**Dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

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

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

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

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

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

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

Návrh zákona nie je predmetom vnútrokomunitárneho pripomienkového konania.

**B. Osobitná časť**

**K čl. I**

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

Ide o spresnenie v súvislosti s úpravou jednotlivých častí zákona.

K bodu 8 [§ 4 ods. 5]

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

K bodu 9 [§ 5]

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

K bodom 10 a 11 [§ 6 odsek 1 a 4]

Ide o legislatívno-technickú úpravu

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

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

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

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

K bodom 16 až 18 [§ 6 ods. 14 až 17]

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

K bodom 19 až 24 [§ 7]

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

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

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

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

K bodom 25 a 26 [§ 9 ods. 3 a § 10 ods. 2]

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

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

K bodu 27 [§ 10 ods. 10]

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

K bodu 28 [§ 10 ods. 11]

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

K bodu 29 [§ 11]

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

K bodom 30 a 31 [§ 13]

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

K bodu 32 [§ 15]

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

K bodom 33 a 34 [§ 18 a § 21 ods. 2]

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

K bodu 35 [§ 21 ods. 11]

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

K bodu 36 [§ 24]

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

K bodu 37 [§ 26 až 30]

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

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

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

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

K bodom 38 a 39 [§ 32 a § 33]

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

K bodu 40 [§ 39]

Ide o legislatívno-technickú úpravu.

K bodu 41 [§ 41 ods. 1]

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

K bodu 42 [§ 41 ods. 2]

V súčasnosti je problém so získavaním údajov od objednávateľov verejnej dopravy týkajúcich sa dopravných údajov, ako aj spôsobu financovania verejnej osobnej dopravy. Z  uvedeného dôvodu sa dopĺňa kompetencia pre ministerstvo ustanoviť všeobecne záväzným právnym predpisom rozsah údajov a frekvenciu ich poskytovania.

K bodom 43 a 44 [§ 41 ods. 4]

Ide o úpravu v súvislosti so zmenami v taxislužbe.

K bodu 45 [§ 42]

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

K bodu 46 [§ 43 písm. d)]

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

K bodu 47 [§ 43 písm. e)]

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

K bodu 48 [§ 44 písm. b)]

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

K bodu 49 [§ 44 písm. f)]

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

K bodu 50 [§ 44 písm. i)]

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

K bodom 51 až 55 [§ 45]

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

K bodom 56 a 57 [§ 46]

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

K bodom 58 a 59 [§ 47]

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

K bodom 60 až 64 [§ 48]

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

K bodu 65 [§ 49]

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

K bodom 66 až 71 [§ 50]

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

K bodu 72 [§ 51 odsek 2]

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

K bodom 73 a 74 [§ 52 ods. 1]

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

K bodu 75 [§ 54]

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

K bodu 76 [nový § 54a]

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

K bodu 77 [nový § 55a]

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

K bodu 78 [nový § 56e]

Upravujú sa prechodné ustanovenia v súvislosti s navrhovanými zmenami.

K bodu 79 [transpozičná príloha]

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

**K čl. II**

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

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

**K čl. III**

Zákon č. 564/1991 Zb.

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

**K čl. IV**

Zákon č. 289/2008 Z. z.

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

**K čl. V**

Zákon č. 455/1991 Zb.

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

**K čl. VI**

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

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

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

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

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

Na základe uvedeného vodič v cestnej doprave môže byť ako:

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

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

**K čl. VII**

Zákon č. 135/1961 Zb.

K bodu 1

Legislatívno-technická oprava nesprávneho gramatického tvaru slova.

K bodu 2

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

**K čl. VIII**

Navrhuje sa účinnosť zákona od 1. apríla 2019.