýšenie výdavkov:* | Bez vplyvu |
| *c)* | ***Špecifikujte*** *ovplyvnené skupiny:* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *d)* | ***Kvantifikujte*** *pokles príjmov alebo rast výdavkov* ***za jednotlivé******ovplyvnené******skupiny*** *domácností / skupiny jednotlivcov a počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným návrhom.* | |
| *e)* | * *priemerný pokles príjmov/ rast výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* * *veľkosť skupiny (počet obyvateľov):* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *f)* | *Dôvod chýbajúcej kvantifikácie:* | Bez vplyvu |
| *g)* | ***4.1.2.1******Z toho negatívny vplyv na skupiny v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia***  *(V prípade významných vplyvov na príjmy alebo výdavky domácností v riziku chudoby, identifikujte a kvantifikujte negatívny vplyv na chudobu obyvateľstva (napr. zvyšovanie miery rizika chudoby, priemerný pokles príjmov/ rast výdavkov v skupine)* | |
| *h)* | ***Popíšte*** *opatrenie a jeho vplyv na hospodárenie domácností s uvedením, či ide o zníženie príjmov alebo zvýšenie výdavkov:* | Bez vplyvu |
| *i)* | ***Špecifikujte*** *ovplyvnené skupiny:* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *j*) | ***Kvantifikujte*** *pokles príjmov alebo rast výdavkov* ***za jednotlivé ovplyvnené skupiny*** *domácností / skupiny jednotlivcov a počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným návrhom.* | |
| *k)* | * *priemerný pokles príjmov/ rast výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* * *veľkosť skupiny (počet obyvateľov):* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *l)* | *Dôvod chýbajúcej kvantifikácie:* | Bez vplyvu |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **4.2 Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyvy na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám u jednotlivých ovplyvnených skupín obyvateľstva a vplyv na sociálnu inklúziu.** | | | |
| *Má návrh vplyv na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám?*  *Popíšte hodnotené opatrenie, špecifikujte ovplyvnené skupiny obyvateľstva a charakter zmeny v prístupnosti s ohľadom na dostupnosť finančnú, geografickú, kvalitu, organizovanie a pod. Uveďte veľkosť jednotlivých ovplyvnených skupín.* | | | |
| *a)* | *Rozumie sa najmä na prístup k:*   * *sociálnej ochrane, sociálno-právnej ochrane, sociálnym službám (vrátane služieb starostlivosti o deti, starších ľudí a ľudí so zdravotným postihnutím),* * *kvalitnej práci, ochrane zdravia, dôstojnosti a bezpečnosti pri práci pre zamestnancov a existujúcim zamestnaneckým právam,* * *pomoci pri úhrade výdavkov súvisiacich so zdravotným postihnutím,* * *zamestnaniu, na trh práce (napr. uľahčenie zosúladenia rodinných a pracovných povinností, služby zamestnanosti), k školeniam, odbornému vzdelávaniu a príprave na trh práce,* * *zdravotnej starostlivosti vrátane cenovo dostupných pomôcok pre občanov so zdravotným postihnutím,* * *k formálnemu i neformálnemu vzdelávaniu a celo­životnému vzdelávaniu,* * *bývaniu a súvisiacim základným komunálnym službám,* * *doprave,* * *ďalším službám najmä službám všeobecného záujmu a tovarom,* * *spravodlivosti, právnej ochrane, právnym službám,* * *informáciám,* * *k iným právam (napr. politickým).* | | * zavedenie plnej integrácie verejnej osobnej dopravy a jednotného cestovného dokladu zabezpečí, že cestujúci, ktorý bude prestupovať nebude opakovane platiť tzv. nástupný príplatok, čím sa zníži celková cena jeho cesty a zároveň sa zvýši flexibilita využívania dopravných služieb |
| *b)* | *Má návrh významný vplyv na niektorú zo zraniteľných skupín obyvateľstva alebo skupín v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia?*  *Špecifikujte ovplyvnené skupiny v riziku chudoby a sociálneho vylúčenia a popíšte vplyv na ne. Je tento vplyv väčší ako vplyv na iné skupiny či subjekty? Uveďte veľkosť jednotlivých ovplyvnených skupín.* | | |
| *c)* | *Zraniteľné skupiny alebo skupiny v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia sú napr.:*   * *domácnosti s nízkym príjmom (napr. žijúce iba zo sociálnych príjmov, alebo z príjmov pod hranicou rizika chudoby, alebo s príjmom pod životným minimom, alebo patriace medzi 25% domácností s najnižším príjmom),* * *nezamestnaní, najmä dlhodobo nezamestnaní, mladí nezamestnaní a nezamestnaní nad 50 rokov,* * *deti (0 – 17),* * *mladí ľudia (18 – 25 rokov),* * *starší ľudia, napr. ľudia vo veku nad 65 rokov alebo dôchodcovia,* * *ľudia so zdravotným postihnutím,* * *marginalizované rómske komunity* * *domácnosti s 3 a viac deťmi,* * *jednorodičovské domácnosti s deťmi (neúplné rodiny, ktoré tvoria najmä osamelé matky s deťmi),* * *príslušníci tretích krajín, azylanti, žiadatelia o azyl,* * *iné zraniteľné skupiny, ako sú napr. bezdomovci, ľudia opúšťajúci detské domovy alebo iné inštitucionálne zariadenia* | * s cieľom znižovania byrokracie dôjde k úpravám niektorých tarifných skupín, vrátane tých, ktoré majú nárok na zľavu; tým sa odstráni súčasný nesúlad tak, aby nedošlo k zmenšovaniu tarifných skupín | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **4.3 Identifikujte a popíšte vplyv na rovnosť príležitostí.**  **Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyv na rovnosť žien a mužov.** | | |
| *a)* | *4.3.1 Dodržuje návrh povinnosť rovnakého zaobchádzania so skupinami alebo jednotlivcami na základe pohlavia, rasy, etnicity, náboženstva alebo viery, zdravotného postihnutia, veku, sexuálnej orientácie alebo iného statusu? Mohol by viesť k nepriamej diskriminácii niektorých skupín obyvateľstva? Ak áno, ktoré skupiny sú takto ovplyvnené a akým spôsobom?* | |
| *b)* | Bez vplyvu | |
| *c)* | *4.3.2 Môže návrh viesť k zväčšovaniu nerovností medzi ženami a mužmi? Podporuje návrh rovnosť príležitostí? Má návrh odlišný vplyv na ženy a mužov? Popíšte vplyvy.* | |
| *d)* | *Popíšte riziká návrhu, ktoré môžu viesť k zväčšovaniu nerovností:* | Bez rizík |
| *e)* | *Popíšte pozitívne vplyvy návrhu na dosahovanie rovnosti žien a mužov, rovnosti príležitostí žien a mužov, prípadne vplyvy na ženy a mužov, ak sú odlišné:* | Bez vplyvov |
| *f)* | *Má návrh významné vplyvy na niektorú zo zraniteľných skupín obyvateľstva? Ak áno, aké? Akým spôsobom? Zraniteľnou skupinou obyvateľstva sa rozumejú najmä ženy ohrozené viacnásobnou diskrimináciou, tehotné matky, seniorky, ženy patriace do marginalizovaných skupín obyvateľstva, migrantky, ženy a dievčatá so zdravotným postihnutím, obete násilia a pod.* | Bez vplyvov |
| *g)* | *Pri identifikovaní vplyvov na rovnosť žien a mužov treba vziať do úvahy existujúce rozdiely medzi ženami a mužmi, ktoré sú relevantné k danej politike. Podpora rovnosti žien a mužov nespočíva len v odstraňovaní obmedzení a bariér pre plnohodnotnú účasť na ekonomickom, politickom a sociálnom živote spoločnosti ako aj rodinnom živote, ale taktiež v podpore rovnosti medzi nimi.*  *V ktorých oblastiach podpory rovnosti žien a mužov návrh odstraňuje prekážky a/alebo podporuje rovnosť žien a mužov? Medzi oblasti podpory rovnosti žien a mužov okrem iného patria:*   * *podpora slobodného výberu povolania a ekonomickej činnosti* * *podpora vyrovnávania ekonomickej nezávislosti,* * *zosúladenie pracovného, súkromného a rodinného života,* * *podpora rovnosti príležitostí pri participácii na rozhodovaní,* * *boj proti domácemu násiliu, násiliu na ženách a obchodovaniu s ľuďmi,* * *podpora vnímania osobnej starostlivosti o dieťa za rovnocennú s ekonomickou činnosťou a podpora neviditeľnej práce v domácnosti ako takej,* * *rešpektovanie osobných preferencií pri výbere povolania a zosúlaďovania pracovného a rodinného života.* | Bez vplyvov |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **4.4 Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyvy na zamestnanosť a na trh práce.**  *V prípade kladnej odpovede pripojte* ***odôvodnenie*** *v súlade s Metodickým postupom pre analýzu sociálnych vplyvov.* | | |
| *a)* | *Uľahčuje návrh vznik nových pracovných miest? Ak áno, ako? Ak je to možné, doplňte kvantifikáciu.* | |
| *b)* | *Identifikujte, v ktorých sektoroch a odvetviach ekonomiky, v ktorých regiónoch, pre aké skupiny zamestnancov, o aké typy zamestnania /pracovných úväzkov pôjde a pod.* | Sektor dopravy – predpokladaný vznik pracovných miest v súvislosti so zriadením dopravnej autority- špecializovaní odborní zamestnanci v prevádzke a riadení dopravy, plný pracovný úväzok, Bratislava |
| *c)* | *Vedie návrh k zániku pracovných miest?* *Ak áno, ako a akých? Ak je to možné, doplňte kvantifikáciu* | |
| *d)* | *Identifikujte, v ktorých sektoroch a odvetviach ekonomiky, v ktorých regiónoch, o aké typy zamestnania /pracovných úväzkov pôjde a pod. Identifikujte možné dôsledky, skupiny zamestnancov, ktoré budú viac ovplyvnené a rozsah vplyvu.* | Bez vplyvu |
| *e)* | *Ovplyvňuje návrh dopyt po práci? Ak áno, ako?* | |
| *f)* | *Dopyt po práci závisí na jednej strane na produkcii tovarov a služieb v ekonomike a na druhej strane na cene práce.* | Bez vplyvu |
| *g)* | *Má návrh dosah na fungovanie trhu práce?* *Ak áno, aký?* | |
| *h)* | *Týka sa makroekonomických dosahov ako je napr. participácia na trhu práce, dlhodobá nezamestnanosť, regionálne rozdiely v mierach zamestnanosti.* *Ponuka práce môže byť ovplyvnená rôznymi premennými napr. úrovňou miezd, inštitucionálnym nastavením (napr. zosúladenie pracovného a súkromného života alebo uľahčovanie rôznych foriem mobility).* | Bez vplyvu |
| *i)* | *Má návrh špecifické negatívne dôsledky pre isté skupiny profesií, skupín zamestnancov či živnostníkov?* *Ak áno, aké a pre ktoré skupiny?* | |
| *j)* | *Návrh môže ohrozovať napr. pracovníkov istých profesií favorizovaním špecifických aktivít či technológií.* | Bez vplyvu |
| *k)* | *Ovplyvňuje návrh špecifické vekové skupiny zamestnancov? Ak áno, aké? Akým spôsobom?* | |
| *l)* | *Identifikujte, či návrh môže ovplyvniť rozhodnutia zamestnancov alebo zamestnávateľov a môže byť zdrojom neskoršieho vstupu na trh práce alebo predčasného odchodu z trhu práce jednotlivcov.* | Bez vplyvu |

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na životné prostredie** |
| Spracovanie návrhu zákona o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorého súčasťou je snaha o optimalizáciu verejnej osobnej dopravy a vznik národnej dopravnej autority, zastrešujúcej činnosti súvisiace s integráciou celej verejnej osobnej dopravy na Slovensku, predpokladá pozitívnu zmenu celkovej deľby prepravnej práce v prospech verejnej osobnej dopravy a na úkor individuálnej automobilovej dopravy, pričom práve individuálna automobilová doprava predstavuje podstatný činiteľ klimatických zmien a negatívnych dopadov na životné prostredie.  Vedľajším pozitívnym vplyvom je vplyv na kvalitu života v mestách, menší záber verejného priestoru v prospech nemotorovej a pešej dopravy, zvýšenie pohybu obyvateľov a vplyv na zdravie, zlepšenie vnímanej bezpečnosti, ktorá je podstatným činiteľom pri voľbe dopravného prostriedku a dlhodobé dopravné správanie obyvateľov. |
| **5.1 Ktoré zložky životného prostredia (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú predkladaným materiálom ovplyvnené a aký bude ich vplyv?** |
| Účel, ktorého je materiál súčasťou predpokladá paušálny pozitívny vplyv na celé životné prostredie, predovšetkým na ovzdušie a vodu z dôvodu zníženia jednotkových exhalátov na obyvateľa s rastúcou celkovou deľbou prepravnej práce na jedného užívateľa.  Predpokladá sa pozitívny vplyv aj na organizmy, predovšetkým z dôvodu zníženia hluku, intenzity cestnej premávky a posunu k klimaticky neutrálnej udržateľnej doprave. |
| **5.2 Bude mať predkladaný materiál vplyv na chránené územia a ak áno, aký?** |
| Predpokladaný pozitívny vplyv najmä v oblastiach chránených území a ich bezprostrednom okolí, s nezanedbateľným podielom individuálnej automobilovej dopravy. Zmena dopravných návykov obyvateľov predpokladá zníženie počtu automobilov prechádzajúcich do alebo v blízkosti chránených území, znížiť množstvo emisii výfukových plynov a hluku v týchto lokalitách. |
| **5.3 Bude mať predkladaný materiál vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice? (ktoré zložky a ako budú najviac ovplyvnené)?** |
| Doprava je integrálnou súčasťou geografického priestoru, bez ohľadu na štátne hranice. Činnosti vedúce k útlmu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej osobnej dopravy, budú mať dopad aj na územia, presahujúce štátne hranice, predovšetkým v bezprostrednom okolí. |
| **5.4 Aké opatrenia budú prijaté na zmiernenie negatívneho vplyvu na životné prostredie?** |
| Predložený návrh zákona nedefinuje riadny proces posúdenia dopadov na životné prostredie SEA (tá bola vykonaná vo vzťahu k strategickým dokumentom, z ktorých návrh vychádza), ani prípadnú následnú selekciu optimálneho variantu projektu. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Analýza vplyvov na informatizáciu spoločnosti** | | | | | |
| **Budovanie základných pilierov informatizácie** | | | | | |
| **Biznis vrstva** | **A – nová služba**  **B – zmena služby** | **Kód koncovej služby** | **Názov koncovej služby** | | **Úroveň elektronizácie** |
| **6.1.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúcich koncových služieb verejnej správy alebo vytvorenie nových služieb pre občana alebo podnikateľa? | **-** | **-** | **-** | | ***-*** |
| **Aplikačná a technologická vrstva** | **A – nový systém**  **B – zmena systému** | **Kód systému** | **Názov systému** | | **Vo vládnom cloude – áno / nie** |
| **6.2.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúceho alebo vytvorenie nového informačného systému verejnej správy? Predpokladá správca umiestnenie informačného systému vo vládnom cloude? | A | Isvs\_4867 | (PVOD)  Portál verejnej osobnej dopravy | | nie |
| **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.)* | *-* | *-* | | *A* | |
| **Zjednodušenie prístupu ku konaniu a odstraňovanie byrokracie** | | | | | |
| **Elektronické konanie** | | | | | |
| **6.4.1.** Predpokladá predložený návrh vedenie konania o právach, právom chránených záujmoch alebo povinnostiach fyzických osôb a právnických osôb? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | *-* | | | |
| **6.4.2.** Je dané konanie možné v celku vykonať elektronicky? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | *-* | | | |
| **6.4.3.** Je úprava konania kompatibilná s inštitútmi zákona o e-Governmente a je na dané konanie zákon o e-Governmente možné použiť? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | *-* | | | |
| **Zásada „jedenkrát a dosť“** | | | | | |
| **6.5.1.** Predpokladá predložený návrh predkladanie dokumentov, informácií alebo preukazovanie skutočností (ďalej len „údaje“) orgánu, ktorý konanie vedie? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | *-* | | | |
| **6.5.2.** Predpokladá predložený návrh, aby sa predkladali údaje, ktoré sa nachádzajú v zákonom ustanovenej evidencii vedenej orgánom, ktorý konanie vedie alebo iným orgánom? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | |  | | | |
| **6.5.3.** Budú údaje poskytované režimom podľa zákona č. 177/2018 Z.z. v znení neskorších predpisov alebo iným obdobným spôsobom, ktorý zabezpečí, aby si údaje orgán, ktorý konanie vedie, získaval z úradnej moci a nemuseli mu byť predkladané subjektom súkromného práva, navrhovateľom, žiadateľom, účastníkom konania (ďalej len „účastník konania“)? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | |  | | | |
| **6.5.4.** Ak si orgán, ktorý konanie vedie, údaje nebude získavať z úradnej moci ale mu budú predkladané účastníkom konania, je v návrhu upravené prechodné obdobie, po ktorého uplynutí si údaje orgán, ktorý konanie vedie, bude získavať z úradnej moci? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | Áno, v Čl. VIII je uvedená odložená účinnosť § 26. | | | |
| **Výmena údajov medzi orgánmi verejnej moci** | | | | | |
| **6.6.1.** Predpokladá predložený návrh zriadenie novej evidencie údajov alebo upravuje vedenie evidencie údajov? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | Áno, v zmysle znenia Delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1926 z 31. mája 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ | | | |
| **6.6.2.** Umožňuje predložený návrh poskytovanie údajov z evidencie iným orgánom verejnej moci, resp. iným osobám na plnenie ich zákonom ustanovených úloh bez obmedzenia subjektu (teda vo všetkých prípadoch, kedy tieto údaje na plnenie zákonom ustanovených úloh potrebujú)? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | |  | | | |
| **6.6.3.** Je zabezpečené poskytovanie údajov z evidencie elektronicky a automatizovaným spôsobom? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | |  | | | |
| **6.6.4.** Je na poskytovanie údajov z evidencie využitý režim podľa zákona č. 177/2018 Z.z. v znení neskorších predpisov? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | *-* | | | |
| **Referenčné údaje** | | | | | |
| **6.7.1.** Predpokladá predložený návrh zriadenie novej evidencie údajov alebo upravuje vedenie evidencie údajov, ktoré budú navrhnuté na zaradenie do zoznamu referenčných údajov podľa § 51 zákona č. 305/2013 Z.z. o e-Governmente? | |  |  | | --- | --- | |  | **Áno** | |  | **Nie** | | Áno, v zmysle znenia Delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1926 z 31. mája 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ | | | |
| **6.7.2.** Kedy je plánované zaradenie údajov z evidencie do zoznamu referenčných údajov podľa § 51 zákona č. 305/2013 Z.z. o e-Governmente? | |  |  | | --- | --- | |  | **-** | |  |  | |  | | | |

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**návrhu zákona s právom Európskej únie**

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

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

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

a) v primárnom práve

- v Hlave VI Doprava čl. 90 až 100 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

b) v sekundárnom práve

- nariadenie Rady (EHS) č. 3921/91 zo 16. decembra 1991, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých môžu dopravcovia z iných štátov vykonávať prepravu tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou v rámci členského štátu (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 1; Ú. v. ES L 373, 31.12.1991) – gestor: Ministerstvo dopravy SR,

- nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007) v platnom znení - gestor: Ministerstvo dopravy SR, Úrad pre verejné obstarávanie,

- nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007) – gestor: Ministerstvo dopravy 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 SR,

- nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autobusovej a autokarovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009) – gestor: Ministerstvo dopravy SR, Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR,

- nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 z 24. novembra 2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 334, 17. 12. 2007) – gestor: Ministerstvo dopravy SR,

- nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 2011 zo 16. februára o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011) – gestor: Ministerstvo dopravy SR,

- delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 2017/1926 z 31. mája 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ v platnom znení – gestor: Ministerstvo dopravy SR,

- vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1795 z 20. novembra 2018, ktorým sa stanovuje postup a kritériá uplatňovania skúšky hospodárskej rovnováhy podľa článku 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ – gestor: Ministerstvo dopravy SR, Dopravný úrad,

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

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

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

- nariadenie (EHS) č. 3921/91 – 16. december 1991

- nariadenie (ES) č. 1370/2007 – 3. december 2009

- nariadenie (ES) č. 1371/2007 – 3. december 2009

- nariadenie (ES) č. 1071/2009 – 4. december 2009

- nariadenie (ES) č. 1073/2009 – 4. december 2009

- nariadenie (EÚ) č. 1177/2010 – 18. december 2010

- nariadenie (EÚ) č. 181/2011 – 20. marec 2011

- delegované nariadenie (EÚ) č. 2017/1926 – 10. november 2017

- vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 2018/1795 – 11. december 2018

b) konanie v rámci „EÚ Pilot“, postup Európskej komisie a konanie 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:

Proti Slovenskej republike bolo začaté konanie „EÚ Pilot“ č. EUP(2022)10133 vo veci údajného porušenia pravidiel Európskej únie z dôvodu nemožnosti využiť znížené cestovné Dopravného podniku mesta Košice (DPMK) pre občana EÚ s trvalým pobytom mimo územia Slovenskej republiky.

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

5. **Návrh zákona je zlučiteľný s právom Európskej únie**:

Úplne

**B. Osobitná časť**

**K Čl. I**

K § 1 (Predmet úpravy)

Návrh zákona sa vzťahuje na verejnú osobnú dopravu, a to na pravidelnú dopravu, ktorá sa vykonáva na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v súlade s nariadením (ES) č. 1370/2007, ktoré určuje, za akých podmienok môže príslušný orgán verejnej správy (objednávateľ dopravných služieb) poskytovať úhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme; pričom dopravná služba vo verejnom záujme je služba vo verejnej osobnej doprave vymedzená objednávateľom, ktorú by dopravca, ak by zohľadňoval svoj obchodný záujem, neposkytoval alebo neposkytoval v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok bez úhrady, ako aj na verejnú osobnú dopravu, ktorá nespadá pod poskytovanie dopravných služieb vykonávaných na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.

V súčasnosti je jedným z hlavných problémov verejnej osobnej dopravy na Slovensku nesúlad a nenadväzovanie spojov železničnej a autobusovej dopravy a nízky počet vykonaných ciest prostredníctvom verejnej osobnej dopravy. Predmetom predloženého návrhu zákona je stanovenie prepravných podmienok vo verejnej osobnej doprave, práv a povinností dopravcov a cestujúcich a koordinované zabezpečovanie dopravnej obslužnosti územia Slovenskej republiky dopravnými službami vo verejnom záujme pravidelnou dopravou.

Návrh zákona tiež vymedzuje pôsobnosť orgánov verejnej správy.

K § 2 (Vymedzenie niektorých pojmov)

Dopravcom sa na účely tohto zákona rozumie prevádzkovateľ cestnej dopravy, dráhový podnik alebo iný podnikateľ odo dňa právoplatnosti povolenia na prevádzkovanie linky, licencie podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov alebo iného oprávnenia, ktoré ho oprávňuje na poskytovanie dopravných služieb na základe zmluvy o preprave osôb podľa zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Definícia dopravného prostriedku ako autobusu, autokaru alebo iného cestného motorového vozidla a prípojného vozidla na prepravu osôb, dráhového vozidla alebo plavidla ako všeobecného pojmu na účely tohto zákona sa v § 2 zavádza najmä z dôvodu zjednotenia pojmu pre vymenované druhy vozidiel v jednotlivých ustanoveniach tohto zákona. Pojem zároveň zahŕňa akékoľvek cestné motorové vozidlo a prípojné vozidlo konštruované a vybavené na prepravu osôb, z dôvodu rozšírenia platnosti tohto zákona aj na tie dopravné prostriedky, ktoré vykonávajú prepravu osôb, pričom ich prevádzkovatelia nemusia podľa ustanovení zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave vykonávať povolanie prevádzkovateľa vnútroštátnej dopravy na základe povolenia udeleného podľa zákona č. 56/2012 Z. z. a osobitného predpisu.

Objednávateľom dopravných služieb vo verejnom záujme sa na účely tohto zákona rozumie orgán verejnej správy, ktorý je podľa zákona povinný organizovať a zabezpečovať dopravnú obslužnosť územia v pravidelnej doprave, ide o obce, samosprávne kraje a ministerstvo. Organizátorom sa na účely tohto zákona rozumie právnická osoba založená na účel vzniku a prevádzkovania integrovaného dopravného systému alebo mestského dopravného systému.

Dopravnými službami v osobnej doprave sú preprava cestujúcich a ich batožiny a súvisiace služby, najmä informačné služby poskytované cestujúcim, systém rezervácie a predaja cestovných lístkov a miesteniek, služby poskytované cestujúcim pred začiatkom prepravy, počas prepravy a po nej, pričom službami poskytovanými cestujúcim pred začiatkom prepravy, počas prepravy a po nej sa rozumejú napríklad parkovacie služby, stravovacie služby, služby mikromobility a ďalšie doplnkové služby.

K § 3 (Verejná osobná doprava)

Osobnú dopravu možno prevádzkovať ako autobusovú dopravu, taxislužbu, mestskú trolejbusovú dopravu, mestskú električkovú dopravu, železničnú dopravu, dopravu na špeciálnych dráhach, dopravu na lanových dráhach a lodnú dopravu. Nejde o nový pojem, bol prevzatý zo zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave s doplnením ďalších druhov dopravy, ktoré táto definícia v pôvodnom znení neobsahovala. Dôvodom je zjednotenie všetkých vybraných druhov dopráv pre potreby verejnej osobnej dopravy ako celku. Taxislužbu bližšie upravuje zákon č. 56/2012 Z. z., zákon o verejnej osobnej doprave upravuje iba taxislužbu prevádzkovanú na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme.

K § 4 (Prepravný poriadok)

Prepravný poriadok obsahuje prepravné podmienky dopravcu vo verejnej osobnej doprave, ktoré sú potrebné na uzavretie prepravnej zmluvy medzi dopravcom a cestujúcim a podmienky platné pri preprave. V prípade, ak dopravca poskytuje dopravné služby na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, prepravný poriadok takémuto dopravcovi určuje objednávateľ s obsahom, podľa vzorového prepravného poriadku, ktorý bude súčasťou osobitného predpisu.

Dopravca je povinný zverejniť prepravný poriadok na svojom webovom sídle a iným vhodným spôsobom. Iným vhodným spôsobom sa rozumie umiestnenie prepravného poriadku napríklad v dopravných prostriedkoch dopravcu, na staniciach, na predajných a kontaktných miestach dopravcu tak, aby mal cestujúci tento prepravný poriadok k dispozícii.

V prípade, ak dopravca poskytuje dopravné služby vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča a na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, vzťahujú sa na neho ustanovenia odsekov 2 až 8 rovnako. V prípade prevádzkovateľa takejto dopravy, ktorý neposkytuje dopravné služby na základe zmluvy o dopravných službách, sa vzťahujú ustanovenia prepravného poriadku podľa osobitného predpisu - § 4 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave.

K § 5 (Pravidelná doprava)

Definuje možnosti prevádzkovania verejnej osobnej dopravy ako pravidelnej dopravy, ktorá je prevádzkovaná ako pravidelne sa opakujúce poskytovanie prepravných služieb na určenej trase dopravnej cesty, pri ktorom cestujúci nastupujú a vystupujú na vopred určených zastávkach, a ktorých dopravca prepravuje podľa vopred vyhlásených prepravných podmienok, zverejneného cestovného poriadku a tarify.

K § 6 (Povolenie na prevádzkovanie autobusovej linky alebo linky mestskej dráhovej dopravy)

Povolením na prevádzkovanie autobusovej linky alebo linky mestskej dráhovej dopravy sa zriaďuje autobusová linka alebo linka mestskej dráhovej dopravy a udelením tohto povolenia vzniká prevádzkovateľovi povinnosť prevádzkovať na nej pravidelnú vnútroštátnu dopravu. Znenie tohto ustanovenia tiež upravuje ďalšie náležitosti, ktoré sú potrebné pre zisk povolenia na prevádzkovanie linky a oprávnenia príslušného správneho orgánu, uložiť v rozhodnutí vymenované povinnosti. Stanovuje sa tu tiež dĺžka platnosti, spôsoby zániku platnosti a zrušenia linky, odňatia povolenia a ďalšie špecifikácie vo vzťahu k povoleniu na prevádzkovanie linky.

Povolenie na prevádzkovanie linky je v autobusovej doprave náhradou za dopravnú licenciu, udeľovanú podľa ustanovení zákona č. 56/2012 Z. z., v prípade trolejbusovej a električkovej dopravy, teda linky mestskej dráhovej dopravy ide o novú povinnosť. V železničnej doprave, v doprave na špeciálnych dráhach, v doprave na lanových dráhach a v lodnej doprave povolenie na prevádzkovanie linky v uvedenej podobe nie je potrebné.

Na udelenie povolenia na prevádzkovanie linky je podmienkou žiadateľa, aby vlastnil alebo mal prenajatú technickú základňu potrebnú na obsluhu autobusovej linky alebo linky mestskej dráhovej dopravy, ktorá umožní prevádzkovať pravidelnú dopravu na tejto linke podľa cestovného poriadku. Rozumie sa tým najmä dostatočný počet dopravných prostriedkov vybavených na vykonávanie prepravy na linke, tak aby nedochádzalo k prerušovaniu poskytovanej služby.

Určeným okruhom služieb súvisiacich s prepravou, ktoré môže príslušný správny orgán požadovať od žiadateľa o povolenie na prevádzkovanie linky je najmä systém predaja cestovných lístkov, zriadenie informačnej kancelárie alebo poskytovanie informácii prostredníctvom informačného systému, čakáreň pre cestujúcich, WC, úschovňa batožín a pod.

K § 7 (Žiadosť o udelenie alebo zmenu povolenia na prevádzkovanie linky)

Paragrafové znenie obsahuje náležitosti potrebné k návrhu na začatie konania o udelenie alebo zmenu povolenia na prevádzkovanie linky vnútroštátnej pravidelnej dopravy podľa § 6 a podmienky priradenia k miestne príslušnému správnemu orgánu, podľa územného obvodu, v ktorom je zriadená východisková zastávka linky, na ktorú sa žiada vydanie povolenie na prevádzkovanie.

K § 8 (Povinnosti dopravcu v pravidelnej osobnej doprave)

Paragrafové znenie stanovuje dopravcovi prevádzkovú, prepravnú a tarifnú povinnosť a ich podrobnosti. Uľahčovaním prepravy vybraných skupín cestujúcich sa rozumie vytvárať také podmienky, ktoré nebudú diskriminovať cestujúcich pri preprave v prípade, ak majú zníženú schopnosť pohybu. Dopravca je povinný za stanovených podmienok prepraviť za cestovné podľa tarify cestovného každého cestujúceho, ktorý o to prejaví záujem, ak je to v súlade s povolením na prevádzkovanie linky, licenciou (v prípade železničnej dopravy, dopravy na špeciálnych dráhach, dopravy na lanových dráhach a v lodnej doprave), s cestovným poriadkom, s kapacitnými možnosťami a so zmluvou o dopravných službách. Paragrafové znenie upravuje podmienky, za ktorých dopravca môže odmietnuť prepraviť cestujúceho. Zároveň tiež stanovuje jednotlivé povinnosti dopravcu, najmä vo vzťahu k prevádzke dopravy, preprave cestujúcich podľa tarify, uzatvoreniu zmluvy o preprave osôb s cestujúcim a tiež povinnosti označovania dopravných prostriedkov náležitými informáciami (v prípade integrovaných dopravných systémov určuje označenie linky spoja organizátor integrovaného dopravného systému, v prípade mestských dopravných systémov, ktoré nie sú súčasťou integrovaného dopravného systému, objednávateľ), uzatvorenia zmluvy o úhrade za služby s vlastníkmi, správcami alebo nájomcami autobusových staníc, spôsob obmedzenia alebo zastavenia poskytovania dopravných služieb na nevyhnutný čas a iné.

Zvyšovaním komfortu cestujúcich a poskytovanie doplnkových služieb pri prevádzkovaní dopravy vo verejnom záujme sa rozumie najmä zvyšovanie pohodlia cestujúceho, teplotných podmienok v dopravnom prostriedku, ergonómie sedadiel, čistoty dopravného prostriedku a zastávok, jednoduchosti nastupovania a vystupovania (nízkopodlažnosť, bezbariérovosť), bezpečnosti, bezbariérovosti zastávok, dostupnosti doplnkových služieb a doplnkovej výbavy dopravných prostriedkov a zastávok (nabíjacie porty, prístup na internet, klimatizácia a pod.) Doplnkovými službami môžu byť napríklad služby poskytovania internetu, stravovacie služby, parkovacie služby a služby doplnkovej mikromobility.

K § 9 (Oprávnenia dopravcu voči cestujúcim)

Dopravca je pred začatím prepravy a počas nej oprávnený prostredníctvom vodiča alebo iného člena posádky dopravného prostriedku, revízora, sprievodcu alebo zamestnanca povereného organizáciou dopravy, dávať pokyny a príkazy cestujúcim na účel zaistenia ich bezpečnosti alebo bezpečnosti a plynulosti premávky, ktorí sú povinní ich uposlúchnuť. V prípade, ak sa tak nestane, je oprávnený zamestnanec dopravcu oprávnený vylúčiť z prepravy cestujúceho, cestovnú alebo príručnú batožinu cestujúceho alebo jeho živé spoločenské zviera, ak poruší akékoľvek z uvedených povinnosti. Zároveň tiež stanovuje oprávnenie uložiť cestujúcemu povinnosť zaplatiť cestovné a sankčnú úhradu, alebo preukázať svoju totožnosť a poskytnúť údaje potrebné na ich vymáhanie podľa § 8 ods. 5, ak sa nepreukáže platným cestovným lístkom.

K § 10 (Práva cestujúcich v pravidelnej doprave)

Práva cestujúcich v diaľkovej doprave na autobusových linkách, ktorých trasa medzi východiskovou a cieľovou zastávkou presahuje 250 km, upravuje osobitný predpis – Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004, rovnako tak aj v železničnej doprave – Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1371/2007 a lodnej doprave Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1177/2010. V ostatných druhoch pravidelnej dopravy majú cestujúci, ak iný osobitný predpis neustanovuje inak, práva stanovené v tomto ustanovení zákona o verejnej osobnej doprave.

K § 11 (Povinnosti cestujúcich v pravidelnej doprave)

Návrh zákona určuje cestujúcim okrem práv aj povinnosti, ktoré v pravidelnej osobnej doprave majú. V doprave na dráhach upravuje povinnosti cestujúcich osobitný predpis. Cestujúcim sa na účely odsekov tohto paragrafu rozumie každý, kto využíva prepravné služby bez ohľadu na to, či uzavrel s dopravcom prepravnú zmluvu, resp. či sa vie preukázať platným cestovným lístkom.

K § 12 (Cestovný poriadok)

Cestovný poriadok zostavuje dopravca samostatne pre každú linku. Ak pravidelnú dopravu na jednej linke prevádzkujú dvaja alebo viacerí dopravcovia, zostavujú jeden spoločný cestovný poriadok pre túto linku. Cestovný poriadok a jeho zmeny v dráhovej a lodnej doprave vo verejnom záujme a cestovný poriadok a jeho zmeny v cestnej doprave schvaľuje príslušný správny orgán. V prípade, ak cestovný poriadok upravuje trasu linky a harmonogram spojov na základe plánu dopravnej obslužnosti alebo zmluvy o dopravných službách, schvaľuje ho, ako aj jeho zmeny, aj objednávateľ, pričom musí dbať na to, aby sa cestovný poriadok a jeho zmena čo najmenej dotkli plnenia záväzkov iných dopravcov v osobnej a nákladnej doprave a aby sa dopravné kapacity využili čo najlepšie. Ustanovenie tiež stanovuje interval jeho zmeny a spôsob zverejnenia cestovného poriadku podľa stanovených podmienok.

Na cestovný poriadok v železničnej doprave sa vzťahuje osobitný predpis - § 44 zákona č, 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, § 81 až 82 vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

K § 13 (Cestovný lístok a kontrola cestovných lístkov)

Cestovný lístok v papierovej alebo elektronickej podobe je potvrdením o uzatvorení zmluvy o preprave osôb a o zaplatení cestovného. Na základe toho vyplývajú pre cestujúceho určité povinnosti vo vzťahu k cestovnému lístku, pričom sú stanovené aj náležitosti, ktoré musí cestovný lístok obsahovať, aby zaň bol považovaný.

K § 14 (Tarifa cestovného)

Návrh paragrafového znenia obsahuje cestovné za dopravné služby, najmä základné cestovné a prepravné, osobitné cestovné pre vybrané skupiny cestujúcich a za psov so špeciálnym výcvikom – osobitné cestovné a v rámci osobitnej tarify úhrady za prepravu batožiny, bicyklov, živých zvierat, motorových vozidiel a zásielok, vrátane príplatkov a zliav, ako aj podmienky, za akých sa uplatňujú jednotlivé príplatky a zľavy, a to jednotne v celom systéme verejnej osobnej dopravy.

Ustanovenia upravujú tiež spôsob splatnosti cestovného, spôsob sprístupnenia základných údajov o cestovnom zo strany dopravcu, spôsob poskytovania informácii týkajúcich sa podmienok prepravy, cestovného za dopravné služby a tarifných podmienok zo strany dopravcu, postup pri nepreukázaní sa platným cestovným lístkom cestujúceho, výšku sankčnej úhrady a definíciu základného cestovného v železničnej doprave.

Sankčná úhrada predstavuje najviac stonásobok základného cestovného bez príplatkov, v železničnej doprave sa za základné cestovné, z ktorého sa vypočítava sankčná úhrada, považuje cestovné v druhej vozňovej triede vlaku osobnej dopravy.

K § 15 (Regulácia cestovného)

Základné cestovné a osobitné cestovné vrátane príplatkov a zliav za dopravné služby vykonávané na základe zmluvy o dopravných službách a podmienky ich uplatňovania sú predmetom regulácie. Na reguláciu sa nevzťahuje zákon č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov. Výška základného cestovného vychádza z nezávislej analýzy nákladov, ktoré je potrebné vynaložiť na poskytnutie dopravných služieb a zo zisku prevádzkovateľa dopravy, s prihliadnutím na kúpyschopnosť cestujúcich, a na možnosti náhrady straty dopravcovi z verejného rozpočtu.

Ustanovenie tiež upravuje spôsob určovania ceny ostatných služieb poskytovaných v rámci dopravných služieb, oprávnenia regulačného orgánu na účely regulácie cien cestovného, povinností zamestnancov, ktorí zisťujú a využívajú informácie na účely regulácie cestovného a o uložení pokuty alebo opatrení na nápravu, pri zistení porušenia regulácie cestovného.

K § 16 (Povinnosti iných osôb)

Ustanovenie určuje povinnosti iných osôb, najmä vlastníkov, zriaďovateľov a správcov infraštruktúry – staníc, zastávok, ciest, čakární, prístreškov pre cestujúcich, označníkov a informačných tabúľ a osôb, pohybujúcich sa v bezprostrednej blízkosti tejto infraštruktúry a dopravných prostriedkov na nej prevádzkovaných. Povinnosť stavebnej bezbariérovej úpravy zastávok a staníc vzniká z dôvodu zabezpečenia prístupnosti tejto infraštruktúry pre všetkých obyvateľov, bez ohľadu na ich prípadný hendikep. V súvislosti so zvýšením bezpečnosti cestujúcich a zvýšením komfortu, vzniká povinnosť osvetľovať novovybudované objekty a v prípade ich umiestnenia mimo zastavaného územia obce, primárne z dôvodu zvýšenia bezpečnosti, ako aj zabezpečenia dostupnosti, sprístupniť tieto objekty chodníkom alebo inou infraštruktúrou, vhodnou pre bezpečný pohyb chodcov.

K § 17 a § 18 (Osobitná pravidelná doprava, príležitostná doprava)

Možnosti prevádzkovania osobnej dopravy ako osobitnej pravidelnej alebo príležitostnej sú prevzaté zo zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, avšak v prípade zákona o verejnej osobnej doprave sa týkajú všetkých druhov dopravy, ktoré je možné prevádzkovať ako osobnú dopravu.

Ustanovenia stanovujú špecifické podmienky prevádzkovania osobitnej pravidelnej a príležitostnej dopravy vo vzťahu k pravidelnej doprave. V prípade príležitostnej dopravy sa zavádza možnosť označovať vozidlo poskytujúce takúto službu okrem nápisu Zájazd aj nápisom Príležitostná doprava. Do kompetencii obcí pribúda možnosť ustanoviť podrobnosti o výkone príležitostnej cestnej dopravy, vykonávanej na území obce prostredníctvom všeobecne záväzného nariadenia. Táto kompetencia má slúžiť na zabezpečenie regulácie príležitostnej cestnej dopravy najmä z dôvodu zabezpečenia plynulosti a nadradenosti pravidelnej verejnej osobnej dopravy, objednávanej na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Nakoľko regulácie ostatných druhov dopravy nie sú obcou z tohto hľadiska potrebné, ustanovenie sa vzťahuje len na cestnú dopravu.

Ustanovenie upravuje objednávanie pravidelnej dopravy na účely dopravy zamestnancov do práce alebo detí, žiakov alebo študentov do škôl, školských zariadení a iných vzdelávacích zariadení, pričom inými vzdelávacími zariadeniami sú napr. zariadenia poskytujúce školenia, jazykové kurzy a iný osobnostný rozvoj.

V prípade vykonávania medzinárodnej príležitostnej dopravy sa v dopravnom prostriedku musí podľa čl. 12 ods.4 nariadenia (ES) č. 1073/2009 nachádzať vyplnený jazdný list. Jazdný list podľa tohto nariadenia je voľne dostupný na webovom sídle ministerstva a tiež je možné ho zakúpiť v špecializovaných predajniach dokumentov a tlačív v príslušnej podobe, odsúhlasenej ministerstvom dopravy.

K § 19 (Kabotážna preprava)

Ustanovenie upravuje podmienky kabotážnej prepravy v osobnej doprave na základe osobitných predpisov alebo medzinárodných zmlúv. Umožňuje vykonať kabotážnu prepravu v autobusovej doprave na základe povolenia ministerstva, ak osobitný predpis – nariadenie ES č. 1073/2009 - alebo medzinárodná zmluva, neustanovuje inak. Kabotážnou prepravou sa rozumie vykonanie vnútroštátnej prepravy medzi dvoma miestami na území SR dopravcom, ktorý má sídlo alebo miesto podnikania v inom štáte. Obdobne to platí aj v lodnej doprave, a to na základe licencie vydanej orgánom štátu, v ktorom má dopravca sídlo alebo trvalý pobyt, po predchádzajúcom povolení ministerstva a za podmienky, že osobitný predpis - nariadenie Rady (EHS) č. 3921/91 - alebo medzinárodná zmluva neustanovujú inak. Ustanovenie definuje obsah žiadosti o vydanie povolenia na výkon prepravy medzi prístavmi na území Slovenskej republiky a iné potrebné náležitosti.

K § 20 (Dopravná obslužnosť územia)

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

Definícia dopravnej obslužnosti a s ňou súvisiaci pojem „primeraný rozsah“ nie sú nové, 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“), ako aj zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o vnútrozemskej plavbe“).

K § 21 (Objednávateľ)

Objednávateľom dopravných služieb vo verejnom záujme, môže byť ministerstvo, vyšší územný celok alebo obec. Objednaním dopravných služieb vo verejnom záujme objednávateľ zabezpečuje dopravnú obslužnosť územia pravidelnou dopravou, prevádzkovanou na základe zmluvy o dopravných službách. Dopravca by túto dopravnú obslužnosť na komerčnom základe najmä pre ekonomickú nevýhodnosť, neposkytoval vôbec, neposkytoval v požadovanom rozsahu alebo kvalite alebo by ju neposkytoval za určené základné cestovné, no je potrebná na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia.

Dopravnú obslužnosť celého záujmového územia Slovenskej republiky železničnou a lodnou dopravou zabezpečuje ministerstvo, v záujmovom území kraja zabezpečuje dopravnú obslužnosť regionálnou autobusovou dopravou, regionálnou a mestskou železničnou dopravou vyšší územný celok a v záujmovom území obce zabezpečuje dopravnú obslužnosť mestskou autobusovou a mestskou dráhovou dopravou obec. Záujmové územie objednávateľa môže v prípade celej Slovenskej republiky presahovať štátnu hranicu, ide hlavne o prihraničné oblasti, v ktorých môže byť dostatočný dopyt po doprave do najbližšieho spádového centra danej oblasti. V prípade vyššieho územného celku môže záujmové územie presahovať štátnu hranicu, ale aj administratívne hranice kraja, a to z rovnakých dôvodov ako v predchádzajúcom prípade. Záujmové územie obce môže prekračovať administratívne hranice katastra obce, najmä z dôvodu zabezpečenia dopravnej obslužnosti napríklad k najbližšej stanici alebo zastávke železničnej dopravy, alebo prístavisku lodnej dopravy, prípadne aj významnej prestupnej zastávke autobusu alebo iného dopravného prostriedku.

K § 22 (Národný plán dopravnej obslužnosti Slovenskej republiky)

Národný plán dopravnej obslužnosti územia Slovenskej republiky (ďalej len „národný plán dopravnej obslužnosti“) je koncepčný dokument, v ktorom sa definuje verejný záujem pre všetkých objednávateľov pravidelnej osobnej železničnej dopravy, pravidelnej autobusovej dopravy a mestskej dopravy a lodnej dopravy (pravidelnej osobnej lodnej dopravy). Národný plán zahŕňa najmä opatrenia na dosiahnutie dopravnej integrácie, tarifnej integrácie a integrácie cestovných lístkov a integrácie autobusových, železničných a lodných dopravcov a dopravcov mestskej dráhovej dopravy, návrh prestupných bodov a určenie nosného druhu dopravy v závislosti od veľkosti prepravného prúdu. Obsahuje tiež spôsob riešenia súbežnej dopravy a opatrenia na zabezpečenie koordinácie a nadväznosti železničnej, autobusovej, mestskej dráhovej a lodnej dopravy.

K § 23 (Plán dopravnej obslužnosti)

Plán dopravnej obslužnosti je koncepčným plánovacím dokumentom objednávateľa pravidelnej dopravy, ktorý načrtáva potenciál rozvoja dopravných služieb vo verejnom záujme v danom území. Slúži ako základný podklad pre vypracovanie zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.

Plán dopravnej obslužnosti zostavuje objednávateľ dopravných služieb vo verejnom záujme na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia, prepojenia významne dôležitých bodov alebo spádových centier (v zmysle aktuálnych národných strategických dokumentov, ktorým je napríklad Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030), ako aj obslužnosti spádových oblastí. Pri jeho zostavovaní vychádza z jednotlivých analýz a platných strategických dokumentov, vrátane plánov udržateľnej mobility, ktoré v súčasnosti zostavujú vyššie územné celky a krajské mestá, a ktoré sú podkladom pre čerpanie európskych štrukturálnych a investičných fondov v súčasnom programovacom období 2021-2027. Uvedené ustanovenia vytvoria podmienky pre tvorbu plánov dopravnej obslužnosti z hľadiska jednotnej štruktúrnej a obsahovej stránky týchto plánov

Plán dopravnej obslužnosti, je základom pre následné uzatváranie zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme.

Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti by sa okrem iného malo prihliadať na kapacitu železničnej infraštruktúry, infraštruktúru lodnej dopravy (pravidelnej lodnej dopravy), technický stav ciest na trase autobusových liniek, prevádzkované železničné a autobusové linky komerčných dopravcov a ich prepravné kapacity, hospodárnosť zabezpečovania pravidelnej dopravy, prevádzkové možnosti dopravcov 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 prináša zrýchlenie dopravy.

Plán dopravnej obslužnosti 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 príp. lodnou dopravou, ale ide aj o vzájomnú nadväznosť rovnakých typov dopravy a nadväznosť medzi nimi a mestskou dráhovou dopravou. Zároveň je nutné podporovať integrované dopravné systémy.

Plán dopravnej obslužnosti je formulovaný aj v zmysle štandardov dopravnej obslužnosti, ktoré všeobecne záväzným právnym predpisom ustanoví ministerstvo. Plán dopravnej obslužnosti zároveň slúži aj ako podklad pri zostavovaní cestovných poriadkov.

K § 24 (Integrovaný dopravný systém)

Integrovaným dopravným systémom v pravidelnej doprave je funkčné spojenie služieb pravidelnej dopravy do vzájomne prepojeného systému trás a harmonogramu spojov, spravidla na základe jedného prepravného poriadku a s jednotným systémom predaja cestovných lístkov alebo iných prepravných dokladov. Objednávateľ má povinnosť podporovať vznik a prevádzkovanie integrovaného dopravného systému a mestského dopravného systému, pričom však nejde o novú povinnosť. Táto povinnosť je pre objednávateľov už v súčasnosti upravená v § 21 ods. 6 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, alebo v § 11 písm. e), § 20 ods. 4, § 21 ods. 3 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave. Integrovaný dopravný systém je systém poskytujúci integrované verejné služby v preprave cestujúcich podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007. 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.

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

Návrh zákona upravuje aj možnosť organizačnej bezpečnosti integrovaných verejných služieb prostredníctvom právnickej osoby – organizátora, zriadeného obcami alebo samosprávami (samostatne aj spoločne), na ktorého môže objednávateľ preniesť úlohy po zriadení. Ustanovenie však neukladá objednávateľovi povinnosť založiť organizátora integrovanej osobnej dopravy, objednávateľ ho založiť môže. Majetkovú účasť v organizátorovi môže mať výlučne obec a/ alebo vyšší územný celok, organizátor zároveň nesmie prevádzkovať pravidelnú dopravu. 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. Prenos úloh (poverenie) objednávateľa na organizátora sa vykonáva formou zmluvy, a to buď priamo, uvedením v zmluve o službách vo verejnom záujme, prostredníctvom integračnej zmluvy alebo obdobným spôsobom. Povinnosť podporovať integráciu dopravy na objednávateľa nemusí mať finančný dopad v prípade, ak ide napr. o zosúladenie a vytvorenia vzájomnej nadväznosti medzi rôznymi druhmi dopravy, odstránenie nežiadúcich súbehov a podobne.

Návrh zákona by mal vymedziť organizačné, prevádzkové a infraštruktúrne podmienky vzniku, fungovania a rozvoja integrovaných dopravných systémov na Slovensku. Objednávatelia by sa pristúpením k integrovanému dopravnému systému zaviazali svojimi možnosťami napomáhať organizátorovi integrovaného dopravného systému pri zabezpečovaní riadnej prevádzky tohto systému a jeho ďalšom rozvoji.

Cieľom návrhu zákona by malo byť posilnenie právomocí organizátorov verejnej dopravy v oblasti koordinácie jednotlivých druhov poskytovaných dopravných služieb a samotných objednávateľov.

K § 25 (Elektronické systémy platieb a vybavenia cestujúcich a zverejňovanie dát)

Návrh zákona tu zakotvuje požiadavku na interoperabilitu elektronických systémov platieb a vybavenia cestujúcich, používaných pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti. Elektronický systém, ktorý bude vyhotovený a zavádzaný po nadobudnutí účinnosti zákona musí spĺňať 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 vybavenia 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.).

S cieľom podporiť vytváranie nových služieb v rámci „Mobility as a service“, kde spoločná digitálna aplikácia umožňuje užívateľom plánovať, objednať a zaplatiť za viacnásobné dopravné služby, bude potrebné uzákoniť povinnosť, aby dopravcovia zverejňovali prevádzkové údaje na internete vo formáte vhodnom pre strojové spracovanie (JDF, GTFS, CSV, XML, apod.) v pravidelnej doprave (medzimestská, prímestská, mestská a železničná doprava) v súlade s uznesením vlády Slovenskej republiky č. 104/2017 k návrhu akčného plánu Iniciatívy pre otvorené vládnutie v Slovenskej republike na roky 2017 – 2019 a na portáli pre otvorené dáta. Ide hlavne o zverejňovanie cestovných poriadkov, polohy vozidiel, informácie o meškaniach a výlukách, informácie o poskytovaných službách.

Prevádzkové údaje umožnia súkromnému/neziskovému/verejnému/akademickému sektoru a tiež jednotlivcom (napr. programátori aplikácií) vznik aplikácií na vyhľadávanie spojenia pravidelnou dopravou (ako napr. idos.cz, cp.sk, imhd.sk) alebo plánovačov cesty. Plánovač cesty môže udávať spôsoby, ako sa dostať z miesta A do miesta B.

Dopravcovia vo vnútroštátnej doprave budú povinní zverejňovať cestovné poriadky v požadovanom otvorenom formáte, keďže v súčasnosti je dopravca povinný zverejniť cestovný poriadok iba na zastávke alebo na stanici. Okrem toho bude potrebné vydať vyhlášku k štandardom formátov a číselníkov z dôvodu lepšej prepojiteľnosti a kompatibility údajov.

Ide o právnu úpravu, ktorou sa definuje odporúčaný štandard technického zabezpečenia vydávania a kontroly cestovných lístkov, pričom sa vychádza z parametrov systému výdajných a kontrolných zariadení. Vytvára sa základ pre budovanie integrovaných dopravných systémov a zabezpečenie interoperability budúcich jednotlivých regionálnych integrovaných dopravných systémov na území Slovenska.

Z dôvodu špecifickosti železničnej dopravy, vybrané údaje zverejňuje manažér infraštruktúry. Ide o tieto údaje: cestovný poriadok, poloha dopravných prostriedkov, informácie o meškaniach a výlukách a informácie o poskytovaných službách na staniciach a zastávkach.

K § 26 (Národný integrovaný cestovný lístok)

Národný integrovaný cestovný lístok je prepravný doklad, ktorý musí umožniť cestujúcemu využívať služby pravidelnej dopravy prevádzkovanej na základe zmluvy o dopravných službách na území SR. Uvedené nevylučuje pre cestujúceho samostatné využívanie služieb jednotlivých druhov pravidelnej vnútroštátnej verejnej osobnej dopravy zabezpečovanej jednotlivými objednávateľmi a tiež jednotlivých systémov integrovanej osobnej dopravy v rámci ich územnej platnosti. Paragrafové znenie tiež stanovuje náležitosti upravujúce predaj takéhoto dokladu, rozsah uchovávaných údajov. Do systému národného integrovaného cestovného lístku bude môcť v prípade záujmu vstúpiť aj dopravca, ktorý neposkytuje dopravné služby vo verejnom záujme.

Predaj národného integrovaného cestovného lístku a rozúčtovanie príjmov z tohto predaja pre jednotlivých dopravcov zapojených v systéme národného integrovaného cestovného lístku, sa bude vykonávať prostredníctvom národného informačného systému integrovaných cestovných lístkov, ktorý je informačným systémom verejnej správy, ktorého správcom je ministerstvo. Rozúčtovaním tržieb sa rozumie rozdelenie tržieb z predaja týchto cestovných lístkov jednotlivým dopravcom, podľa vopred dohodnutého kľúča tak, aby bolo toto rozdeľovanie čo najspravodlivejšie a zohľadňovalo náklady, ktoré dopravcovi vzniknú z dôvodu prepravy cestujúcich, využívajúcich národný integrovaný cestovný lístok. Rozúčtovanie bude prebiehať virtuálne.

V súvislosti s národným integrovaným cestovným lístkom vzniknú registre, ktoré budú obsahovať všetky potrebné informácie pre čo najjednoduchší predaj tohto cestovného lístku konečnému zákazníkovi. Informácie o cestujúcich v rozsahu uvedenom v odseku 6 tohto paragrafu sú potrebné pre zabezpečenie neprenosnosti cestovného lístku a jeho viazanosti na konkrétneho cestujúceho. Uvedené údaje v celom rozsahu nebudú potrebné pri všetkých typoch cestovných lístkov, záležať bude od ich typu a dĺžky platnosti.

Systém národného integrovaného cestovného lístku vyžaduje komplexné technické zabezpečenie a lehotu na jeho obstaranie a implementáciu na strane prevádzkovateľov. Vzhľadom na uvedené sa účinnosť tohto paragrafu navrhuje 1.1.2025.

K § 27 a § 28 (Základné ustanovenia, Zmluva o dopravných službách)

Určuje základné ustanovenia pre objednávateľa pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti územia. Objednávateľ môže uzatvárať zmluvy o dopravných službách s dopravcami, ktorí sú prevádzkovateľmi dopravy podľa osobitných predpisov alebo poskytovať dopravné služby vo verejnom záujme sám, ak je objednávateľom vyšší územný celok alebo obec.

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) resp. v lodnej doprave (pravidelnej lodnej doprave).

Právnym základom uzatvárania takýchto zmlúv v členských štátoch Európskej únie je nariadenie (ES) č. 1370/2007. 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.

V prípade poskytovania prevádzkových údajov od dopravcov, ktorí majú uzatvorenú zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme ide o tie údaje, ktorých poskytovanie upravuje všeobecne záväzný právny predpis vydaný na základe splnomocňovacieho ustanovenia tohto zákona.

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

K § 29 (Mimoriadne situácie a núdzové opatrenia na zamedzenie prerušenia poskytovania dopravných služieb)

Návrh zákona vymedzuje aj možnosti rokovania objednávateľa v mimoriadnych situáciách podľa čl. 5 ods. 5 nariadenia (ES) č. 1370/2007. Pri mimoriadnej situácii spočívajúcej v bezprostrednom alebo hroziacom prerušení poskytovania dopravných služieb môže objednávateľ jednak rozšíriť už existujúcu zmluvu bez nutnosti vypísať výberové konanie, alebo môže poskytovanie týchto služieb uložiť správnym rozhodnutím dopravcovi, ktorý je spôsobilý na prevádzkovanie dopravných služieb.

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 (ES) č. 1370/2007, 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 § 13 ods. 5 návrhu zákona preto stanovuje osobitný procesný postup, ktorý umožní dopravcom prihlásiť sa ako účastník konania.

K § 30 (Úhrada)

Úhrada 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 (ES) č. 1370/2007 a podľa navrhovaného zákona, ktorý má objednávateľovi dopravných služieb umožniť napĺňať obsah národného plánu dopravnej obslužnosti územia Slovenskej republiky.

Finančné prostriedky sa dopravcovi uhrádzajú postupne podľa harmonogramu dohodnutého v zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme. Úhrada 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. Poskytuje sa z rozpočtu objednávateľa, v prípade objednávateľa lodnej dopravy, podľa § 22 ods. 4 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zo samostatného účtu, na ktorom vedie príspevok na výkony vo verejnom záujme v lodnej doprave a na ktorý pred realizáciou výdavku previedol z výdavkového účtu výdavky určené na financovanie tohto účelu.

Paragrafové znenie tiež navrhuje spôsob dohody o výške úhrady, harmonogram poskytovania úhrady, spôsob uzatvárania zmluvy a úhradu za dopravné služby vo verejnom záujme v prípade, ak trasa autobusovej linky vedie cez územie dvoch alebo viacerých objednávateľov, v prípade lodnej dopravy podiel úhrady vyšších územných celkov, cez ktoré táto linka prechádza, na celkovej úhrade za linku lodnej dopravy.

K § 31 (Orgány verejnej správy)

Orgánmi verejnej správy podľa tohto zákona budú: ministerstvo, Dopravný úrad, vyšší územný celok a obec. Orgánmi odborného dozoru budú tieto orgány verejnej správy, Policajný zbor a colné orgány.

K § 32 (Ministerstvo dopravy)

Kompetencie ministerstva sa v dotknutej oblasti prakticky nijako nemenia (s výnimkou presunu kompetencií v oblasti regulácie cestovného v železničnej osobnej doprave z Dopravného úradu na ministerstvo), v podstate dochádza len k presunu jeho kompetencií ustanovených v zákone o cestnej doprave, v zákone o doprave na dráhach a zákone o vnútrozemskej plavbe do predkladaného návrhu zákona o verejnej osobnej doprave. Okrem uvedeného bude ministerstvo splnomocnené ustanoviť všeobecne záväzným právnym predpisom (vyhláškou) viacero podrobností, týkajúcich sa najmä cestovných poriadkov, dopravných informácii, označovania dopravných prostriedkov, plánu dopravnej obslužnosti, tarifných skupín, štandardoch technického zabezpečenia, vydávania a kontroly cestovných lístkov, prepojiteľnosti elektronických systémov platieb a vybavenia cestujúcich, štruktúre prevádzkových údajov, ich formátu pre strojové spracovanie, národného integrovaného cestovného lístka a náležitostí s tým spojených, štandardov kvality a bezpečnosti vo verejnej osobnej doprave, reguláciu cestovného v železničnej osobnej doprave a pod.

Ministerstvo plní funkciu Národnej dopravnej autority (NADA). Navrhuje sa zriadiť NADA v rámci organizačnej štruktúry ministerstva alebo mimo nej. NADA v rámci činností zabezpečujúcich dopravnú obslužnosť vykonáva najmä:

a) vypracovanie návrhu národného plánu dopravnej obslužnosti územia štátu a jeho zmeny s rešpektovaním základných (minimálnych) štandardov dopravnej obslužnosti stanovených ministerstvom a dohliadanie nad jeho vykonávaním,

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) koordinuje a dohliada na správnu prevádzku dopravných spojov a liniek v pravidelnej doprave.

K § 33 (Dopravný úrad)

Odborný dozor v železničnej doprave, v doprave na špeciálnych dráhach, v doprave na lanových dráhach a v lodnej doprave vykonáva Dopravný úrad. Ten zároveň ukladá pokuty podľa § 39 a 40 zákona, ak ide o porušenie povinnosti v železničnej doprave, v doprave na špeciálnych dráhach, v doprave na lanových dráhach a lodnej doprave, ako aj dohliada na dodržiavanie práv cestujúcich v železničnej doprave podľa nariadenia EÚ č. 1371/2007.

K § 34 (Vyšší územný celok)

Upravujú sa kompetencie vyššieho územného celku najmä v oblasti prideľovania povolení na prevádzkovanie linky v pravidelnej vnútroštátnej autobusovej doprave, zostavovania plánu dopravnej obslužnosti, uzatvárania zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme, určovaním tarify a prepravného poriadku pre verejnú osobnú dopravu, schvaľovaním cestovných poriadkov v pravidelnej vnútroštátnej autobusovej doprave a pod.

K § 35 (Obec)

Upravujú sa kompetencie obce tým, že určuje tarifu a prepravný poriadok pre verejnú osobnú dopravu, ktorú objednáva na základe zmluvy o dopravných službách, ak na výber dopravcu bol použitý zákon o verejnom obstarávaní. Prakticky ide o to, že obec môže určovať tarifu a prepravný poriadok, okrem prípadu, keď zmluva má formu koncesie. Zároveň sa zjednocuje postavenie obce ako orgánu odborného dozoru pre všetky druhy mestskej hromadnej dopravy, t. j. pre mestskú autobusovú dopravu, mestskú električkovú dopravu a mestskú trolejbusovú dopravu.

K § 36 až 38 (Odborný dozor)

Odborným dozorom sa rozumie kontrola dodržiavania ustanovení zákona o verejnej osobnej doprave, všeobecne záväzných predpisov vydaných na jeho vykonanie, osobitných predpisov a medzinárodných zmlúv, ktoré upravujú prevádzkovanie verejnej osobnej dopravy podľa zákona o verejnej osobnej doprave. Dochádza len k presunu kompetencií v oblasti odborného dozoru zo zákona o doprave na dráhach, zo zákona o cestnej doprave a zákona o vnútrozemskej plavbe do predkladaného návrhu zákona. Kompetencie sú upravené a prispôsobené podmienkam zákona o verejnej osobnej doprave a rozdelené podľa pôsobnosti jednotlivých orgánov verejnej správy a orgánov odborného dozoru. Paragrafové znenie tiež ustanovuje oprávnenia poverenej osoby na vykonávanie odborného dozoru na úseku verejnej osobnej dopravy.

V prípade oprávnenia poverenej osoby pri výkone kontroly nahliadať do dokladov kontrolovaných fyzických osôb z dôvodu overovania totožnosti, kontrolné orgány vrátia kontrolovanej osobe doklady ihneď po overení jej totožnosti, pričom kontrolovaná osoba je počas overovaní totožnosti prítomná. Ak kontrolné orgány za účelom overenia totožnosti odoberú kontrolovanej osobe doklady totožnosti, vydajú kontrolovanému potvrdenie o odobratí dokladov totožnosti a tieto po overení totožnosti vrátia kontrolovanej osobe.

Nakoľko dochádza k výkonu kontroly aj v dynamických dopravných prostriedkoch, kde by preukazovanie sa poverenej osoby, vzhľadom na charakter kontroly, túto kontrolu zmarilo, preukazom sa poverená osoba preukazuje len vtedy, ak to umožňuje povaha kontroly. Ide napríklad o kontrolu označenia a dodržiavania štandardov vozidla, dodržiavania prepravného poriadku a podmienok prepravy, povinností dopravcu, iných zmluvne dohodnutých povinností a pod.

Z dôvodu ochrany osobných údajov je na vyžiadanie dokladov, podkladov, vyjadrení, výstupov z informačných systémov a informácii pri výkone kontroly zo strany orgánov vykonávajúcich odborný dozor (ministerstvo, dopravný úrad, vyšší územný celok a obec) potrebná písomná žiadosť. Na základe tejto písomnej žiadosti je Policajný zbor, inšpektoráty práce, štátne orgány a orgány územnej samosprávy, Sociálna poisťovňa a Národná diaľničná spoločnosť povinné tieto dokumenty poskytnúť. V žiadosti je potrebné určiť konkrétny rozsah požadovaných údajov a špecifikovať konkrétny účel, ktorý sa ma spracúvaním týchto údajov dosiahnuť (kontrola konkrétnych podmienok vyplývajúcich zo zákona o verejnej osobnej doprave).

Orgány vykonávajúce odborný dozor musia dbať na zásady spracúvania osobných údajov podľa čl. 5 nariadenia 2016/679. Tieto orgány tiež musia disponovať primeraným právnym základom podľa čl. 6 ods. 1 nariadenia 2016/679.

K § 39 a 40 (Priestupky, Správne delikty)

Stanovujú rozsah konaní, ktoré je možné považovať za priestupok a iný správny delikt, výšku pokút a spôsob prejednávania priestupkov a iných správnych deliktov. Správne delikty sú prevzaté zo zákona o doprave na dráhach, zákona o cestnej doprave a zákona o vnútrozemskej plavbe, pričom došlo k ich zjednoteniu a úpravám pre verejnú osobnú dopravu ako celok.

K § 41 (Spoločné ustanovenia)

Na konanie sa vzťahuje Správny poriadok okrem schvaľovania cestovných poriadkov a ich zmien, odborného dozoru a udeľovania súhlasu obce s umiestnením autobusovej zastávky pravidelnej dopravy a jej označníka v obci a na určovanie názvu zastávky. Ustanovuje sa spoločná právna úprava vo vzťahu k spracovávaniu osobných údajov. Predloženým návrhom zákona nie sú dotknuté ustanovenia osobitného predpisu o štátnej pomoci.

K § 42 (Splnomocňovacie ustanovenie)

Upravuje sa rozsah splnomocňovacieho ustanovenia na vydanie vykonávacích právnych predpisov.

K § 43 (Prechodné ustanovenia)

Prechodnými ustanoveniami sa zabezpečuje, že existujúce zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvorené v stanovenej lehote podľa zákona o doprave na dráhach a zákona o cestnej doprave ostávajú v platnosti do doby, na ktorú boli uzatvorené a riadia sa predpismi, podľa ktorých boli uzatvorené. Takisto sa prechodnými ustanoveniami ustanovuje časové spresnenie pre objednávateľov a dopravcov pri príprave plánov dopravnej obslužnosti resp. obstarávaní systému elektronických platieb a vybavenia cestujúcich ako aj povolenia na prevádzkovanie linky v prípade mestskej dráhovej dopravy.

**K Čl. II**

Z dôvodu zmien v Sadzobníku správnych poplatkov, časť VI. DOPRAVA, zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch dochádza k úpravám jednotlivých bodov položky 79 a z dôvodu presunu a úpravy niektorých povinností, resp. vzniku nových povinností (najmä vo vzťahu k povoleniu linky mestskej dráhovej dopravy) vznik novej položky 79a.

**K Čl. III**

Úpravy v zákone č. 18/1996 Z. z. o cenách sú nevyhnutné z dôvodu upresnenia a doplnenia mestskej dráhovej dopravy medzi výnimky, na ktoré sa predmetný zákon nevzťahuje. Dochádza tiež k zmene predpisov, na ktoré sa zákon o cenách odvoláva.

**K Čl. IV**

Spresnenie terminológie v súvislosti so zmluvami o dopravných službách vo verejnom záujme v zákone č. 259/2001 Z. z. o Železničnej spoločnosti, a. s.

**K Čl. V**

K bodu 1

Z dôvodu predloženia návrhu zákona o verejnej osobnej doprave sa mení predmet úpravy zákona č. 514/2009 Z. z o doprave na dráhach, týkajúci sa práv a povinností cestujúcich vo verejnej osobnej doprave.

K bodu 2 a 3

Vypúšťa sa ustanovenie definujúce integrovaný dopravný systém a ustanovenie definujúce objednávateľa dopravných služieb vo verejnom záujme.

K bodu 4 a 5

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1.

K bodu 6 až 8

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1.

K bodu 9 a 10

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1, presunom ustanovení o prepravnom poriadku v osobnej doprave do návrhu predkladaného zákona.

K bodu 11 a 12

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1, presunom ustanovení o tarife cestovného za dopravné služby do návrhu predkladaného zákona.

K bodu 13 a 14

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1.

K bodom 15 až 19

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1, a to presunom niektorých ustanovení o povinnostiach dopravcu a cestujúcich v pravidelnej doprave do návrhu predkladaného zákona.

K bodu 20

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1, presunom ustanovení o prepravnej povinnosti do návrhu predkladaného zákona.

K bodu 21

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1.

K bodu 22

Z dôvodu predloženia návrhu zákona, ktorý upravuje dopravnú obslužnosť, sa zo zákona o doprave na dráhach vypúšťajú ustanovenia o dopravnej obslužnosti a pláne dopravnej obslužnosti, ako aj zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme.

K bodom 23 až 29

Z dôvodu predloženia návrhu zákona, ktorý upravuje kompetencie jednotlivých orgánov verejnej správy, a to objednávanie pravidelnej dopravy vo verejnom záujme, určovanie minimálneho rozsahu tarifných skupín a určovanie štandardov technického zabezpečenia vydávania a kontroly cestovných lístkov, sa predmetné ustanovenia zo zákona o doprave na dráhach vypúšťajú.

K bodom 30 až 44

Z dôvodu presunu kompetencii v oblasti odborného dozoru a s tým súvisiacich priestupkov a správnych deliktov dochádza k presunu a úprave uvedených ustanovení zo zákona o doprave na dráhach.

K bodu 45 a 49

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1.

**K Čl. VI**

K bodu 1 a 2

Zo zákona o cestnej doprave sa vzhľadom na predložený návrh zákona vypúšťa predmet úpravy, týkajúci sa zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia v pravidelnej doprave a práv a povinností dopravcov a cestujúcich v autobusovej doprave.

K bodu 3

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2.

K bodu 4

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zmenou terminológie (zmena dopravnej licencie v zmysle zákona o cestnej doprave na povolenie na prevádzkovanie linky).

K bodu 5

Zo zákona o cestnej doprave sa vzhľadom na predložený návrh zákona upravujúci postavenie organizátora verejnej dopravy vypúšťa ustanovenie definujúce obchodnú spoločnosť založenú na účel prevádzkovania integrovaného dopravného systému alebo mestského dopravného systému ako dopravcu a umožňujúce objednávateľovi poveriť túto spoločnosť vykonávaním kontrolnej činnosti.

K bodom 6 až 8

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2, presunom ustanovení o prepravnom poriadku v osobnej doprave do návrhu predkladaného zákona.

K bodu 9

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2.

K bodu 10

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2.

K bodu 11

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2, presun ustanovení do návrhu predkladaného zákona.

K bodu 12

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2 a úpravou ustanovení vo vzťahu k taxislužbe.

K bodom 13 až 20

Z dôvodu predloženia návrhu zákona, ktorý upravuje kompetencie jednotlivých orgánov verejnej správy, a to objednávanie pravidelnej dopravy vo verejnom záujme, určovanie minimálneho rozsahu tarifných skupín a určovanie štandardov technického zabezpečenia vydávania a kontroly cestovných lístkov, sa predmetné ustanovenia zo zákona o cestnej doprave vypúšťajú.

K bodom 21 až 25

Z dôvodu presunu kompetencii v oblasti odborného dozoru a s tým súvisiacich priestupkov a správnych deliktov dochádza k presunu a úprave uvedených ustanovení zo zákona o cestnej doprave.

K bodom 26 a 27

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2.

K bodom 28 až 42

Z dôvodu presunu kompetencii v oblasti odborného dozoru a s tým súvisiacich priestupkov a správnych deliktov dochádza k presunu a úprave uvedených ustanovení zo zákona o cestnej doprave.

K bodu 43

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2.

K bodu 44 a 45

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2.

K bodu 46

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2, presun do návrhu zákona.

K bodu 47 až 56

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2.

K bodu 57

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1 a 2.

**K Čl. VII**

K bodu 1

Legislatívno-technická úprava.

K bodu 2

Zo zákona o vnútrozemskej plavbe sa vzhľadom na predložený návrh zákona vypúšťajú ustanovenia týkajúce sa pravidelnej osobnej lodnej dopravy vo verejnom záujme, integrovaného dopravného systému a postup orgánov verejnej správy pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti územia.

K bodom 3 až 5

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s presunom niektorých ustanovení do návrhu zákona – presun povinností dopravcu v lodnej doprave.

K bodom 6 až 9

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s presunom niektorých ustanovení do návrhu zákona – presun povinností dopravcu v lodnej doprave.

K bodu 10

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s presunom niektorých ustanovení do návrhu zákona – presun oprávnení dopravcu a povinností cestujúcich.

K bodom 11 a 12

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s presunom ustanovení do návrhu zákona – presun prepravného poriadku do návrhu zákona.

K bodu 13

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s presunom ustanovení do návrhu zákona.

K bodu 14

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s presunom ustanovení do návrhu zákona.

K bodu 15

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s presunom niektorých ustanovení do návrhu zákona.

K bodom 16 až 18

Z dôvodu presunu kompetencii v oblasti odborného dozoru a s tým súvisiacich priestupkov a správnych deliktov dochádza k presunu a úprave uvedených ustanovení zo zákona o vnútrozemskej plavbe.

K bodom 19 a 20

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s presunom a doplnením ustanovení do návrhu zákona.

**K Čl. VIII**

Navrhuje sa účinnosť návrhu zákona so zohľadnením potrebnej dĺžky legisvakančnej lehoty na 1. augusta 2023 okrem ustanovení § 26 týkajúcich sa národného integrovaného cestovného lístka, ktorých účinnosť sa vzhľadom na potrebu technickej predprípravy plánuje na 1. januára 2025.

Bratislava 14. apríl 2023

**Eduard Heger v. r.**

predseda vlády

Slovenskej republiky

**Andrej Doležal v. r.**

minister dopravy

Slovenskej republiky