**Vyhodnotenie medzirezortného pripomienkového konania**

Zákon, 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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Spôsob pripomienkového konania |  | |
| Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných | 232/82 | |
| Počet vyhodnotených pripomienok | 232 | |
|  |  | |
| Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 75/12 | |
| Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 63/33 ďalších 5 zásadných pripomienok bolo v rámci  rozporových konaní preklasifikovaných na obyčajné | |
| Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 94/10 ďalších 22 zásadných pripomienok bolo v rámci  rozporových konaní preklasifikovaných na obyčajné | |
|  |  | |
| Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom)  Rozporové konania sa konali s nasledovnými subjektmi a výsledky rozporových konaní sú uvedené vo vyhodnotení pripomienok.  Rozporové konanie 24. júla 2018 – Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky, Národný inšpektorát práce.  Rozporové konanie 26. júla 2018 – Cech Taxi Bratislava, Občianske združenie koncesovaných taxikárov, Slovenský živnostenský zväz, Yellow taxi Košice, Únia taxikárov Bratislavy.  Rozporové konanie 26. júla 2018 – Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava.  Rozporové konanie 31. júla 2018 – Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky.  Rozporové konanie 31. júla2018 – Americká obchodná komora v Slovenskej republike, Inštitút moderného spotrebiteľa, Inštitút ekonomických a spoločenských analýz, Republiková únia zamestnávateľov, Taxify, Uber.  Rozporové konanie 2. augusta 2018 – Banskobystrický samosprávny kraj, Bratislavský samosprávny kraj, Košický samosprávny kraj, Nitriansky samosprávny kraj, Trnavský samosprávny kraj, Žilinský samosprávny kraj, Zväz autobusovej dopravy.  Rozporové konanie 2. augusta 2018 – Národná rada občanov so zdravotným postihnutím v SR.  Rozporové konanie 13. augusta 2018 – Slovenská obchodná inšpekcia, Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo SR, Ministerstvo hospodárstva SR.  Rozporové konanie 15.augusta 2018 – Ministerstvo financií SR. | |  |

Počet odstránených pripomienok

Z celkového počtu 82 zásadných pripomienok bolo 72 zásadných pripomienok odstránených, z toho 27 zásadných pripomienok bolo v rámci rozporových konaní preklasifikovaných na obyčajné.

Počet neodstránených pripomienok

Z celkového počtu 82 zásadných pripomienok zostáva 10 zásadných pripomienok neodstránených.

Napriek tomu, že sa uskutočnili rozporové konania, rozpory naďalej zostávajú s týmito subjektmi: Americká obchodná komora v Slovenskej republike, Cech Taxi Bratislava, Banskobystrický samosprávny kraj, Inštitút ekonomických a spoločenských analýz, Občianske združenie koncesovaných taxikárov, Republiková únia zamestnávateľov, Slovenský živnostenský zväz, Taxify, Uber a Košický samosprávny kraj.

Sumarizácia oblastí, v ktorých rozpory naďalej trvajú

Rozpor v oblasti nadobudnutia účinnosti novely zákony zostáva so subjektmi – Americká obchodná komora v Slovenskej republike, Inštitút ekonomických a spoločenských analýz, Republiková únia zamestnávateľov a Uber. Tieto subjekty aj napriek vysvetleniu a zdôvodneniu na rozporovom konaní trvajú na skoršej účinnosti. Skorší termín vzhľadom na legislatívny proces nepovažujeme za reálny. Novela zákona bude musieť byť prerokovaná v Legislatívnej rade vlády SR, Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR, následne vo vláde SR a v Národnej rade SR. Zároveň podľa finálneho znenia zákona potrebujeme s dodávateľom informačného systému vykonať príslušné úpravy v systéme tak, aby nenastali komplikácie v aplikačnej praxi. Z tohto dôvodu a na základe uvedeného považujeme navrhovaný termín účinnosti od 1. apríla 2019 za reálny.

Rozpor v oblasti zrušenia odbornej spôsobilosti zostáva so subjektmi – Cech Taxi Bratislava, Občianske združenie koncesovaných taxikárov a Slovenský živnostenský zväz. Tieto subjekty považovali za potrebné, aby odborná spôsobilosť zostala v zákone ustanovená. Cieľom ministerstva však bolo 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 je cieľom reagovať na nové trendy v oblasti kolaboratívnej ekonomiky a podporovať využívanie digitálnych platforiem pri podnikaní v oblasti prepravy osôb. Uvedené subjekty dostali s cieľom vyriešiť tento rozpor a na základe rozporového konania príležitosť zaslať odborné argumenty na to, ktoré časti odbornej spôsobilosti plnia aký účel z hľadiska kvality poskytovaných služieb, ale aj napriek predĺženiu termínu a pripomenutie, žiadnu podpornú argumentáciu neposlali. Z tohto dôvodu sa ustanovenia týkajúce sa odbornej spôsobilosti v taxislužbe vypúšťajú.

Rozpor v oblasti označenia vozidiel taxislužby obchodným menom zostáva so subjektmi – Republiková únia zamestnávateľov, Taxify a Uber. Ministerstvo z dôvodu zabezpečenia identifikácie prevádzkovateľa taxislužby považuje za potrebné, aby všetci prevádzkovatelia taxislužby boli označení obchodným menom, ako aj strešným svietidlom TAXI, čím sa zabezpečia jednotné a rovnaké podmienky pre všetkých.

Rozpor v oblasti vypustenia ustanovenia, aby zmluva o službách obsahovala aj náklady na zamestnancov dopravcu dohodnuté v kolektívnej zmluve, zostáva so subjektmi – Banskobystrický samosprávny kraj a Košický samosprávny kraj. Samosprávne kraje požadovali vypustenie tohto ustanovenia.

Súčasné ustanovenie zákona upravuje zmluvu o službách uzatvorenú priamym zadaním s dopravcom, nad ktorým objednávateľ vykonáva kontrolu alebo má na neho hoci len minimálny vplyv, MDV SR považuje za objektívne, aby zmluva o službách obsahovala aj náklady na zamestnancov dopravcu dohodnuté v kolektívnej zmluve. Zároveň ide aj o pripomienku nad rámec novely zákona.

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Č.** | **Subjekt** | **Pripomienky do termínu** | **Pripomienky po termíne** | **Nemali pripomienky** | **Vôbec nezaslali** |
| 1. | Americká obchodná komora v Slovenskej republike | 8 (0o,8z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 2. | Asociácia zamestnávatelských zväzov a združení Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 3. | Banskobystrický samosprávny kraj | 17 (10o,7z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 4. | BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 5. | Cech Taxi Bratislava | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 6. | Generálna prokuratúra Slovenskej republiky | 20 (20o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 7. | Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava | 7 (2o,5z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 8. | Inštitút moderného spotrebiteľa | 2 (2o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 9. | Inštitút ekonomických a spoločenských analýz | 5 (0o,5z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 10. | Košický samosprávny kraj | 21 (13o,8z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 11. | Ministerstvo financií Slovenskej republiky | 5 (3o,2z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 12. | Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky | 2 (1o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 13. | Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky | 8 (8o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 14. | Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 15. | Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky | 28 (27o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 16. | Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky | 7 (7o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 17. | Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky | 7 (2o,5z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 18. | Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky | 4 (4o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 19. | Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 20. | Národná banka Slovenska | 2 (2o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 21. | Národná rada občanov so zdravotným postihnutím v SR | 5 (0o,5z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 22. | Nitriansky samosprávny kraj | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 23. | Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR | 5 (5o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 24. | Občianske združenie koncesovaných taxikárov | 4 (1o,3z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 25. | Republiková únia zamestnávateľov | 4 (0o,4z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 26. | Slovenská obchodná inšpekcia | 7 (3o,4z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 27. | Slovenský živnostenský zväz | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 28. | Taxify OÜ | 7 (2o,5z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 29. | Trnavský samosprávny kraj | 7 (3o,4z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 30. | Uber Slovakia | 9 (0o,9z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 31. | Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 32. | Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 33. | Úrad podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre investície a informatizáciu | 4 (3o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 34. | Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky | 18 (18o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 35. | Verejnosť | 10 (10o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 36. | Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 37. | Úrad pre verejné obstarávanie | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 38. | Národný bezpečnostný úrad | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 39. | Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 40. | Štatistický úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 41. | Protimonopolný úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 42. | Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 43. | Ministerstvo obrany Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 44. | Úrad vlády Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 45. | Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 46. | Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 47. | Najvyšší súd Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 48. | Národná rada Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 49. | Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 50. | Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 51. | Združenie miest a obcí Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 52. | Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 53. | Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 54. | Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 55. | Konferencia biskupov Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 56. | Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
|  | Spolu | 232 (150o,82z) | 0 (0o,0z) |  |  |

Vyhodnotenie vecných pripomienok je uvedené v tabuľkovej časti.

|  |  |
| --- | --- |
| Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke: | |
| O – obyčajná | A – akceptovaná |
| Z – zásadná | N – neakceptovaná |
|  | ČA – čiastočne akceptovaná |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Subjekt** | **Pripomienka** | **Typ** | **Vyh.** | **Spôsob vyhodnotenia** |
| **AmCham Slovakia** | **bod 57. § 48** Navrhujeme jasne a explicitne stanoviť kedy a za akých podmienok môže byť prevádzkovateľovi dispečingu odobraté povolenie na prevádzkovanie dispečingu a v zákone špecifikovať lehoty a postup v procese následného opätovného požiadania a vydania povolenia. Odôvodnenie: Požadujeme spresnenie skutočností, ktoré môžu viesť k odobratiu povolenia na prevádzkovanie dispečingu, a to najmä z dôvodu právnej istoty a predvídateľnosti práva, a to samozrejme v rámci snahy vyhnúť sa výskytu týchto skutočností. Ide predovšetkým o sporné situácie, v ktorých dochádza k nedôvodnému preneseniu zodpovednosti z prevádzkovateľa taxislužby na prevádzkovateľa dispečingu za nesplnenie alebo porušenie podmienok. V prípade pochybenia individuálneho prevádzkovateľa taxislužby, tak môže byť automaticky sankcionovaný aj prevádzkovateľ dispečingu. | Z | A | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2018.  Na základe rozporového konania sa návrh upraví nasledovne:  V návrhu zákona je v § 28 presne uvedené, kedy sa odníme povolenie na prevádzkovanie dispečingu:  Dopravný správny orgán odníme povolenie na prevádzkovanie dispečingu, ak jeho držiteľ  a) prestal spĺňať požiadavky podľa tohto zákona,  b) na jeho podnik bol vyhlásený konkurz,  c) o jej odňatie sám požiadal.  Dopravný správny orgán môže po upozornení odňať povolenie na prevádzkovanie dispečingu, ak jeho držiteľ prevádzkuje dispečing v rozpore so zákonom, osobitnými predpismi alebo prepravným poriadkom.  Obdobným spôsobom sa upravuje aj odňatie koncesie. |
| **AmCham Slovakia** | **bod 28. § 27 (3) d)** Navrhujeme modifikovať znenie ustanovenia nasledovne: „má najmenej jedno vlastné vozidlo, prenajaté vozidlo, alebo vozidlo, ku ktorému má iné užívacie právo, pričom tieto vozidlá musia spĺňať podmienky podľa ods. 19“. Odôvodnenie: Požadujeme rozšírenie predmetného ustanovenia aj na prípady, kedy má vodič iný právny titul na užívanie vozidla (užívacie právo) a neobmedzovať to len na vlastnícke právo, resp. prenájom. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že do zákona bude doplnená aj možnosť vypožičania vozidla podľa Občianskeho zákonníka. |
| **AmCham Slovakia** | **bod 28. § 29 (1) a)** Navrhujeme nahradiť príslušné ustanovenie nasledovným znením: „Prevádzkovateľ taxislužby je povinný zabezpečiť poskytovanie služieb prostredníctvom vodičov vozidiel taxislužby, ktorí sú v pracovnom vzťahu k prevádzkovateľovi taxislužby (odkaz na Zákonník práce – dohoda alebo pracovný pomer), alebo v inom zmluvnom vzťahu k prevádzkovateľovi taxislužby, alebo prostredníctvom vodičov vozidiel taxislužby, ktorí sú sami prevádzkovateľmi taxislužby.“ Odôvodnenie: Cieľom je rozšíriť právnu úpravu aj na zmluvné vzťahy podľa Občianskeho zákonníka a neobmedzovať ju vyslovene len na pracovnoprávne vzťahy podľa Zákonníka práce. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Zákon určuje presne povinnosti na prevádzkovateľa taxislužby, voči ktorému môže zároveň dopravný správny orgán konať v prípade porušení. Z dôvodu zabezpečenia vymožiteľnosti práva je potrebné jednoznačne určiť zodpovednosť. V prípade, ak prevádzkovateľ taxislužby by mohol zabezpečiť služby ďalším prevádzkovateľom taxislužby, a ten ďalším, bude problematická kontrola a sankcionovanie.  Podmienky na taxislužbu sa zjemňujú a zároveň je potrebné zachovať v tejto oblasti jasné a jednoznačné pravidlá. |
| **AmCham Slovakia** | **bod 28. § 29 (2) c)** Navrhujeme odstrániť povinnosť prevádzkovateľa dispečingu poskytnúť údaje o vodičoch a vozidlách do troch mesiacov od vyžiadania orgánom odborného dozoru a kontrolným orgánom podľa osobitného predpisu. Odôvodnenie: Z hľadiska povinností prevádzkovateľa taxislužby návrh novely zákona nerozlišuje medzi jednotlivými kategóriami vodičov. Každý vodič bez ohľadu na to, či taxislužbu vykonáva ako hlavný, alebo bočný zdroj príjmu, či ju vykonáva samostatne, alebo spolupracuje s treťou stranou - prevádzkovateľom dispečingu, musí podľa návrhu novely zákona splniť tie isté podmienky na udelenie koncesie. Máme za to, že a177k v prípade samostatne pôsobiacich vodičov s koncesiou si štát dokáže dohľadať a skontrolovať potrebné údaje o vodičoch a vozidlách skrz vlastné mechanizmy, mal by tak konať aj v prípade vodičov s koncesiou, ktorí spolupracujú s prevádzkovateľom dispečingu. Požiadavku podľa § 29 odseku 2c) preto považujeme za diskriminačné prenášanie zodpovednosti zo strany štátu, ale aj zo strany samotných prevádzkovateľov taxi služby, na prevádzkovateľov dispečingu. Zrušenie tejto požiadavky by zabezpečilo skutočne konzistentné pravidlá pre všetkých vodičov naprieč celým znením zákona a predišlo by neoprávneným požiadavkám na prevádzkovateľov dispečingu. | Z | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že z dôvodu diskriminačného prenášania povinnosti poskytovať údaje len na prevádzkovateľov dispečingu, uvedená povinnosť je doplnená aj pre prevádzkovateľov taxislužby.  Na rozporovom konaní vznikol zároveň rozpor aj s pripomienkou MF SR, ktoré požaduje doplniť aj údaje o plynúcich príjmoch vodičov.  Na rozporovom konaní a následne aj po dohode s MF SR sa dohodlo, že povinnosť pre prevádzkovateľa dispečingu poskytovať údaje o plynúcich príjmoch vodičov budú preformulované na údaje o osobách, prostredníctvom ktorých sprostredkoval prepravu, a im plynúcich príjmoch.  Ide o zabezpečenie toho, aby prevádzkovateľ dispečingu nemal povinnosť poskytnúť údaje o vodičoch, ktorí budú v pracovnoprávnom vzťahu k prevádzkovateľovi taxislužby, prostredníctvom ktorého sprostredkoval prevádzkovateľ dispečingu prepravu. Prevádzkovateľ dispečingu poskytne údaje len o tých osobách (prevádzkovateľoch taxislužby), prostredníctvom ktorých sprostredkoval prepravu (môže ísť teda napríklad aj o spoločnosť s ručením obmedzeným, nemusí ísť vždy o fyzickú osobu – podnikateľa).  Zároveň zástupcovia obecnej polície požadujú pre účely kontroly doplniť aj údaj o prevádzke vozidla v čase kontroly a zvážiť lehotu 3 mesiace na poskytnutie potrebných údajov.  Lehota poskytovania údajov sa upravuje na jeden mesiac od vyžiadania.  Zdôvodnenie poskytovania údajov:  Poskytovanie zoznamu vodičov a vozidiel je z dôvodu zabezpečenia kontrolného systému. Orgány štátnej správy v prípade, že vodič má koncesiu, majú potrebné informácie o danom vodičovi. Cieľom je však odstrániť nelegálnu činnosť a zvyšovať kvalitu služieb. Ak si prevádzkovateľ dispečingu uzatvorí zmluvu s akýmkoľvek vodičom, či už je ten vodič držiteľ koncesie alebo nie, túto informáciu orgány štátnej správy nemajú. Orgány štátnej správy nemajú informácie o všetkých zmluvných vzťahoch.  Z uvedeného dôvodu sa navrhuje povinnosť prevádzkovateľa dispečingu poskytnúť na požiadanie údaje o tom, akým vodičom s akým vozidlom sa preprava vykonala. |
| **AmCham Slovakia** | **bod 28. § 27 (9)** Navrhujeme platnosť koncesie neobmedzovať na konkrétne časové obdobie. Odôvodnenie: Navrhujeme časovo neobmedzovať platnosť koncesie v prípade, že žiadateľ splnil všetky zákonné podmienky pri prvej žiadosti o koncesiu a opakované preukazovanie spĺňania podmienok a s tým spojené náležitosti by spôsobovali zbytočné prieťahy nielen pre držiteľa koncesie, ale aj prácu navyše pre príslušné štátne orgány. Z nášho pohľadu dostačujúce riešenie predstavuje kontrola spĺňania podmienok v rámci kontrolného mechanizmu orgánov odborného dozoru. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  V oblasti cestnej dopravy majú doklady na podnikanie obmedzenú platnosť, či už to je v osobnej alebo nákladnej doprave alebo v taxislužbe.  Platnosť koncesie sa ponecháva z dôvodu väčšej prehľadnosti systému. |
| **AmCham Slovakia** | **bod 28. § 27 (18)** Navrhujeme rozšíriť vek vozidla spôsobilého na evidenciu v koncesii z 8 na 10 rokov. Odôvodnenie: Obmedzenie veku vozidla spôsobilého byť vozidlom taxislužby zaevidovanom v koncesii je príliš striktné a z nášho pohľadu predstavuje určitú hrozbu diskriminácie vozidiel, ktoré síce prekročili vek 8 rokov, ale sú plne spôsobilé byť vozidlom taxislužby a poskytovať plnohodnotné služby. Neexistuje objektívny dôvod, prečo by vozidlo, ktoré prejde riadnou a pravidelnou technickou a emisnou kontrolou a splní všetky zákonom predpísane podmienky, nemohlo poskytovať prepravné služby. V mnohých okolitých krajinách pritom práve z vyššie uvedených dôvodov neexistuje žiaden vekový limit. Ide predovšetkým o Českú republiku, Poľsko, či Rumunsko. Stanovenie vekovej hranice na 8 rokov je veľmi prísne aj z pohľadu priemerného veku vozidiel v SR. Podľa oficiálnych štatistík Európskej asociácie výrobcov automobilov (ACEA) z roku 2015 bol priemerný vek vozidiel na Slovensku 13,4 roka. | Z | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Upravené.  Vek vozidla osem rokov pri zaevidovaní vozidla do koncesie sa ruší. Ide o podmienku, ktorú musí vozidlo splniť len pri zaevidovaní vozidla do koncesie. Následne po vydaní koncesie môže jazdiť až do veku 18 rokov. Z uvedeného dôvodu sa ruší táto podmienka veku vozidla. |
| **AmCham Slovakia** | **čl. IV** Navrhujeme zmeniť účinnosť zákona z 1. apríla 2019 na 1. januára 2019. Odôvodnenie: Pôvodne navrhovanú účinnosť zákona (t.j. od 1. apríla 2019) považujeme za neúmerne a neopodstatnene neskorý termín. Vzhľadom na očakávanú štandardnú dĺžku legislatívneho procesu neexistuje objektívny dôvod na zotrvanie na tomto termíne. Práve naopak, existuje viacero argumentov, prečo je potrebné prijať novelu zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave čím skôr. Prvým dôvodom je skutočnosť, že návrh novely prichádza vzhľadom na rýchly rozvoj digitálnej ekonomiky a nezastaviteľný nástup moderných technológii v oblasti dopravy so značným oneskorením. Každé oddialenie reformy, ktorá má za cieľ reagovať na celospoločenské a ekonomické zmeny, je potrebné vnímať ako premárnenú príležitosť. Druhým dôvodom je skutočnosť, že hoci existovali objektívne dôvody na urýchlené prijatie novely zákona, tak proces prípravy jej návrhu trval vyše dvoch rokov. Hoci bola predbežná informácia k návrhu zákona (P/2018/61) zverejnená už 12.3.2018, tak návrh novely zákona bol zaradený do medzirezortného pripomienkového konania až 22.6.2018. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  **Rozpor trvá**  Ministerstvo dopravy a výstavby SR vyhodnocuje medzirezortné pripomienkové konanie, zapracováva pripomienky a organizuje stretnutia so subjektmi, ktoré dali zásadné pripomienky. V rámci medzirezortného pripomienkového konania bolo zaslaných 232 pripomienok, z toho 82 zásadných, čo zvyšuje prácnosť vyhodnocovania pripomienok od rôznych záujmových skupín.  Po vyhodnotení medzirezortného pripomienkového konania bude vedenie ministerstva informované o stave prípravy zákona, ako aj o dôvodoch neakceptovania niektorých pripomienok. Po ukončení prípravy zákona bude následne návrh zákona zaslaný na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, na prerokovanie v Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR, a následne návrh zákona musí byť prerokovaný vo vláde SR. Ak by návrh zákona v riadnom legislatívnom procese mal nadobudnúť účinnosť 1. januára 2019, mal by byť zaslaný do NR SR na prerokovávanie 24. augusta 2018. Tento termín vzhľadom na nevyhnutnosť rozporových konaní a potreby úpravy na základe dosiahnutých kompromisov, ako aj potrebu na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR a následne vo vláde SR považujeme v súčasnosti za nereálny.  Zároveň podľa finálneho znenia zákona potrebujeme s dodávateľom informačného systému vykonať príslušné úpravy v systéme tak, aby nenastali komplikácie v aplikačnej praxi. Z tohto dôvodu a na základe uvedeného považujeme navrhovaný termín účinnosti od 1. apríla 2019 za reálny. |
| **AmCham Slovakia** | **k materiálu ako celku** Navrhujeme zvážiť zavedenie dvoch separátnych regulačných kategórií pre vodičov, ktoré by z hľadiska podmienok a vstupných bariér v dostatočnej miere rozlišovali medzi vodičmi vykonávajúcimi prepravu osôb na plný úväzok a tými, ktorí prepravu osôb vykonávajú len príležitostne. Odôvodnenie: Súčasný návrh novely zákona nerozlišuje medzi dvoma základnými kategóriami vodičov, ktoré už dnes na trhu prepravy osôb existujú. Bez ohľadu na to, či vodič pracuje na plný úväzok, alebo len 5 hodín do týždňa, či je to hlavným zdrojom jeho príjmu, alebo len privyrobením si popri práci, súčasné znenie návrhu novely zákona sa z pohľadu požiadaviek pozerá na všetkých vodičov ako na prevádzkovateľov taxi. Takáto legislatívna úprava nedostatočne reflektuje na skutočné a reálne existujúce potreby trhu a využíva ekonomický a spoločenský potenciál rastúceho trendu zdieľanej ekonomiky len obmedzene. V rámci trhu prepravy osôb existujú dva typy zákazníkov a dva typy vodičov. Tradiční zákazníci sú ochotní si priplatiť za výhody plnohodnotnej taxi služby a sú zákazníci, ktorým vyhovuje jazda sprostredkovaná cez digitálnu platformu, kde nájdu nižšie ceny, praktické prostredie digitálnej platformy, či možnosť platiť elektronicky. Na strane vodičov vnímame rozdiel najmä po časovej a finančnej línii. Vodičom tradičnej taxi služby vyhovuje stabilný pracovný úväzok s dostatočným finančným ohodnotením a sú preň ochotní podstúpiť časovo a finančne náročný vstupný proces potrebný na výkon tohto zamestnania. Existuje však veľká skupina vodičov, ktorých potreby a preferencie súčasný návrh novely zákona dostatočne nezohľadňuje. Sú to primárne študenti, slobodné matky, osoby so zdravotným postihnutím, či osoby privyrábajúce si popri inom zamestnaní. Vzhľadom nato, že na trhu existujú tieto dve odlišné kategórie vodičov (ako na strane dopytu, tak na strane ponuky), navrhujeme zavedenie dvoch regulačných kategórií, ktoré by prirodzene reflektovali trh. Takýto regulačný prístup už bol úspešne zavedený v Lotyšsku a v Estónsku a je v súlade s odporúčaniami Európskej únie. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Návrh zákona nebráni vodičom príležitostne poskytovať služby taxislužby.  Cieľom návrhu zákona je vytvoriť jednotné a rovnaké podmienky pre všetkých.  Zavedenie dvoch separátnych regulačných kategórií pre vodičov je v rozpore s hlavným cieľom návrhu novely zákona č. 56/2012 Z. z., ktorým je zavedenie jednotných pravidiel a zároveň zvýšenie efektívnosti kontrol. Zavedenie dvoch kategórií vodičov bude mať práve opačný výsledok, pravidlá nebudú rovnaké a jednotné pre všetkých a zároveň bude nemožné odkontrolovať, kto poskytuje služby len príležitostne a kto pravidelne.  Z uvedeného dôvodu sa navrhuje systém, kde vodič môže byť buď v pracovnoprávnom vzťahu k prevádzkovateľovi taxislužby alebo sám bude prevádzkovateľ taxislužby. Takáto právna úprava nebráni vodičovi organizovať svoj pracovný čas, predovšetkým, ak bude sám prevádzkovateľ taxislužby, a z toho dôvodu môže poskytovať taxislužbu aj príležitostne. |
| **AZZZ SR** | **predloženému návrhu** bez pripomienok | O | A |  |
| **BBSK** | **§ 23**  10. V § 23 odporúčame doplniť odsek 6 v nasledovnom znení: „(6) Zastávku, jej umiestnenie a názov, po súhlase správcu komunikácie, dopravnej polície, rozhodujúceho dopravcu a cestného správneho orgánu, zriaďuje zvyčajne obec, v ktorej katastrálnom území sa autobusová zastávka zriaďuje.“ Odôvodnenie: Potreba definovať postup zriaďovania autobusových zastávok a jasne stanoviť kompetencie. | O | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní sa vysvetlilo a dohodlo, že pripomienka nebude akceptovaná. Ide o zmenu nad rámec zákona.  S účinnosťou od 1.1.2016 sa na základe pripomienok a výsledkov z rozporových konaní aj so Združením miest a obcí Slovenska dohodlo znenie:  „Zriaďovateľom zastávky je obec, na území ktorej sa autobusová zastávka zriaďuje, ak zriaďovateľom zastávky nie je iná osoba“. |
| **BBSK** | **§ 21 ods. 2 zákona** 3. V § 21 ods. 2 odporúčame upraviť znenie 2. vety nasledovne: „Zmluvu o službách nemožno uzatvoriť na diaľkovú dopravu a na prepravy, ktoré sú výhradne komerčné miestne rekreačné a turistické.“ Odôvodnenie: Aktuálna formulácia bráni financovaniu prímestských pravidelných autobusových liniek, ktoré okrem dopravnej obslužnosti podporujú aj cestovný ruch, čo je zákonnou povinnosťou samosprávnych krajov podľa § 4 ods. 1 písm. m) zákona č. 302/2001 Z. z o samospráve vyšších územných celkov. | O | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní sa dohodlo nasledovné znenie:  V § 21 ods. 2 sa slová „komerčné miestne rekreačné a turistické prepravy“ nahrádzajú slovami „na služby, ktoré sú vyňaté podľa osobitného predpisux)“. |
| **BBSK** | **§ 15 ods. 3 zákona** 6. V § 15 ods. 3 žiadame doplniť vetu v nasledovnom znení: „Schválenie zmeny cestovného poriadku môže byť vykonané len so súhlasom dopravného správneho orgánu rovnakého druhu a stupňa v územnom obvode na trase autobusovej linky.“ - zásadná pripomienka. Odôvodnenie: V prípade liniek zasahujúcich do iného samosprávneho kraja je potrebný súhlas dotknutého kraja, nakoľko schválenie cestovného poriadku môže mať z hľadiska organizácie dopravných služieb (zmena časovej polohy spoja, doplnenie alebo zrušenie spoja) rovnaký význam ako udelenie novej dopravnej licencie. V prípade pridania alebo zrušenia autobusového spoja, ktorý zasahuje do iného samosprávneho kraja môže byť zásadným spôsobom narušená, resp. obmedzená dopravná obslužnosť dotknutého kraja. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Na rozporovom konaní bolo vysvetlené, že nie je možné zákonom upraviť, že schválenie zmeny cestovného poriadku môže byť vykonané len so súhlasom dopravného správneho. Takéto znenie zákona by znamenalo, ak dopravný správny orgán len uvedie nesúhlas bez akéhokoľvek zdôvodnenia, napríklad len svojvoľne, nebolo by možné schváliť zmenu cestovného poriadku napriek tomu, že dopravný správny orgán nemal dôvod súhlas neudeliť, napriek tomu nesúhlasil.  V súčasnosti je už v § 10 ods. 11 upravený nesúhlas:  „Pravidelnú vnútroštátnu dopravu, ktorú vykonáva dopravca so sídlom alebo trvalým pobytom v Slovenskej republike ako časť pravidelnej medzinárodnej autobusovej dopravy, možno povoliť podľa osobitného predpisu32) a len so súhlasom dopravných správnych orgánov v územných obvodoch na trase autobusovej linky. Dotknutý dopravný správny orgán súhlas neudelí, len ak doloží podrobnú analýzu podľa osobitného predpisu.32)“.  Avšak toto ustanovenie vyplýva z nariadenia (ES) č. 1073/2009, ktoré upravuje doloženie podrobnej analýzy.  Vzhľadom na elimináciu podmienok, ktoré by boli nad rámec práva EÚ a zároveň aj s ohľadom na pripravovanú zmenu nariadenia (ES) č. 1073/2009, nie je táto pripomienka akceptovaná. |
| **BBSK** | **§ 10 ods. 10** V § 10 ods. 10 odporúčame doplniť písm. i) v nasledovnom znení: „i) ak bola na autobusovú linku vyhlásená obchodná verejná súťaž a dopravca, ktorý má udelenú dopravnú licenciu, nebol v súťaži úspešný.“ - zásadná pripomienka. Odôvodnenie: Aktuálne znenie zákona nevytvára legálnu a dopravcovi vopred známu možnosť odňatia dopravnej licencie v prípade konania hospodárskej súťaže. Dobu platnosti dopravnej licencie neurčuje dopravný správny orgán, ale dopravca a preto po ukončení súťaže môže dochádzať k problematickým situáciám, ktorým navrhované znenie zabráni. | Z | A | Upravené. |
| **BBSK** | **§ 10 ods. 4 písm. a) a k § 21 ods. 9 zákona** V § 10 ods. 4 písm. a) a v § 21 ods. 9 odporúčame zmeniť pojem „autobus“ na znenie „vozidlo“. Odôvodnenie: Aktuálna formulácia neumožňuje zabezpečovanie základnej dopravnej obslužnosti v málo osídlených regiónoch menšími vozidlami. | O | N | § 10 zákona č. 56/2012 Z. z. upravuje dopravnú licenciu v autobusovej doprave.  Definícia autobusovej dopravy je uvedená v § 8 ods. 3: „Prevádzkovať autobusovú dopravu možno len autobusmi alebo autokarmi.“ sa nevzťahuje len na medzinárodnú dopravu. Ide o všeobecnú definíciu zákona.  Uvedená definícia súvisí s pravidlami podnikania v cestnej doprave, kde akákoľvek preprava vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča je prevádzkovaním taxislužby. Preprava vozidlami s obsaditeľnosťou viac ako deväť osôb vrátane vodiča je autobusová doprava. Vyplýva to aj z definície podľa čl. 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009, podľa ktorého je „povolanie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy“ činnosť každého podniku, ktorý vykonáva osobnú dopravu pre verejnosť alebo pre určité kategórie používateľov za úhradu prepravovanými osobami alebo organizátorom dopravy, a to motorovými vozidlami, ktoré sú vyrobené a vybavené tak, aby boli vhodné na prepravu viac než deviatich osôb vrátane vodiča, a ktoré sú určené na tento účel.  Dopravná obslužnosť sa zabezpečuje na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme.  **§ 21 zákona č. 56/2012 Z. z. upravuje zmluvy o službách.**  Zmluvy o službách sú upravené v nariadení (ES) č. 1370/2007 uvádza pri všeobecných pravidlách, že doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme je obmedzená a nepresahuje desať rokov pre autokarové a autobusové služby. Z uvedeného dôvodu sa ani nemôže meniť koncepcia tak, aby bolo možné autobusovú dopravu uskutočňovať vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča, ktoré sa na účely podnikania považujú za vozidlá taxislužby. |
| **BBSK** | **§ 21 ods. 2** V § 21 ods. 2 odporúčame doplniť vetu v nasledovnom znení: „Zmluva o službách môže obsahovať aj pravidelné autobusové linky zasahujúce do okolitých štátov, pokiaľ je zámer odsúhlasený územnou samosprávou rovnakého stupňa dotknutého štátu.“ - zásadná pripomienka. Odôvodnenie: Súčasné znenie zákona nerieši otázku dopravnej obslužnosti príhraničných oblastí ani jej financovania. | Z | ČA | Upravené  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že zákon nebude presne upravovať podmienky uzavretia zmlúv v zákone, pretože táto oblasť je upravená priamo v nariadení (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.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že znenie zákona bude upravené tak, aby zákon nebránil uzavrieť zmluvu aj na dopravu v prihraničnej oblasti.  Už v návrhu zákona je upravený § 18, ktorý upravuje dopravnú obslužnosť a kde sa v súčasnom znení upravuje len rozsah dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave.  Návrh zákona toto ustanovenie mení takto:  V § 18 ods. 1 sa vypúšťajú slová „vo vnútroštátnej doprave“ a slová „na území kraja alebo obce“ sa nahrádzajú slovami „na obsluhovanom území“.  Zároveň sa na rozporovom konaní dohodlo nasledovné znenie § 21:  V § 21 ods. 2 sa slová „komerčné miestne rekreačné a turistické prepravy“ nahrádzajú slovami „na služby, ktoré sú vyňaté podľa osobitného predpisux)“. |
| **BBSK** | **§ 21 ods. 8 zákona** V § 21 ods. 8 odporúčame vynechať poslednú vetu: „Takto uzatvorená zmluva musí obsahovať aj všetky náklady na zamestnanca spojené s poskytovaním služieb dohodnuté v kolektívnej zmluve.“ - zásadná pripomienka. Odôvodnenie: Kolektívna zmluva je zmluvou medzi zamestnancom a zamestnávateľom a nie je záväzná pre tretie strany. Čo bude akceptovať VÚC ako ekonomicky oprávnený náklad je záležitosťou zmluvy o službách vo verejnom záujme a zúčtovania. Finančné záväzky nemôže zmluvnej strane definovať ustanovenie zákona. | Z | N | Rozpor naďalej trvá.  Ustanovenie § 21 ods. 8 zákona č. 56/2012 Z. z. upravuje zmluvu o službách uzatvorenú priamym zadaním s dopravcom, nad ktorým objednávateľ vykonáva kontrolu alebo má na neho hoci len minimálny vplyv.  Z tohto dôvodu považujeme za objektívne, aby zmluva o službách obsahovala aj náklady na zamestnancov dopravcu dohodnuté v kolektívnej zmluve. |
| **BBSK** | **§ 22 zákona** V § 22 odporúčame nahradiť pojem „príspevok“ pojmom „úhrada“. Odôvodnenie: Rozpor s Článkom 2 Nariadenia Európskeho parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave. | O | N | V zákone č. 56/2012 Z. z. je pojem „príspevok“ uvedený v § 20 ods. 2 a ide o skratku na účely tohto zákona. |
| **BBSK** | **§ 22 ods. 4 zákona** V § 22 ods. 4 odporúčame zmeniť znenie 2. vety na znenie: „Objednávatelia dopravných služieb sa môžu dohodnúť na úhradách pomerne podľa dĺžky trasy na svojom území alebo inak.“ - zásadná pripomienka Odôvodnenie: Je nevyhnutné ponechať na záujme samosprávneho kraja, na ktorú linku začínajúcej v inom kraji, a či vôbec, má záujem poskytovať úhrady. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Pripomienka nie je akceptovaná z dôvodu, že možnosť dohody je už v súčasnom znení zákona, kde je uvedené. „Na príspevku za služby vo verejnom záujme sa podieľa každý vyšší územný celok, na území ktorého sa nachádza nácestná alebo cieľová zastávka, ak sa nedohodnú inak.“. |
| **BBSK** | **čl. I - bodu 27 - § 24 ods. 1 návrhu zákona** V § 24 ods. 1 navrhujeme doplniť vetu v znení: „Osobitná pravidelná doprava sa vykonáva na autobusovej linke a podľa dopravnej licencie.“ - zásadná pripomienka. Odôvodnenie: V návrhu zákona chýba jasné ustanovenie o nutnosti udelenia dopravnej licencie pre výkon osobitnej pravidelnej dopravy. Ak nie je zabezpečovanie tohto druhu pravidelnej dopravy podmienené udelením dopravnej licencie, dochádza k zásadnému narušovaniu systému základnej dopravnej obslužnosti a rozpočtov samosprávnych krajov. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Pripomienka je v rozpore s nariadením (ES) č. 1073/2009, kde podľa článku 5:  2. Osobitná pravidelná doprava zahŕňa:   1. prepravu pracovníkov z domu do práce a späť; 2. prepravu žiakov a študentov do vzdelávacích zariadení a z nich.   Skutočnosť, že osobitná doprava sa môže meniť podľa potrieb užívateľov, neovplyvní jej zatriedenie ako pravidelná doprava.  Osobitná pravidelná doprava nepodlieha povoleniu v súlade s kapitolou III, ak sa vykonáva na základe zmluvy uzavretej medzi organizátorom a dopravcom.  Zároveň v § 24 zákona č. 56/2012 Z. z. je uvedené, čo je v súlade s nariadením (ES) č. 1073/2009, že osobitná pravidelná doprava sa uskutočňuje na základe zmluvy medzi dopravcom a objednávateľom prepravy po dohodnutej trase s dohodnutými zastávkami v dohodnutej periodicite. |
| **BBSK** | **čl. I - bod 33 a 34 - § 40 ods. 3 návrhu zákona** V § 40 ods. 3 odporúčame doplniť písm. d) v nasledovnom znení: „d) obchodná spoločnosť založená na účel prevádzkovania integrovaného dopravného systému (ďalej len „organizátor IDS“).“ Odôvodnenie: Umožnenie kontrolnej činnosti organizátorov integrovanej dopravy. | O | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní sa vysvetlilo, že nie je možné uviesť obchodnú spoločnosť ako orgán odborného dozoru. |
| **BBSK** | **§ 43 zákona** V § 43 odporúčame doplniť o písm. f) v nasledovnom znení: „môže výkonom kompetencií podľa písm. a) až c) poveriť organizátora IDS.“ a zároveň upraviť § 16 ods. 3 zákona č. 302/2001 Z. z. o samospráve vyšších územných celkoch v znení neskorších predpisov, tak, aby bolo možné presunúť originálne kompetencie z VÚC na právnickú osobu zriadenú alebo založenú samosprávnym krajom. Odôvodnenie: Umožnenie reálnej činnosti organizátorov integrovanej dopravy. | O | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní sa vysvetlilo, že kompetencie sú na vyššom územnom celku. Udeľovaním licencií, schvaľovaním cestovných poriadkov a zároveň aj ukladaním pokút nie je možné poveriť obchodnú spoločnosť. Tieto kompetencie sú kompetencie vyššieho územného celku. |
| **BBSK** | **§ 43 zákona** V § 43 odporúčame zmeniť znenia písm. d) nasledovne: „je objednávateľom v záujmovom území kraja, zostavuje plán dopravnej obslužnosti kraja a uzaviera s dopravcami pravidelnej dopravy zmluvy o službách okrem mestskej dopravy, kontroluje ich plnenie a poskytuje im úhradu. Odôvodnenie: Aktuálne znenie „je objednávateľom v územnom obvode kraja“ vytvára dojem, že za hranicou kraja už objednáva služby iný samosprávny kraj. Realitou je, že všetky samosprávne kraje objednávajú služby vo verejnom záujme, ktoré sa týkajú území iného kraja, nakoľko je to v záujme cestujúcej verejnosti, záujmami kraja a v súlade s Plánmi dopravnej obslužnosti. | O | ČA | Text čiastočne upravený. |
| **BBSK** | **§ 7 ods. 4 vyhlášky č. 124.2012 Z. z.** V § 7 ods. 4 vyhlášky č. 124/2012 Z. z. navrhujeme za slovami „Tarifná vzdialenosť“ doplniť znenie „a tarifná zóna“. Odôvodnenie: Zónový tarifný systém IDS nemá aktuálne oporu v zákone. | O | A | Pripomienka bude zohľadnená pri novelizácii vyhlášky č. 124/2012 Z. z. |
| **BBSK** | **§ 8 ods. 3 zákona** V § 8 ods. 3 odporúčame vypustiť vetu „Prevádzkovať autobusovú dopravu možno len autobusmi alebo autokarmi.“ Odôvodnenie: Uvedená definícia sa týka len medzinárodnej dopravy (Nariadenie (ES) č. 1073/2009), avšak v prímestskej pravidelnej autobusovej doprave bráni hospodárnemu a efektívnemu zabezpečovaniu služieb vo verejnom záujme a neumožňuje zabezpečovanie základnej dopravnej obslužnosti v málo osídlených regiónoch menšími vozidlami. | O | N | Definícia uvedená v § 8 ods. 3: „Prevádzkovať autobusovú dopravu možno len autobusmi alebo autokarmi.“ sa nevzťahuje len na medzinárodnú dopravu. Ide o všeobecnú definíciu zákona.  Uvedená definícia súvisí s pravidlami podnikania v cestnej doprave, kde akákoľvek preprava vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča je prevádzkovaním taxislužby. Preprava vozidlami s obsaditeľnosťou viac ako deväť osôb vrátane vodiča je autobusová doprava. Vyplýva to aj z definície podľa čl. 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009, podľa ktorého je „povolanie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy“ činnosť každého podniku, ktorý vykonáva osobnú dopravu pre verejnosť alebo pre určité kategórie používateľov za úhradu prepravovanými osobami alebo organizátorom dopravy, a to motorovými vozidlami, ktoré sú vyrobené a vybavené tak, aby boli vhodné na prepravu viac než deviatich osôb vrátane vodiča, a ktoré sú určené na tento účel.  Zároveň aj nariadenie (ES) č. 1370/2007 uvádza pri všeobecných pravidlách, že doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme je obmedzená a nepresahuje desať rokov pre autokarové a autobusové služby. Z uvedeného dôvodu sa ani nemôže meniť koncepcia tak, aby bolo možné autobusovú dopravu uskutočňovať vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča, ktoré sa na účely podnikania považujú za vozidlá taxislužby. |
| **BBSK** | **čl. I - bodu 39 - § 43 písm. e) návrhu zákona** Z navrhovaného znenia § 43 písm. e) navrhujeme vypustiť texty „osobokilometre,“ a „vnútroštátnej osobitnej pravidelnej a vnútroštátnej príležitostnej autobusovej dopravy“. - zásadná pripomienka Odôvodnenie: Osobokilometre nie sú špecifikované (ponúknuté, využité) a jednotliví dopravcovia používajú rôzne spôsoby výpočtu (štatistický, exaktný podľa cestovných lístkov), čo spôsobí, že údaje nebudú konzistentné. Údaje o vnútroštátnej osobitnej pravidelnej a vnútroštátnej príležitostnej autobusovej doprave nemá samosprávny kraj k dispozícii a dopravcovia nemajú zákonom stanovenú povinnosť tieto údaje poskytovať. | O | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Text upravený na základe výsledkov z rozporového konania a následného odsúhlasenia konečného návrhu. |
| **BBSK** | **čl. I - bodu 57 - § 48 ods. 8 návrhu zákona** Žiadame vypustiť návrh § 48 ods. 8 v znení „(8) Ministerstvo uloží pokutu od 1 000 eur do 20 000 eur vyššiemu územnému celku za neplnenie povinností podľa § 43 písm. e) alebo obci za neplnenie povinností podľa § 44 písm. i).“ - zásadná pripomienka Odôvodnenie: Niektoré samosprávne kraje a mestá nemajú v zmluvne stanovených povinnostiach dopravcov zakotvenú povinnosť poskytovať prevádzkové údaje v navrhovanej štruktúre. Bez zákonom stanovenej povinnosti dopravcov poskytovať údaje objednávateľom v presne špecifikovanej podobe, nie sú objednávatelia schopní tieto údaje poskytovať ministerstvu. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Text upravený na základe výsledkov z rozporového konania a následného odsúhlasenia konečného návrhu. |
| **BSK** | **Bod 39: § 43 písm. e) a bod 57: § 48 ods. 8** Navrhujeme znenie § 43 písm. e) upraviť a § 48 ods. 8 žiadame vypustiť úplne, nakoľko tak ako sú ustanovenia definované v novele zákona sú v praxi nevykonateľné. Dôvod: - pri navrhovanom znení § 43 písm. e) by VÚC boli povinné sledovať vymenované údaje za všetkých dopravcov (či už majú zmluvu s VÚC alebo nie ), za všetky druhy dopravy (pravidelná, osobitná, príležitostná). VÚC by mal teda sledovať ukazovatele za linky, ku ktorým nemá (okrem vydania licencie) žiaden vzťah (napr. zamestnanecké linky VW, ktoré sú osobitnou dopravou), ale aj od dopravcov (lebo pri príležitostnej doprave nemožno hovoriť o linkách), o ktorých nemusí mať žiadnu vedomosť (napr. súkromný dopravca s jedným autobusom vykonávajúci iba príležitostnú dopravu – t. j. rôzne výlety a zájazdy). - úplne scestná je povinnosť sledovania cien za dopravné služby za všetky druhy dopravy, teda napr. aj za osobitnú a príležitostnú prepravu. Údaje o službách má štát možnosť získať prostredníctvom rôznych výkazov pre Finančnú správu a prostredníctvom výročných správ, ktorých zverejňovanie je povinné. Údaje o tržbách žiadnym spôsobom neslúžia pre plánovanie dopravy a pre MDV SR sú teda bezpredmetné. Navyše, tieto údaje môže VÚC získať len od dopravcu, s ktorým má uzavretú zmluvu, od dopravcov osobitnej a príležitostnej dopravy ich však nemá možnosť na základe žiadneho predpisu získať. - BSK (a po zavedení IDS aj iné VÚC) nebudú vedieť vypočítať tržby na jednotlivé linky, nakoľko jedným z pilierov IDS je spoločná, tzn. prestupná tarifa, ktorá v kombinácii s veľkými systémami MHD (t. j. v ktorých je možný nástup do vozidiel všetkými dverami) neumožňuje presne sledovať pohyb cestujúceho a neexistuje teda kľúč, ako presne rozdeliť tržbu za lístok na jednotlivé linky. Pri linkách osobitnej prepravy nemusia existovať tržby vôbec, nie to ešte ich rozdelenie na linky. - z navrhovaného znenia tiež nie je jednoznačné, za aké linky má VÚC údaje zbierať – či ide o úplne všetky linky v SR, linky v územnom obvode daného VÚC (tzn. že vnútroštátna linka prechádzajúca viacerými VÚC bude sledovaná v každom VÚC; medzi takéto linky treba zaradiť aj linky MHD), o linky, na ktoré príslušný VÚC vydal licenciu, linky na ktorých si objednáva dopravné výkony. Ak má MDV SR záujem zisťovať takéto údaje, môže uložiť túto povinnosť všetkým dopravcom obdobne, ako ju majú uloženú dopravcovia v medzinárodnej autobusovej doprave (§ 41, ods. 3), alebo prostredníctvom Okresného úradu (t. j. v § 42) pri udeľovaní povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy. Toto oprávnenie musí mať každá osoba vykonávajúca autobusovú dopravu, tzn. len Okresný úrad na rozdiel od BSK o každom jednom dopravcovi vie. Alternatívne riešenie Znenie § 43 písm. e): „e) sleduje a eviduje počet prepravených cestujúcich a odjazdené kilometre liniek verejnej dopravy vykonávanej na základe Zmluvy o službách medzi VÚC a dopravcom“ Dôvod: Takýmto spôsobom poskytne VÚC pre MDV SR údaje potrebné pre dopravné plánovanie za tie linky, ktoré si z verejných zdrojov objednalo. Údaje o tržbách by sme vypustili, nakoľko tržby sa odvíjajú od počtu cestujúcich (tie VÚC poskytne) a cenníka ktorý si stanovuje objednávateľ a ktorý je verejne dostupný. Údaje o tržbách nemajú oporu v dopravnom plánovaní. § 48 ods. 8 žiadame vypustiť úplne. Dôvod: Samosprávny kraj nemá v zmluvne stanovených povinnostiach s dopravcom zakotvenú povinnosť poskytovať zákonom navrhované prevádzkové údaje v danej štruktúre tretej osobe. Bez zákonom stanovenej povinnosti dopravcov poskytovať údaje objednávateľom v presne špecifikovanej podobe, nie je KRAJ schopný tieto údaje poskytovať ministerstvu. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Text upravený na základe výsledkov z rozporového konania a následného odsúhlasenia konečného návrhu. |
| **CTB** | **novelizačnému bodu č. 29, ust. §§ 26 - 30** Cech Taxi Bratislava žiada vypustiť obsah novelizačného bodu č. 29 z návrhu zákona, nakoľko obsahuje ustanovenia, zásadným spôsobom meniace podmienky prevádzkovania a poskytovania taxislužby, ktorých aplikácia v praxi by priniesla zníženie štandardov kvality poskytovaných služieb, zníženie bezpečnosti pasažierov a zníženie stupňa ochrany práv spotrebiteľa, a to najmä z dôvodov nižšie uvedených. Zdôvodnenie. Uvedený návrh ako celok v časti upravujúcej taxislužbu (novelizačný bod č. 29) považujeme za nekoncepčný a priamo zvýhodňujúci subjekty takzvanej „zdieľanej ekonomiky“. Považujeme za nutné poukázať na fakt, že tieto spoločnosti nepraktizujú v žiadnom prípade nejaký model „zdieľanej ekonomiky“, nakoľko ich činnosť a činnosť vodičov, ktorí prostredníctvom ich aplikácii prevádzkujú osobnú dopravu, je výlučne činnosťou za účelom tvorby zisku a teda podnikaním podľa Obchodného zákonníka. Zlegalizovanie podnikania spoločnostiam, ktoré dlhodobo vedome porušujú platnú legislatívu Slovenskej republiky bude výsmechom legálne pracujúcim podnikateľom nielen v oblasti dopravy. Schválenie novely v navrhovanej podobe spôsobí maximálnu deformáciu trhu v oblasti taxislužieb, razantné zníženie ochrany spotrebiteľa a ohrozenie niekoľko tisíc podnikateľov, ktorí doteraz všetky požadované a zákonom stanovené kritéria spĺňali a nemajú problém ich spĺňať aj ďalej. Zrušenie odbornej spôsobilosti. Získanie odbornej spôsobilosti je v súčasnosti najdôležitejším a kľúčovým kvalifikačným predpokladom získania koncesie nutnej na vykonávanie taxislužby. Máme za to, že odbornú spôsobilosť ako podmienku pre získanie oprávnenia na vykonávanie taxislužby – koncesie, je potrebné ponechať, avšak je potrebné aktualizovať, zmeniť, či doplniť obsah skúšky odbornej spôsobilosti s cieľom prispôsobiť ho súčasným podmienkam s dôrazom na nastavenie otázok smerom k požiadavkám, ktoré by mali byť kladené na vodičov taxi a podnikateľov v oblasti taxi. Napríklad odporúčame do obsahu skúšok OS doplniť otázky z oblasti miestopisu, či základov poskytnutia prvej pomoci. Túto požiadavku odôvodňujeme snahou skvalitniť taxislužbu, zachovať a zvyšovať ochranu spotrebiteľa a podporiť nielen rozvoj cestovného ruchu, ale aj bezpečnosť pasažierov. Umožnenie merania ceny za prepravu pomocou digitálnej platformy a GPS. Nesúhlasíme s umožnením merania ceny za prepravu pomocou digitálnej platformy (pravdepodobne má predkladateľ na mysli v spojení s GPS), nakoľko dnes nie sú určené postupy overovania spoľahlivosti, presnosti a korektnosti fungovania týchto funkcionalít v rámci digitálnych platforiem zo strany štátu. Taktiež presnosť merania cez GPS je v rôznych mobilných zariadeniach rôzna a ani stabilita internetového signálu, potrebného spojenie zákazníka a taxikára nie je všade garantovaná a stopercentná, niekde signál kolíše, niekde signál celkom chýba, inde vypadáva, čo sú všetko aspekty, ktoré by vniesli chaos a neistotu do cenotvorby a negatívne by tento návrh ovplyvnil kvalitu služby poskytovanú zákazníkom aj rovnosť podmienok pre podnikanie. Žiadame preto, aby jedinou legálnou možnosťou, ako určiť cenu prepravného ostalo meranie cez taxameter. Taxameter je určené meradlo v zmysle Slovenských technických noriem aj v zmysle Zákona o metrológii. STN (Slovenské technické normy) sú právne záväzné a tvoria súčasť právneho poriadku Slovenskej republiky. STN 50148 je identická s Európskou normou EN 50148, ktorá podrobne určuje spôsob fungovania pre elektronické taxametre, metódu výpočtu, počítanie času, počítanie vzdialenosti, zabezpečenie, merné jednotky, najväčšiu prípustnú chybu, konštantu zariadenia a veľa iného. Sme presvedčení, že v súčasnosti nie sme legislatívne ani technicky pripravení zabezpečovať korektné meranie cien jazdného inak ako overeným taxametrom. Žiadna EN ani STN nehovorí o zariadení GPS ako o meradle ceny za prejdenú vzdialenosť. Preto považujeme umožnenie merania ceny pomocou GPS za chybný a neodborný krok, vzhľadom na vysokú nepresnosť GPS zariadení, možnosti rušenia GPS signálu, výpadku internetového pripojenia a podobne. Prípadné umožnenie merania ceny pomocou GPS v spojitosti s mobilnými aplikáciami, považujeme za ústupok voči nadnárodným spoločnostiam, ktoré v Slovenskej republike doteraz vedome niekoľko rokov porušovali zákony. Máme za to, že nie je prípustné, aby sa legislatíva SR prispôsobovala zahraničným nadnárodným spoločnostiam na úkor domácich poskytovateľov osobnej dopravy. Označenie vozidiel – strešné svietidlo. Systém označenia vozidiel požadujeme ponechať a žiadame, aby rovnako platil pre všetkých. Rozdielne označenie vozidiel, by bolo v rozpore s tvrdením a zámerom predkladateľa, zjednotiť podmienky pre výkon osobnej dopravy pre všetkých rovnako. Ak má byť vozidlo lepšie kontrolovateľné, čo je jedným z hlavných cieľov návrhu, musí byť vhodným a viditeľným spôsobom označené, pričom je nutné aby vozidlá boli označené rovnakým spôsobom. Máme za to, že žlté strešné svie  tidlo je dnes jediným aplikačnou praxou overeným identifikačným znakom pre označenie vozidla taxislužby, ktoré vykonáva osobnú prepravu. V dnešnej dobe je mnoho vozidiel polepených reklamou a preto je jediným a najzreteľnejším odlišovacím znakom práve spomínané strešné svietidlo. Označenie vozidla na dverách má síce svoj význam, a to pre zákazníka, aby bol informovaný o cenách cestovného a pod. Pre identifikáciu vozidla taxislužby je nutné toto vozidlo odlíšiť jasne a zreteľne. Pre príklad uvádzame Maďarsko, kde i vozidlá spoločnosti využívajúcej digitálnu platformu jazdia všetky riadne označené, sú žltej farby a nosia strešné svietidlo. Troj a menej dverové vozidlá. Ako bezpečnostné riziko vnímame akceptovanie vozidiel s menej ako štyrmi dverami. V prípade dopravnej nehody je nutné, aby mohli pasažieri vozidlo rýchlo a bez problémov opustiť. Toto je potrebné nielen pre bezpečnosť prepravovaných osôb, ktorá je určite pre všetkých na prvom mieste, ale aj z dôvodu zachovania štandardu kvality poskytovaných služieb a komfortu prepravy cestujúcej verejnosti. Vek vodičov taxislužby. Vzhľadom na štatistiky nehodovosti Policajného zboru a Ministerstva vnútra SR, ktoré jasne hovoria o tom, že veľké percento dopravných nehôd spôsobujú mladí neskúsení vodiči. Sme za zachovanie súčasného minimálneho veku vodiča taxislužby t.j. 21 rokov. Toto odôvodňujeme práve dôrazom na zvýšenú ochranu zdravia a života spotrebiteľa nakoľko mladí vodiči sú vo veľkej miere menej zodpovední, ako vodiči po 21. roku života. Záver Na záver nášho stanoviska si dovoľujeme akcentovať, že nie sme proti poskytovaniu taxislužby na základe digitálnej platformy, vítame inovácie a nové technológie v oblasti osobnej dopravy, nesúhlasíme však s tým, aby mali zo zákona odpustené povinnosti, ktoré zákon inak vyžaduje. Máme za to, že slovenská legislatíva musí zabezpečiť férovú súťaž, vyvážené podnikateľské prostredie a rovnaké pravidlá hry pre všetkých podnikateľov. Nemala by umožňovať deformáciu trhu neprofesionálnymi vodičmi a prispôsobovanie legislatívy spoločnostiam, ktorým sa touto novelou otvárajú dvere k legalizácii ich biznis modelov namiesto vyvodenia sankcií za dlhoročné nelegálne podnikanie. | Z | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 26.7.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii bolo dohodnuté, že pripomienky týkajúce sa vypustenia novelizačného bodu 29, počtu dverí vozidla taxislužby a veku vodičov vozidiel taxislužby sú preklasifikované zo zásadných na obyčajné.  Rozpor naďalej trvá v oblasti zrušenia odbornej spôsobilosti.  Alternatívne boli doplnené podmienky pri vydávaní preukazu vodiča vozidla taxislužby, a to psychická a zdravotná spôsobilosť.  Vypustenie novelizačného bodu 29:  MDV SR pripomienku neakceptuje na základe rozporového konania vzhľadom na hlavný cieľ návrhu zákona.  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.  Aplikačná prax od roku 2012 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.  Zrušenie odbornej spôsobilosti:  Rozpor naďalej trvá.    Alternatívne boli doplnené podmienky pri vydávaní preukazu vodiča vozidla taxislužby, a to psychická a zdravotná spôsobilosť.  Žlté strešné svietidlo taxi a označenie vozidla na dverách:  V návrhu sa ponecháva povinnosť označenia strešným svietidlom TAXI a obchodným menom prevádzkovateľa taxislužby pre všetkých prevádzkovateľov taxislužby.  Počet dverí vozidla taxislužby:  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Vek vozidla - vek vozidla nie je vždy kritériom pre posúdenie celkového stavu vozidla, na to sú určené technické a emisné kontroly.  Na rozporovom konaní dohodnuté, že vek vozidla pri zaevidovaní do koncesie sa vypúšťa.  Vek vodičov vozidiel taxislužby:  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú. Očakáva sa, že aj v nákladnej a autobusovej doprave sa vek vodičov prostredníctvom zákona č. 8/2009 Z. z. bude znižovať. Z tohto dôvodu návrh zostáva bez zmeny.  Taxameter:  Na rozporovom konaní bolo dohodnuté, že pri určovaní ceny bude dôležité, či sa dohodne vopred alebo bude určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času.  Ak bude cena určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času, bude musieť byť vypočítaná určeným meradlom, ktorým je v súčasnosti taxameter.  V druhom prípade bude možné dohodnúť cenu pred začatím prepravy, v tomto prípade sa cena nemôže meniť na základe skutočne prejdenej vzdialenosti alebo času, pôjde o pevnú cenu dohodnutú pred začatím prepravy. |
| **GPSR** | **9. K čl. I bodu 29 .§ 27 ods. 4 písm. e).** Navrhujeme písmeno e) vypustiť. Odporúčame zvážiť vecné opodstatnenie podmienky bezúhonnosti uvedenej v odseku 4 písm. e), nakoľko existujú závažnosťou porovnateľné, ak nie závažnejšie iné správne delikty /napr. § 48 ods. 1 písm. a), c), e), f), g), j), m), o), r), v), w), y), z), ae)/, s ktorými strata bezúhonnosti nebude spojená. | O | N | Ponechaný súčasný návrh. |
| **GPSR** | **17. K čl. I bodu 29 (§ 28 ods. 15)** Odporúčame bližšie špecifikovať „osobitné predpisy“, na ktoré sa všeobecne odkazuje doplnením poznámky pod čiarou. | O | N | Obdobným spôsobom je takáto formulácia použitá v celom zákona. |
| **GPSR** | **18. K čl. I bodu 43 .§ 45 ods. 1 písm. c).** Odporúčame bližšie špecifikovať „osobitné predpisy“, na ktoré sa všeobecne odkazuje v novom písmene c), doplnením poznámky pod čiarou. | O | N | Ponechaný súčasný návrh. |
| **GPSR** | **10. K čl. I bodu 29 (§ 27 ods. 9)** Odporúčame na konci pripojiť slovo „koncesie“ (syntaktická úprava textu). | O | A | Upravené. |
| **GPSR** | **1. K čl. I bodu 1 (§ 1 ods. 1)** Odporúčame predmet úpravy „pravidlá podnikania v taxislužbe“ uviesť v samostatnom novom písmene, nakoľko cieľom navrhovanej právnej úpravy je upraviť podnikanie v taxislužbe ako samostatnú oblasť podnikania. Túto úpravu odporúčame zohľadniť v celom znení návrhu zákona. | O | N | Ponechaný súčasný návrh. |
| **GPSR** | **2. K čl. I bodu 3** Odporúčame slová „a taxislužby“ nahradiť slovami „a prevádzkovanie taxislužby“, aby bolo jednoznačne vyjadrené, že ide o prevádzkovanie dvoch samostatných druhov podnikania. Túto úpravu odporúčame zohľadniť v celom znení návrhu zákona. | O | N | Ponechaný súčasný návrh. |
| **GPSR** | **19. K čl. I bodu 43 (§ 45 ods. 1)** Odporúčame slová „odseky d) až j)“ nahradiť slovami „písmená d) až j)“ (oprava zrejmej nesprávnosti). | O | A | Upravené. |
| **GPSR** | **8. K čl. I bodu 29 .§ 27 ods. 3 písm. a).** Odporúčame slovo „pobyt“ nahradiť slovami „miesto podnikania“ (legislatívno-technická pripomienka). | O | ČA | Upravené.  V návrhu sú doplnené možnosti, pre všetky typy osôb, a to:   * fyzická osoba – pobyt * fyzická osoba – podnikateľ – miesto podnikania * právnická osoba – sídlo |
| **GPSR** | **13. K čl. I bodu 29 .§ 28 ods. 2 písm. a).** Odporúčame slovo „pobyt“ nahradiť slovami „miesto podnikania“ (legislatívno-technická pripomienka). | O | ČA | Upravené.  V návrhu sú doplnené možnosti, pre všetky typy osôb, a to:   * fyzická osoba – pobyt * fyzická osoba – podnikateľ – miesto podnikania   právnická osoba – sídlo |
| **GPSR** | **3. K čl. I bodu 9 (§ 5 ods. 6)** Odporúčame upraviť druhú vetu v odseku 6 tak, aby jej obsah bol v súlade s čl. 7 nariadenia 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), ktorý pripúšťa odchýlne preukazovanie splnenia požiadavky finančnej spoľahlivosti iba spôsobmi uvedenými v čl. 7 ods. 2 nariadenia. | O | ČA | Poznámka pod čiaru k odkazu 22 upravená tak, že zahŕňa aj čl. 7 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009. |
| **GPSR** | **6. K čl. I bodu 14 (§ 6 ods. 12)** Odporúčame upraviť ustanovenie tak, aby bolo jednoznačné, či „spolu najviac 50 vozidiel“ znamená, že tento maximálny počet vozidiel môže byť v súčte vo všetkých vozidlových parkoch vo všetkých zákonom povolených (maximálne štyroch) rozličných podnikoch alebo „spolu najviac 50 vozidiel“ môže byť v jednom vozidlovom parku jedného podniku, to jest maximálny počet vozidiel v štyroch podnikoch by mohol byť spolu až 200. | O | N | Podľa nariadenia (ES) č. 1071/2009 je stanovený počet 50 vozidiel spolu v štyroch podnikoch, čo neznamená, že ide o násobok, ale spolu môže vedúci dopravy riadiť 50 vozidiel, ak je vedúcim dopravy vo viacerých podnikoch (nie 200 vozidiel). |
| **GPSR** | **15. K čl. I bodu 29 (§ 28 ods. 12)** Odporúčame vypustiť čiarku za slovom „dispečingu“, nakoľko v ustanovení odseku 12 ide o vyjadrenie dvoch eventualít/alternatív, kedy sa pred spojkou „alebo“ čiarka nedáva. | O | N | Ponechaný súčasný návrh. |
| **GPSR** | **14. K čl. I bodu 29 (§ 28 ods. 10 a 11)** Odporúčame vypustiť slovo „kalendárnych“ ako nadbytočné. Rovnako navrhujeme zvážiť zosúladenie lehôt uvedených v odsekoch 10 a 11 („30 kalendárnych dní“) s odsekom 13, kde je uvedená lehota „jeden mesiac“. V platnom znení zákona je na viacerých miestach uvedená lehota „30 dní“ (legislatívno-technická pripomienka). | O | N | Ponechaný súčasný návrh z dôvodu jednoznačnosti. |
| **GPSR** | **11. K čl. I bodu 29 (§ 27 ods. 14 a 15)** Odporúčame vypustiť slovo „kalendárnych“ ako nadbytočné. Rovnako navrhujeme zvážiť zosúladenie lehôt uvedených v odsekoch 14 a 15 („30 kalendárnych dní“) s odsekom 17, kde je uvedená lehota „jeden mesiac“. V platnom znení zákona je na viacerých miestach uvedená lehota „30 dní“ (legislatívno-technická pripomienka). | O | N | Ponechaný súčasný návrh z dôvodu jednoznačnosti. |
| **GPSR** | **4. K čl. I bodu 9 (§ 5 ods. 7 a 8)** Odporúčame vypustiť slovo „kalendárnych“ ako nadbytočné. Rovnako navrhujeme zvážiť zosúladenie vyjadrenia lehôt uvedených v odsekoch 7 a 8 („30 kalendárnych dní“) s odsekom 10, kde je uvedená lehota „jeden mesiac“. V platnom znení zákona je na viacerých miestach uvedená lehota „30 dní“ (legislatívno-technická pripomienka). | O | ČA | Text čiastočne upravený. |
| **GPSR** | **7. K čl. I bodu 25 (§ 11)** Odporúčame za slová „§ 11“ vložiť slová „písm. a)“ (oprava zrejmej nesprávnosti). | O | A | Upravené. |
| **GPSR** | **20. K čl. III bodu 1 .§ 8 ods. 1 písm. g).** Odporúčame za slovom „kontroly“ vypustiť slovo „podľa“ ako nadbytočné (oprava zrejmej nesprávnosti). Súčasne navrhujeme vypustiť číselné označenie novelizačného bodu (bod 28.2 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky). | O | ČA | Text odsúhlasený s MV SR. Text upravený podľa Legislatívnych pravidiel vlády SR. |
| **GPSR** | **5. K čl. I bodom 9 (§ 5 ods. 8) a 29 (§ 27 ods. 5 a 15)** Preukazovanie bezúhonnosti výpisom z registra trestov navrhujeme upraviť obdobne, ako je upravené preukazovanie bezúhonnosti v § 50 ods. 7 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení zákona č. 177/2018 Z. z. | O | A | Znenie je upravené v súlade aj so zákonom č. 177/2018 Z. z. |
| **GPSR** | **12. K čl. I bodu 29 (§ 27 ods. 21)** Vzhľadom na to, že ide o síce fakultatívne, ale veľmi významné oprávnenie dopravného správneho orgánu, ktoré predstavuje mimoriadne závažný zásah do práva na podnikanie držiteľa koncesie, v záujme obmedzenia neprimeraného využívania tohto oprávnenia odporúčame ustanovenie upraviť tak, aby bolo fakultatívne odňatie koncesie možné iba pri opakovanom závažnom porušení zákona, nie pri „akomkoľvek“ prevádzkovaní taxislužby „v rozpore so zákonom, koncesiou alebo s prepravným poriadkom“. Zároveň navrhujeme zvážiť, či by nebolo vhodné výslovne ustanoviť, ktoré porušenia zákona, koncesie a prepravného poriadku sa budú považovať za závažné (vecná pripomienka). | O | ČA | Boli doplnené ustanovenia pre odňatie koncesie, kde dopravný správny orgán môže odňať koncesiu po upozornení. |
| **GPSR** | **16. K čl. I bodu 29 (§ 28 ods. 15)** Vzhľadom na to, že ide o síce fakultatívne, ale veľmi významné oprávnenie dopravného správneho orgánu, ktoré predstavuje mimoriadne závažný zásah do práva na podnikanie držiteľa povolenia, v záujme obmedzenia neprimeraného využívania tohto oprávnenia odporúčame ustanovenie upraviť tak, aby bolo fakultatívne odňatie koncesie možné iba pri opakovanom závažnom porušení zákona, nie pri akomkoľvek prevádzkovaní dispečingu „v rozpore s týmto zákonom alebo s osobitnými predpismi“. Zároveň navrhujeme zvážiť, či by nebolo vhodné ustanoviť, ktoré porušenia zákona, koncesie a prepravného poriadku sa budú považovať za závažné (vecná pripomienka). | O | ČA | Boli doplnené ustanovenia pre odňatie povolenia na prevádzkovanie dispečingu, kde dopravný správny orgán môže odňať povolenie na prevádzkovanie dispečingu po upozornení. |
| **hlavné mesto** | **bodu 29** § 26 až 30 vrátane nadpisov znejú: ... Text pripomienky: K § 26 1. Nadpis § 26 zosúladiť s nadpisom § 28. 2. V § 26 navrhujeme nasledovné znenie odseku 1: „(1) Taxislužba na účely tohto zákona je prevádzkovanie dopravy osôb z nástupnej stanice do cieľovej stanice vozidlami s určeným počtom najviac deväť miest vrátane vodiča na základe koncesie podľa tohto zákona.“. V súvislosti s tým odporúčame v § 8 ods. 3 vypustiť druhú vetu a v § 27 vypustiť odsek 1. 3. K § 26 ods. 2 Odporúčame vypustiť odsek 2, príp. formulovať ako povinnosť dopravcu: „(2) Dopravca je povinný prevádzkovať taxislužbu v rozsahu koncesie a v súlade s prepravným poriadkom.“. 4. K § 26 ods. 3 Odsek 3 presunúť do § 28. Navrhujeme nasledovné znenie odseku 3: „Dispečing na účely tohto zákona je riadenie sprostredkovania taxislužby prostredníctvom telefónu, digitálnej platformy46) alebo iným vhodným spôsobom.“. 5. V § 26 odseky 4 až 6 znejú: „(4) Dopravca môže poskytovať dopravnú službu formou taxislužby na základe objednávky cestujúceho u vodiča vozidla taxislužby alebo prostredníctvom dispečingu (§ 28). (5) Dopravca je povinný zverejniť základné podmienky poskytovania dopravných služieb na stanovišti vozidiel taxislužby, na svojom webovom sídle alebo na vozidlách taxislužby; na účely poskytovania dopravnej služby môže dopravca použiť reklamu alebo propagáciu objednávkovej služby. (6) Dopravca môže uzavrieť zmluvu o preprave osôb s cestujúcim a) prostredníctvom vodiča vozidla taxislužby na stanovišti taxislužby alebo na inom mieste na území, na ktoré sa vzťahuje koncesia, b) vo svojom sídle na vopred zverejnenom mieste, c) prostredníctvom dispečingu.“. K § 27 1. V § 27 vypustiť odsek 1. 2. V § 27 ods. 2 vypustiť druhú vetu. 3. V § 27 ods. 3 odporúčame doplniť písmeno e), ktoré znie: „e) má zabezpečené stanovište taxislužby na území, na ktoré sa vzťahuje koncesia.“. 4. V § 27 presunúť odseky 4, 5 15 do inej časti zákona. 5. V § 27 odporúčame presunúť odsek 18 do § 26 v nasledovnom znení: „Na prevádzkovanie taxislužby možno používať len vozidlo, ktoré je uvedené v koncesii ako vozidlo taxislužby, spĺňa požiadavky podľa osobitného predpisu46c), má pevne zabudovaný funkčný taxameter a je vybavené pevným alebo odnímateľným strešným svietidlom žltej farby s nápisom TAXI. Dopravný správny orgán zaeviduje v koncesii ako vozidlo taxislužby len vozidlo, ktoré má najviac osem rokov odo dňa uvedenia do prevádzky.“. 6.V § 27 v odseku 19 odporúčame slovo „uvedené“ nahradiť slovom „uvedeného“. 7. V § 27 ods. 20 v písmene c) odporúčame slová „vykonávať činnosť dopravcu“ nahradiť slovami „prevádzkovať taxislužbu“ a definovať použitý pojem „podnikateľský dôvod“. 8. V § 27 ods. 21 zásadne odporúčame prehodnotiť - fakultatívne konštruované oprávnenie dopravného správneho orgánu na odňatie koncesie, - formu zániku oprávnenia, t. j. ide o „odňatie koncesie“ alebo o „zrušenie koncesie“. K § 28 1. Nadpis § 28 zosúladiť s nadpisom § 26. 2. V § 28 zásadne prehodnotiť odsek 3 v súvislosti s navrhovaným ustanovením § 27 ods. 2 druhá veta. 3. V § 28 nahradiť odkaz na odsek 17 odkazom na príslušné ustanovenie. 4. V § 28 ods. 11 a 13 číslo „13“ nahradiť číslom „9“. 5. V § 28 ods. 15 zásadne odporúčame prehodnotiť - fakultatívne konštruované oprávnenie dopravného správneho orgánu na odňatie koncesie, - formu zániku oprávnenia, t. j. ide o „odňatie koncesie“ alebo o „zrušenie koncesie“. K § 29 1. V § 29 ods. 1 písm. c) vyriešiť zásadný rozpor s navrhovaným ustanovením § 7 ods. 2 (legislatívny bod č. 22). 2. V § 29 ods. 1 písm. d) v časti vety za bodkočiarkou sa slová „prostredníctvom digitálnej platformy alebo na objednávku“ nahrádzajú slovami “„iba na základe telefonickej objednávky alebo objednávky uskutočňovanej prostredníctvom digitálnej platformy;“. 3. V § 29 ods. 1 písm. d) v časti vety za bodkočiarkou na konci sa čiarka nahrádza bodkočiarkou a pripájajú sa slová „jednotlivé sadzby cestovného vrátane popisu príslušnej sadzby na dverách vozidla musia byť čitateľné, musia sa farebne odlišovať od podkladu a musia mať výšku najmenej 10 mm,“. K § 30 1. V § 30 ods. 2 − v písmene a) odporúčame preformulovať vo vzťahu k slovnému spojeniu „vozidlo taxislužby“; − odporúčame prehodnotiť odôvodnenosť podmienky na vydanie preukazu vodiča podľa písmena b) (spôsobilosť na právne úkony v plnom rozsahu), ak podľa písmena a) musí byť táto osoba držiteľom vodičského oprávnenia podľa zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov. 2. V § 30 odporúčame za odsek 5 vložiť nový odsek 6, ktorým by sa v súvislosti s pripomienkou č. 3 k § 27 ods. 3 zamedzilo neregulované odstavovanie vozidiel taxislužby na inom mieste, ako na vyhradenom stanovišti taxislužby v čase prevádzkovania taxislužby. Navrhujeme napríklad toto znenie odseku 6: „(6) Vodič smie odstaviť vozidlo taxislužby v čase prevádzkovania taxislužby len na vyhradenom stanovišti taxislužby. Na inom mieste smie vozidlo odstaviť iba na nevyhnutný čas čakania na príchod objednávateľa taxislužby.“. Odôvodnenie pripomienky: K§ 26 1. Vymedziť buď podľa predmetu („taxislužba“, „dispečing“) alebo podľa činnosti („prevádzkovanie taxislužby“, „prevádzkovanie dispečingu“) ; tomu prispôsobiť aj obsah ustanovenia. 2. Zjednodušenie a legislatívne sprehľadnenie textu − obsahovo nejasný pojem „obsaditeľnosť“; v prvej časti „prevádzkovanie osobnej prepravy“, následne „preprava jednotlivých cestujúcich alebo skupiny cestujúcich“ − tak ide o prevádzkovanie dopravy alebo prepravy?, skupinu cestujúcich vždy tvoria jednotliví cestujúci 3. Dôvodom návrhu na vypustenie odseku 2 je absencia vymedzenia a v dôsledku toho i nejasnosť pojmov „prevádzková povinnosť, „prepravná povinnosť“ a „tarifná povinnosť“. Riešením by mohlo byť navrhnuté preformulovanie textu; poznamenávame tiež, že ak tarifa tvorí súčasť prepravného poriadku [§ 4 ods. 2 písm. l)], tzv. „tarifná povinnosť“ je obsiahnutá už v predchádzajúcej povinnosti („prevádzkovať taxislužbu... v súlade s prepravným poriadkom“). 4. Návrh vyplýva z požiadavky dodržiavania systematického členenia právneho predpisu. Zmenu textu navrhujeme so zreteľom na vymedzenie pojmu „taxislužba“ podľa odseku 1 a zahŕňa aj jazykovú úpravu spočívajúcu v použití zodpovedajúceho výrazu v slovenčine na vyjadrenie obsahu do zákona uvádzaného cudzieho slova (dispečing). 5. Systematické a formulačné usporiadanie textu. K § 27 1. Oprávnenie na prevádzkovanie taxislužby má byť systematicky upravené v § 26 a vyplýva z navrhovaného odseku 1. 2. V § 27 ods. 2 druhá veta terminologicky odporuje dikcii § 28 ods. 1 a ods. 3. Na prevádzkovanie taxislužby sa vyžaduje „koncesia“ (§ 26), na prevádzkovanie dispečingu sa vyžaduje „povolenie“ (§28). V tomto zmysle sa žiada presne formulovať skutočnosť, že udelenie koncesie sa považuje za povolenie na prevádzkovanie dispečingu, resp. túto skutočnosť upraviť v § 28 napríklad tak, že povolenie na prevádzkovanie dispečingu sa nevyžaduje , ak žiadateľ je držiteľom koncesie na prevádzkovanie taxislužby. Z hľadiska obsahu navrhované ustanovenie § 27 ods. 2 druhej vety, podľa ktorej držiteľ koncesie na prevádzkovanie taxislužby má byť súčasne aj držiteľom oprávnenia na prevádzkovanie dispečingu, nekorešponduje a ako odporujúce sa javí navrhované ustanovenie § 28 ods. 3, podľa ktorého samotná držba koncesie vylučuje udelenie povolenia na prevádzkovanie dispečingu. Ak by sa malo v úmysle ustanoviť, že na prevádzkovanie dispečingu sa povolenie nevydáva držiteľovi koncesie len preto, lebo na prevádzkovanie aj tejto činnosti ho oprávňuje už samotná koncesia (§ 27 ods. 2 druhá veta), potom je žiaduce túto konštrukciu precizovať a jasne formulovať. Keďže opačné „garde“ sa nevylučuje otázkou každopádne ostáva, ako by mala byť riešená situácia v prípade skoršieho získania oprávnenia na prevádzkovanie dispečingu (§ 28) a následne jeho držiteľ požiada aj o udelenie koncesie na prevádzkovanie taxislužby (§ 27). 3. Návrhom sa vypúšťa jedna z podmienok na udelenie koncesia, a to podmienka zabezpečenia stanovišťa vozidla taxislužby Dôvod tejto právnej úpravy nie je v dôvodovej správe uvedený. Nepovolené státie vozidiel mimo stanovíšť taxislužby je trvalým problém. Je prakticky vylúčené, aby počas prevádzkovania taxislužby bolo vozidlo nepretržite objednané a logicky je preto nevyhnutné, že musí niekde stáť. Praktickým dôsledkom upustenia od tejto podmienky bude, že vodič nebude počas prevádzkovania taxislužby povinný odstaviť vozidlo len vyhradenom stanovišti a vozidlo možno ho odstaviť na akomkoľvek mieste. V súvislosti s tým pozri aj pripomienku k § 30. 4. Z hľadiska obsahu ide o spoločné ustanovenia k § 26, 27 a 28 (teda nielen k problematike upravovanej v § 27) a na základe systematiky zákona by mali byť upravené v samostatnej, resp. v inej časti zákona. 5. Ustanovením odseku 18 sa de facto ustanovuje jedna z podmienok na prevádzkovanie taxislužby a k problematike koncesie nemá priamy vzťah. Z hľadiska systematiky zákona by preto malo byť zaradené do časti upravujúcej všeobecné podmienky oprávnenia na prevádzkovanie taxislužby (§ 26). Zmenu znenia navrhujeme vzhľadom na zásadný nesúhlas s upustením od doterajších podmienok zabudovania funkčného taxametra a vybavenia vozidla odnímateľným strešným svietidlom. 6. Gramatická úprava. 7. V § 27 sa neupravuje vykonávanie dopravy, ale koncesia ako podmienka na prevádzkovanie taxislužby (pozri odsek 1). Nie je zrejmý obsah pojmu „podnikateľský dôvod“. 8. Porušenie, resp. porušovanie zákona, koncesie alebo prepravného poriadku pri prevádzkovaní taxislužby (principiálne akejkoľvek činnosti podliehajúcej právnemu režimu povolenia na jej prevádzkovanie) možno z celospoločenského hľadiska považovať za zásadnú prekážku pokračovania v tejto činnosti. Inou otázkou je vymedzenie miery tolerancie porušenia (opakovanie, intenzita a pod.). Použitie pojmov „odňatie“ alebo „zrušenie“ zániku oprávnenia treba posudzovať z hľadiska terminologickej jednotnosti a univerzálnosti právneho predpisu v kontexte s právnou povahou vzniku oprávnenia, vyjadrovaného spravidla pojmami „udelenie“ alebo „priznanie“. K § 28 1. Vymedziť buď podľa predmetu („taxislužba“, „dispečing“) alebo podľa činnosti („prevádzkovanie taxislužby“, „prevádzkovanie dispečingu“); tomu prispôsobiť aj obsah ustanovenia. 2. Navrhovaná úprava prevádzkovania dispečingu je nejasná, najmä nie je zrejmý proces vydania koncesia a povolenie v okamihu vzniku konfliktu medzi prevádzkovaním taxislužby a prevádzkovaním dispečingu, prečo sa z okruhu prevádzkovateľov dispečingu navrhujú vylúčiť držitelia koncesie, vrátane jednotlivých taxikárov? Absolútne uniká zmysel navrhovanej regulácie. 3. V § 28 nie je odsek 17. 4. Administratívno-technická chyba; len predpokladáme, že číslo „13“ by malo byť nahradené číslom „9“. 5. Detto ako odôvodnenie k § 27 ods. 21. K § 29 1. Podľa návrhu uvedeného v bode 22 sa na zahraničného dopravcu nevzťahujú ustanovenia o označení vozidiel. Vo vzťahu k navrhovanému ustanoveniu § 7 ods. 2 nastáva rozpor spočívajúci v tom, či povinnosť označiť vozidlo zahraničného dopravcu sa podľa § 7 ods. 2 nevzťahuje aj na zahraničného prevádzkovateľa taxislužby, alebo len na iného zahraničného dopravcu (prevádzkovateľa cestnej dopravy)? Úmysel navrhovateľa, ktorý v zmysle navrhovanej úpravy môže byť rôzny, treba jednoznačne vyjadriť, napr. doplnením slov „ak tento zákon neustanovuje inak“ na konci ustanovenia § 7 ods. 2, alebo na konci ustanovenia § 29 ods. 1 písm. d). Použitému zjednodušenému vyjadreniu „na predných ľavých a pravých dverách“ možno rozumieť aj tak, že sa nimi majú na mysli predné ľavé dvere a pravé predné, ako aj pravé zadné dvere. Ak sa však majú na mysli pravé aj ľavé predné dvere, je potrebné použiť formuláciu „na predných ľavých dverách a na predných pravých dverách“, resp. ešte precíznejšie „na predných dverách vľavo a na predných dverách vpravo“. 2. Spresnenie textu. 3. Navrhujeme upraviť na základe poznatkov získaných z aplikačnej praxe. Požiadavky na vzhľad cenníkov na dverách vozidla taxislužby podľa vyhlášky č. 124/2012 Z. z. považujeme za nedostatočné a preto navrhujeme prísnejšie pravidlá na ich rozmery a čitateľnosť. Ak nie navrhovanou formou novelizácie zákona, potom zmenou vyššie cit. vyhlášky. K § 30 1. Zákon č. 8/2009 Z. z. v jednotlivých skupinách neustanovuje osobitnú skupinu „vozidlo taxislužby“. Na základe logickej úvahy sa ustanovenie podmienky spôsobilosti na právne úkony v plnom rozsahu písmena a) javí ako neodôvodnené, ak podmienkou podľa písmena a) je skutočnosť, že táto osoba musí byť držiteľom vodičského oprávnenia. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov. Iba ak by držiteľom vodičského oprávnenia podľa zákona č. 8/2009 Z. z. mohla byť aj osoba, ktorá nie je spôsobilá na právne úkony v plnom rozsahu (obmedzenie spôsobilosti by nebolo prekážkou), ale na účely preukazu vodiča podľa zákona o cestnej doprave by predkladateľ mal v úmysle ustanoviť prísnejšie podmienky ako na účely vodičského oprávnenia podľa zákona o cestnej premávke. 2. Účelom návrhu je na jednej strane zabrániť neregulovanému a svojvoľnému parkovaniu vozidiel taxislužby v „čase prevádzkovania taxislužby“ na komunikáciách mimo vyhradených stanovíšť a na strane druhej zvýšiť kvalitu poskytovaných služieb zvýšením dostupnosti voľného vozidla na stanovišti taxislužby, o ktorom má záujemca o službu vedomosť. Kontrolu, či je vozidlo objednané, možno vykonať overením zapnutia taxametra. Vodič taxislužby tak bude mať obmedzenú možnosť bezdôvodne odstaviť vozidlo bez zapnutého taxametra na akomkoľvek mieste, t. j mimo vyhradeného stanovišťa taxislužby. K § 30 v navrhovanom znení § 30 ods. 3 písm. b) odporúčame text zmeniť a doplniť tak, že čiarka za slovom „objednávkou“ sa vypustí a doplní sa text do zátvorky „(rozsvietené strešné svietidlo znamená, že vodič vozidla taxislužby vykonáva taxislužbu a vozidlo taxislužby je voľné, nerozsvietené strešné svietidlo znamená, že vodič vozidla taxislužby vykonáva taxislužbu a vozidlo taxislužby je obsadené);“ Odôvodnenie: Návrh vychádza z praxe, kedy na správny orgán boli doručené podania občanov, v ktorých sa domáhali upresnenia, kedy je vozidlo taxislužby voľné a kedy obsadené a taktiež z praxe pri riešení iných správnych deliktov, kedy vodiči vozidiel taxislužby uvádzajú, že počas vykonanej kontroly taxislužbu nevykonávali a preto neboli povinní mať taxikárske náležitosti a doklady (napriek tomu, že na vozidle mali umiestnené strešné svietidlo) a že nie sú povinní v čase voľna strešné svietidlo demontovať - preto v týchto prípadoch je sťažené dokazovanie iných správnych deliktov. Zapracovanie pripomienky by uľahčilo dokazovanie iných správnych deliktov jednoznačným určením, že ak vodič vozidla taxislužby má strešné svietidlo, vykonáva taxislužbu. | Z | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 26.7.2018.  Na rozporovom konaní Hlavné mesto SR Bratislava upustilo od zásadných pripomienok, zásadné pripomienky boli preklasifikované na obyčajné.  Jednotlivé pripomienky sú podľa vhodnosti zapracované.  K jednotlivým pripomienkam:   * definícia taxislužby zostáva bez zmeny, * definícia dispečingu zostáva bez zmeny, * povinnosť mať stanovište taxislužby sa vypúšťa, * požiadavka funkčne zabudovaného taxametra zostáva v prípade, ak cena za prepravu je vypočítaná na základe prejdenej vzdialenosti alebo času, * vek vozidla na základe rozporových konaní sa vypúšťa, * pojem „podnikateľský dôvod“ sa zo zákona odstraňuje, * legislatívno-technické pripomienky sú podľa vhodnosti zapracované v návrhu, * v návrhu sa na základe rozporových konaní upravili spôsoby, ako je možné vypočítať cenu za prepravu, * spôsobilosť na právne úkony sa v návrhu ponecháva, * obci zostáva kompetencia určiť stanovištia taxislužby a ich kapacitu, * požiadavka jasnejšieho označenia vozidla na predných ľavých dverách a na predných pravých dverách je zapracovaná. |
| **hlavné mesto** | **bodu 42** § 44 sa dopĺňa písmenom i), ktoré znie: „i) sleduje a eviduje počet prepravených cestujúcich, osobokilometre, odjazdené kilometre a objem tržieb cestovného a ostatných cien za dopravné služby bez dane z pridanej hodnoty podľa jednotlivých autobusových liniek mestskej dopravy a tieto údaje poskytuje na požiadanie ministerstvu.“. Text pripomienky: Navrhovanú zmenu odporúčame ako neodôvodnene komplikujúcu výkon agendy zabezpečenia verejnej dopravy vypustiť. Odôvodnenie pripomienky: − prevažná väčšina požadovaných údajov je verejne dostupná, − údaje obec neposkytuje len ministerstvu, ale na vyžiadania aj iným orgánom ustanoveným zákonom, vzhľadom na formuláciu „a tieto údaje poskytuje na požiadanie ministerstvu“; navrhovaná úprava je preto vo vzťahu k iným ustanoveniam zákona bezpredmetná, predstavuje duplicitu a v dôsledku toho aj neodôvodnenú komplikovanosť, − nie je dostatočne zrejmé čo sa rozumie pojmom „ostatné ceny za dopravné služby“; dopravcovia sú obchodné spoločnosti a nie je jasné, čo sa žiada zohľadniť pri žiadaní o informácie, − uvedené údaje tvoria súčasť Dodatkov k Rámcovej zmluve o službách (príloha plán organizácie dopravy), schváleného rozpočtu hlavného mesta a záverečného účtu hlavného mesta; DPB ich súčasne zverejňuje samostatne vo výročnej správe DPB (počet liniek, počet vypravených vozidiel, počet prevádzkovaných autobusov/trolejbusov/električiek, objem dopravných výkonov, výška dotácie, tržby, výnosy, náklady, investičné náklady a ďalšie údaje), − dopravcovia MHD neevidujú náklady podľa jednotlivých liniek MHD samostatne z dôvodu praktickej nemožnosti takého sledovania; dôvodová správa neobsahuje účel požadovania aj týchto údajov a ich reálnu využiteľnosť ministerstvom, − hlavné mesto neeviduje presný počet prepravených osôb MHD z toho dôvodu, že dopravca na to vykonanie takého sledovania nie je technicky vybavený; počet prepravených osôb sa zisťuje štatisticky na základe počtu predaných cestovných lístkov, − uniká zmysel získavania navrhovaných údajov, ak Štatistickému úradu mesto poskytuje výkaz za MHD v rozsahu: počet prepravených osôb, miestové kilometre a počet vozidiel. ak sa má zákonom vymedziť rozsah poskytovania prevádzkových údajov za MHD, potom je to v tomto rozsahu, − podľa dôvodovej správy je v súčasnosti problém so získavaním údajov od objednávateľov; poznamenávame však, že ide o údaje, ktoré sú verejne dostupné. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 26.7.2018.  Text upravený na základe výsledkov z rozporového konania a následného odsúhlasenia konečného návrhu. |
| **hlavné mesto** | **bodu 22** Doterajší text § 7 sa označuje ako odsek 1 a dopĺňa sa odsekom 2, ktorý znie: „(2) Na zahraničného dopravcu sa nevzťahujú ustanovenia o označení vozidiel.“. Text pripomienky: 1. V navrhnutom texte odporúčame na konci doplniť slová: „podľa odseku 1 písm. b)“. 2. Vyriešiť zásadný vnútorný rozpor s navrhovaným ustanovením § 29 ods. 1 písm. d). Odporúčame − vypustiť ustanovenie § 29 ods. 1 písm. d), alebo − v navrhovanom § 7 ods. 2 bodku na konci nahradiť čiarkou a doplniť slová: “ak tento zákon neustanovuje inak“. Odôvodnenie pripomienky: 1. Legislatívne spresnenie. 2. Rozhodujúci je úmysel predkladateľa návrhu zákona: - podriadiť všetkých zahraničného dopravcov, t. j. aj zahraničných prevádzkovateľov taxislužby všeobecnému režimu oslobodenia od označenia vozidla podľa navrhovaného § 7 ods. 2 [vozidlá všetkých zahraničných dopravcov vrátane vozidiel prevádzkovateľov taxislužby nemusia byť označené; potom je však potrebné vypustiť ustanovenie § 29 ods. 1 písm. d)], alebo - oslobodiť od povinnosti označiť vozidlo iba iných zahraničných dopravcov, nie zahraničných prevádzkovateľov taxislužby (na vozidlá zahraničných prevádzkovateľov taxislužby sa nevzťahuje výnimka podľa § 7 ods. 2 a podľa § 29 ods. 1 písm. d) sa na nich vzťahuje povinnosť mať vozidlo taxislužby označené predpísaným spôsobom, t. j. musia byť označené]; v tomto prípade riešením by mohlo byť doplnenie navrhovaného § 7 ods. 2 slovami “podľa odseku 1 písm. b), ak tento zákon neustanovuje inak“. | Z | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 26.7.2018.  Na rozporovom konaní Hlavné mesto SR Bratislava upustilo od zásadnej pripomienky.  Text upravený.  Zahraniční dopravcovia sú v oblasti pravidiel podnikania povinní splniť legislatívu v tom štáte, kde sú usadení. |
| **hlavné mesto** | **bodu 25** V § 11 sa za slovo „licenciou“ dopĺňa čiarka a slová „cestovným poriadkom“. Text pripomienky: Navrhujeme nasledovné znenie bodu 25: V § 11 ods. 1 písm. a) sa za slovo „licenciou“ vkladá čiarka a dopĺňajú sa slová „platným cestovným poriadkom“. Odôvodnenie pripomienky: Z poznatkov aplikačnej praxe vyplýva, že dopravca nie ojedinele prevádzkuje dopravu na základe neplatného cestovného poriadku v dôsledku absencie schválenia príslušným dopravným správnym orgánom, napr. cestovný poriadok alebo jeho zmenu dopravca nepredloží na schválenie s argumentáciou zdĺhavosti schvaľovacieho procesu a cestovný poriadok vydá bez jeho schválenia dopravným správnym orgánom. Sme toho názoru, že pri prevádzkovaní pravidelnej dopravy v súlade s dopravnou licencou a zmluvou o službách vo verejnom záujme má byť viazaný povinnosťou uskutočňovať ju aj v súlade s platným, teda predpísaným spôsobom schváleným prepravným poriadkom v zmysle ustanovenia § 15 ods. 3 zákona o cestnej doprave. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 26.7.2018.  Na rozporovom konaní Hlavné mesto SR Bratislava upustilo od zásadnej pripomienky. Zásadná pripomienka bola preklasifikovaná na obyčajnú.  Všetky doklady, ktoré sú uvedené v zákone č. 56/2012 Z. z., musia byť platné. |
| **hlavné mesto** | **bodu 48 (v súvislosti s bodom 40)** V § 45 sa za odsek 8 vkladajú nové odseky 9 a 10, ktoré znejú: „(9) Inšpektorát práce kontroluje dopravcov, vodičov a vozidlá v cestnej doprave a v taxislužbe v súlade s týmto zákonom a osobitnými predpismi.61aa)“ (10) Slovenská obchodná inšpekcia kontroluje vodičov a vozidlá pri prevádzkovaní taxislužby a vykonáva odborný dozor prevádzkovateľov digitálnej platformy. Slovenská obchodná inšpekcia preskúmava sťažnosti a reklamácie na plnenie záväzkov z prepravného poriadku a ich vybavovanie dopravcom podľa reklamačného poriadku.“. Text pripomienky: 1. V súvislosti s novým znením § 44 písm. b) (bod 40) odporúčame zvážiť rozšírenie pôsobnosti obce aj na vykonávanie kontroly v oblastiach, v ktorých je kompetentná na prejednávanie priestupkov (prevádzkovanie dispečingu a prevádzkovanie taxislužby); súčasne zosúladiť s navrhovanými kompetenciami inšpektorátu práce a Slovenskej obchodnej inšpekcie na vykonávanie tejto činnosti. 2. V § 45 ods. 10 odporúčame slová „dozor prevádzkovateľov digitálnej platformy“ nahradiť slovami „dozor nad činnosťou prevádzkovateľov dispečingu“. Odôvodnenie pripomienky: 1. Podnet na úvahu. 2. Legislatívna poznámka: − zákon nepozná slovné spojenie „prevádzkovanie digitálnej platformy“, ale výraz „digitálna platforma“ spája s „prevádzkovaním dispečingu“; − výkon dozoru sa spravidla viaže na činnosť (prevádzkovanie, vykonávanie), nie na objekt dozoru. | O | N | Na základe rozporového konania s MPSVaR SR sa inšpektoráty práce nedopĺňajú medzi orgány odborného dozoru, z tohto dôvodu je uvedená pripomienka bezpredmetná. |
| **hlavné mesto** | **bodu 66** V § 54 odsek 1 znie: „(1) Návrh na začatie konania o udelenie koncesie na taxislužbu obsahuje a) údaje o navrhovateľovi: ... Text pripomienky: V § 54 v odseku 1 žiadame v písmene d) bodku na konci nahradiť čiarkou a pripojiť písmeno e), ktoré znie: „e) údaje o mieste a právnom vzťahu k stanovišťu taxislužby.“. Odôvodnenie pripomienky: Pripomienka súvisí s pripomienkou k bodu 29, k § 27 ods. 3 a k§ 30. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 26.7.2018.  Na rozporovom konaní Hlavné mesto SR Bratislava upustilo od zásadnej pripomienky. Zásadná pripomienka bola preklasifikovaná na obyčajnú.  Povinnosť mať stanovište taxislužby sa zo zákona vypúšťa.  Kompetencia pre obec určiť stanovištia vozidiel taxislužby v obci a ich kapacitu v zákone zostáva, taktiež obec môže všeobecne záväzným nariadením ustanoviť podrobnosti o výkone taxislužby na území obce. |
| **hlavné mesto** | **bodu 14** V § 6 sa za odsek 11 vkladá nový odsek 12, ktorý znie: „(12) Vedúci dopravy, môže riadiť dopravné činnosti najviac v štyroch rozličných podnikoch vykonávané s vozidlovým parkom, v ktorom je spolu najviac 50 vozidiel; toto obmedzenie počtu vozidiel sa nevzťahuje na vedúceho dopravy, ktorý je skutočne spojený s podnikom a riadi iba jeden podnik.“. Text pripomienky: Odporúčame nasledovný text: V § 6 sa za odsek 11 vkladá nový odsek 12, ktorý znie: „(12) Vedúci dopravy môže riadiť dopravné činnosti najviac v štyroch samostatných podnikoch s vozidlovým parkom, v ktorých celkový počet je najviac 50 vozidiel; obmedzenie celkovým počtom vozidiel sa nevzťahuje na vedúceho dopravy, ktorý riadi dopravné činnosti iba v jednom podniku.“. Odôvodnenie pripomienky: Úprava formulácie, spresnenie navrhnutého textu. | O | N | Túto pripomienku nie je možné akceptovať, obmedzenie počtu vozidiel sa nevzťahuje na vedúceho dopravy len v prípade, že vedúci dopravy je skutočne spojený s podnikom. |
| **IMS** | **článku IV** Navrhujeme, aby čl. IV znel nasledovne: Tento zákon nadobúda účinnosť 1. januára 2019. Odôvodnenie: Navrhujeme posunúť účinnosť z 1. apríla 2019 na 1. januára 2019 z viacerých dôvodov. Riešenie situácie ohľadom pôsobenia digitálnych platforiem sprostredkujúcich prepravu na slovenskom trhu bolo dlhodobo odsúvané, čo spôsobovalo nespokojnosť poskytovateľov osobnej dopravy a viedlo aj k pozastaveniu činnosti jednej z platforiem. Týmto tak koniec koncov trpeli nielen samotní poskytovatelia ale aj spotrebitelia. Zasadzujeme sa preto za čo najskoršie riešenie vzniknutej situácie. Nakoľko existuje dostatok času na to, aby sa návrh zákona stihol predložiť na septembrovú alebo októbrovú schôdzu parlamentu a bol schválený tento rok, nevidíme dôvod na odsúvanie účinnosti. Takýto krok by navyše bol aj v súlade s podporou podnikateľov, predovšetkým malých a stredných firiem, a predvídateľnosti legislatívneho prostredia. Viacero aktérov (napr. Podnikateľská aliancia Slovenska, Republiková únia zamestnávateľov či dokonca aj poslanci vládnej strany Most-Híd)) už totiž dlhodobo volá po jednotnom termíne vstupu do platnosti zákonov s vplyvom na podnikanie, napr. vždy 1. januára a 1. júla. Skoršia účinnosť by tak neprospela iba samotným spotrebiteľom, ktorých dopyt po týchto alternatívnych technologických službách je vysoký, ale aj podnikateľom v tejto oblasti. Vytvára sa tým win-win situácia pre všetky strany. Pripomienka je zásadná. Podporu tejto hromadnej pripomienke je možné v zmysle ustanovenia § 10 ods. 4 zákona č. 400/2015 Z.z. o tvorbe právnych predpisov vyjadriť aj na: http://www.changenet.sk/?section=kampane&x=977281 | O | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Ministerstvo dopravy a výstavby SR vyhodnocuje medzirezortné pripomienkové konanie, zapracováva pripomienky a organizuje stretnutia so subjektmi, ktoré dali zásadné pripomienky. V rámci medzirezortného pripomienkového konania bolo zaslaných 232 pripomienok, z toho 82 zásadných, čo zvyšuje prácnosť vyhodnocovania pripomienok od rôznych záujmových skupín.  Po vyhodnotení medzirezortného pripomienkového konania bude vedenie ministerstva informované o stave prípravy zákona, ako aj o dôvodoch neakceptovania niektorých pripomienok. Po ukončení prípravy zákona bude následne návrh zákona zaslaný na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, na prerokovanie v Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR, a následne návrh zákona musí byť prerokovaný vo vláde SR. Ak by návrh zákona v riadnom legislatívnom procese mal nadobudnúť účinnosť 1. januára 2019, mal by byť zaslaný do NR SR na prerokovávanie 24. augusta 2018. Tento termín vzhľadom na nevyhnutnosť rozporových konaní a potreby úpravy na základe dosiahnutých kompromisov, ako aj potrebu na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR a následne vo vláde SR považujeme v súčasnosti za nereálny.  Zároveň podľa finálneho znenia zákona potrebujeme s dodávateľom informačného systému vykonať príslušné úpravy v systéme tak, aby nenastali komplikácie v aplikačnej praxi. Z tohto dôvodu a na základe uvedeného považujeme navrhovaný termín účinnosti od 1. apríla 2019 za reálny. |
| **IMS** | **materiálu ako celok** Vítame iniciatívu Ministerstva dopravy a výstavby SR novelizovať a zmodernizovať zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave. Navrhované zjemnenie povinností dopravcov v taxislužbe bude podľa nášho názoru prospešné pre všetkých účastníkov na trhu a vyhovovať ako tradičným poskytovateľom tak aj dopravcom využívajúcim moderné digitálne platformy. Nová regulácia reflektujúca realitu modernej doby navyše posilní obraz Slovenska ako inovatívnej krajiny podporujúcej najnovšie technológie. Obzvlášť vítame navrhované nové opatrenia ako zjemnenie požiadaviek na vozidlo taxislužby, zrušenie požiadavky odbornej spôsobilosti, odstránenie požiadavky finančnej spoľahlivosti či taxi stanoviska alebo umožnenie výpočtu ceny aj prostredníctvom digitálnej platformy. Považujeme však za dôležité zdôrazniť, že novela by mala aj na konci legislatívneho procesu odzrkadľovať a rešpektovať pár zásadných princípov, ktoré podľa nášho názoru prispejú k spokojnosti všetkých zainteresovaných strán: REGULÁCIA V PROSPECH ZÁKAZNÍKOV - Dnešné moderné technológie vedia spotrebiteľom poskytnúť ešte pred jazdou údaje o očakávanej cene, kvalite, najlepšej trase cesty a umožňujú im poskytnúť okamžitú spätnú väzbu. Nová legislatíva by preto v žiadnom prípade nemala regulovať cenu, keďže takéto obmedzenie by mohlo zabrániť vzniku inovatívnych modelov cenotvorby, ktoré lepšie poslúžia zákazníkom (napr. dynamická cenotvorba, zľavy či zníženie ceny jazdného pri náraste efektivity systémov v budúcnosti). Takáto regulácia by nakoniec viedla k tomu, že zákazník zaplatí viac. Nová regulácia by taktiež mala byť technologicky neutrálna a radšej iba garantovať spotrebiteľovi informácie napríklad o tom, z čoho pozostáva cena jazdného a aký je cenový odhad danej jazdy. Pridaná hodnota a potreba taxametrov či tlačiarní je v dnešnej dobe veľmi sporná. REGULÁCIA V PROSPECH VODIČOV - Moderná legislatíva by mala uľahčiť prístup k profesii vodiča taxislužby, a tak neobmedzovať príležitosti na zárobok v tejto oblasti. Cieľom by preto malo byť odstránenie neopodstatnených požiadaviek a stanovenie minimálnych nevyhnutných kritérií, ktoré objektívne prispejú k lepšej bezpečnosti. REGULÁCIA PODPORUJÚCA MODERNÉ TECHNOLÓGIE - Pre vodičov je výhodné, keď môžu využívať služby viacerých sprostredkovateľov zároveň. Sprostredkovateľským službám v oblasti osobnej dopravy z rôznych krajín by preto malo byť umožnené ich pôsobenie bez neprimeraných obmedzení hospodárskej súťaže alebo prístupu na trh. Nová legislatíva by tiež mala jasne rozlišovať medzi sprostredkovateľmi a poskytovateľmi dopravných služieb. Preto by napríklad po vzore viacerých európskych krajín sprostredkovateľ nemal mať povinnosť vlastniť licenciu či mať stálu prevádzkareň v krajine. To však neznamená absenciu povinnosti registrácie u relevantných úradov. Zároveň by mala byť vodičom garantovaná sloboda používať viacero sprostredkovateľských služieb zároveň. Odôvodnenie: Máme za to, že len pri dodržaní vyššie spomenutých princípov sa dosiahne vyvážené znenie zákona s najväčším možným úžitkom pre všetky zainteresované strany. Pripomienka je zásadná. Podporu tejto hromadnej pripomienke je možné v zmysle ustanovenia § 10 ods. 4 zákona č. 400/2015 Z.z. o tvorbe právnych predpisov vyjadriť aj na: http://www.changenet.sk/?section=kampane&x=977281 | O | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Návrh zákona je v podstate v súlade s týmito princípmi. Regulácia ceny ani nie je predmetom tohto zákona, regulácia cien patrí do kompetencie MF SR (zákon o cenách). |
| **INESS** | **Celý návrh** Na základe listu z Prezídia policajného zboru SR považujeme za potrebné začať rozhovory s Ministerstvom vnútra SR, aby v rámci novelizovaného zákona o doprave došlo aj k novelizácii zákona o cestnej premávke, ktorý upravuje psychologické testy vodičov taxislužieb. Z listu vyplynulo, že polícia je otvorená prehodnotiť súčasné povinnosti vodičov taxislužieb v predmetnom zákone a v tejto novele na základe analýz dopravno- bezpečnostnej situácie. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní bola pripomienka preklasifikovaná zo zásadnej na obyčajnú z dôvodu, že problematika týkajúca sa psychickej spôsobilosti  na vedenie motorového vozidla (ktorá platí aj pre vodičov vozidiel taxislužby) je upravená v zákone č. 8/2009 Z. z., ktorý patrí do kompetencie Ministerstva vnútra SR.  Pripomienka je neakceptovaná. |
| **INESS** | **§ 27, ods. 18** Odporúčame prehodnotiť obmedzenie veku vozidla. Odôvodnenie: Táto požiadavka je príliš prísna na krajinu strednej Európy. Porovnateľné krajiny s nami (Česko, Poľsko) takúto požiadavku nemajú. Požiadavka 8 rokov príliš obmedzí ponuku a to môže znamenať vyššie ceny pre zákazníkov. Slováci sú stále relatívne cenovo senzitívni, čo vidíme aj pri nákupe potravín atď., kde si častokrát volia radšej lacnejšiu alternatívu. | Z | A | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Upravené.  Vek vozidla osem rokov pri zaevidovaní vozidla do koncesie sa ruší. Ide o podmienku, ktorú musí vozidlo splniť len pri zaevidovaní vozidla do koncesie. Následne po vydaní koncesie môže jazdiť až do veku 18 rokov. Z uvedeného dôvodu sa ruší táto podmienka veku vozidla. |
| **INESS** | **§ 27, ods. 3, písm. d)** Odporúčame upraviť predmetné ustanovenie tak, aby sa neobmedzovalo len na právne tituly vlastníctva alebo nájmu, ale aj na iné právne tituly. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že do zákona bude doplnená aj možnosť vypožičania vozidla podľa Občianskeho zákonníka. |
| **INESS** | **ČL. IV** Odporúčame upraviť účinnosť novely zákona na 1. januára. Odôvodnenie: V zmysle Legislatívnych pravidiel vlády, čl. 8, ods. 9, predkladateľ zákona, ktorý má vplyv na podnikateľské prostredie, navrhne dátum nadobudnutia účinnosti na na začiatok príslušného obdobia alebo na 1. január, pričom je potrebné navrhnúť primeranú legisvakanciu. Predkladateľ zákona môže dosiahnuť už v začatom legislatívnom procese dostatočnú legisvakanciu na prípravu všetkých aktérov predmetnej regulácie, tak aby dodržal požadovanú účinnosť novely zákona na 1. januára. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  **Rozpor trvá**  Ministerstvo dopravy a výstavby SR vyhodnocuje medzirezortné pripomienkové konanie, zapracováva pripomienky a organizuje stretnutia so subjektmi, ktoré dali zásadné pripomienky. V rámci medzirezortného pripomienkového konania bolo zaslaných 232 pripomienok, z toho 82 zásadných, čo zvyšuje prácnosť vyhodnocovania pripomienok od rôznych záujmových skupín.  Po vyhodnotení medzirezortného pripomienkového konania bude vedenie ministerstva informované o stave prípravy zákona, ako aj o dôvodoch neakceptovania niektorých pripomienok. Po ukončení prípravy zákona bude následne návrh zákona zaslaný na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, na prerokovanie v Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR, a následne návrh zákona musí byť prerokovaný vo vláde SR. Ak by návrh zákona v riadnom legislatívnom procese mal nadobudnúť účinnosť 1. januára 2019, mal by byť zaslaný do NR SR na prerokovávanie 24. augusta 2018. Tento termín vzhľadom na nevyhnutnosť rozporových konaní a potreby úpravy na základe dosiahnutých kompromisov, ako aj potrebu na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR a následne vo vláde SR považujeme v súčasnosti za nereálny.  Zároveň podľa finálneho znenia zákona potrebujeme s dodávateľom informačného systému vykonať príslušné úpravy v systéme tak, aby nenastali komplikácie v aplikačnej praxi. Z tohto dôvodu a na základe uvedeného považujeme navrhovaný termín účinnosti od 1. apríla 2019 za reálny. |
| **INESS** | **Celý návrh** Považujeme za potrebné, aby predkladateľ sa snažil počas celého legislatívneho procesu udržať základný cieľ právneho predpisu, a to čo najväčšiu možnú dereguláciu prostredia v oblasti podnikania taxislužieb. Snahu o dereguláciu podnikateľského prostredia potvrdzuje niekoľko materiálov a uznesení vlády. Napr. Návrh Stratégie hospodárskej politiky Slovenskej republiky do roku 2030 alebo uznesenie vlády č. 190/2018. | Z | A | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Cieľom návrhu zákona je vytvoriť jednotné a rovnaké podmienky pre všetkých. |
| **KSK** | **Príloha č. 3, vyhláška č. 124.2012** Navrhujeme doplniť Prílohu č. 3 k vyhláške č. 124/2012 Z. z. v časti 2. Značky informatívne o logo telefónneho slúchadla pre označenie autobusových spojov na zavolanie. Odôvodnenie: Uplatnenie prvkov flexibilnej dopravy do systému verejnej dopravy. | O | A | Pripomienka bude zohľadnená pri novelizácii vyhlášky č. 124/2012 Z. z. |
| **KSK** | **§ 10 ods. 4, písm. a)** V § 10 ods. 4 písm. a) navrhujeme nahradiť slovo "autobus" slovom "vozidlo". Odôvodnenie: Aktuálna formulácia neumožňuje zabezpečovanie základnej dopravnej obslužnosti v málo osídlených regiónoch menšími vozidlami. | O | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  § 10 zákona č. 56/2012 Z. z. upravuje dopravnú licenciu v autobusovej doprave.  Definícia autobusovej dopravy je uvedená v § 8 ods. 3: „Prevádzkovať autobusovú dopravu možno len autobusmi alebo autokarmi.“ sa nevzťahuje len na medzinárodnú dopravu. Ide o všeobecnú definíciu zákona.  Uvedená definícia súvisí s pravidlami podnikania v cestnej doprave, kde akákoľvek preprava vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča je prevádzkovaním taxislužby. Preprava vozidlami s obsaditeľnosťou viac ako deväť osôb vrátane vodiča je autobusová doprava. Vyplýva to aj z definície podľa čl. 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009, podľa ktorého je „povolanie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy“ činnosť každého podniku, ktorý vykonáva osobnú dopravu pre verejnosť alebo pre určité kategórie používateľov za úhradu prepravovanými osobami alebo organizátorom dopravy, a to motorovými vozidlami, ktoré sú vyrobené a vybavené tak, aby boli vhodné na prepravu viac než deviatich osôb vrátane vodiča, a ktoré sú určené na tento účel.  Dopravná obslužnosť sa zabezpečuje na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme.  Zmluvy o službách sú upravené v nariadení (ES) č. 1370/2007 uvádza pri všeobecných pravidlách, že doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme je obmedzená a nepresahuje desať rokov pre autokarové a autobusové služby. Z uvedeného dôvodu sa ani nemôže meniť koncepcia tak, aby bolo možné autobusovú dopravu uskutočňovať vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča, ktoré sa na účely podnikania považujú za vozidlá taxislužby. |
| **KSK** | **§ 10 ods. 9** V § 10 ods. 9 navrhujeme doplniť písm. i) v nasledovnom znení: „i) ak bola na autobusovú linku vyhlásená obchodná verejná súťaž a dopravca, ktorý má udelenú dopravnú licenciu, nebol v súťaži úspešný.“ Odôvodnenie: Nevyhnutné doplniť. Zákon nevytvára legálnu a dopravcovi vopred známu možnosť odňatia dopravnej licencie v prípade konania hospodárskej súťaže. Dobu platnosti dopravnej licencie neurčuje dopravný správny orgán, ale dopravca a preto po ukončení súťaže môže dochádzať k problematickým situáciám, ktorým navrhované znenie zabráni. | Z | A | Upravené. |
| **KSK** | **§ 15 ods. 3** V § 15 ods. 3 navrhujeme doplniť vetu v nasledovnom znení: „Schválenie zmeny cestovného poriadku môže byť vykonané len so súhlasom dopravného správneho orgánu rovnakého druhu a stupňa v územnom obvode na trase autobusovej linky.“ Odôvodnenie: V prípade liniek zasahujúcich do iného kraja je potrebný súhlas dotknutého kraja, nakoľko schválenie cestovného poriadku môže mať z hľadiska organizácie dopravných služieb (zmena časovej polohy spoja, doplnenie alebo zrušenie spoja) rovnaký význam ako udelenie novej dopravnej licencie. V prípade pridania alebo zrušenia autobusového spoja, ktorý zasahuje do iného samosprávneho kraja môže byť zásadným spôsobom narušená, resp. obmedzená dopravná obslužnosť dotknutého kraja. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Na rozporovom konaní bolo vysvetlené, že nie je možné zákonom upraviť, že schválenie zmeny cestovného poriadku môže byť vykonané len so súhlasom dopravného správneho. Takéto znenie zákona by znamenalo, ak dopravný správny orgán len uvedie nesúhlas bez akéhokoľvek zdôvodnenia, napríklad len svojvoľne, nebolo by možné schváliť zmenu cestovného poriadku napriek tomu, že dopravný správny orgán nemal dôvod súhlas neudeliť, napriek tomu nesúhlasil.  V súčasnosti je už v § 10 ods. 11 upravený nesúhlas:  „Pravidelnú vnútroštátnu dopravu, ktorú vykonáva dopravca so sídlom alebo trvalým pobytom v Slovenskej republike ako časť pravidelnej medzinárodnej autobusovej dopravy, možno povoliť podľa osobitného predpisu32) a len so súhlasom dopravných správnych orgánov v územných obvodoch na trase autobusovej linky. Dotknutý dopravný správny orgán súhlas neudelí, len ak doloží podrobnú analýzu podľa osobitného predpisu.32)“.  Avšak toto ustanovenie vyplýva z nariadenia (ES) č. 1073/2009, ktoré upravuje doloženie podrobnej analýzy.  Vzhľadom na elimináciu podmienok, ktoré by boli nad rámec práva EÚ a zároveň aj s ohľadom na pripravovanú zmenu nariadenia (ES) č. 1073/2009, nie je táto pripomienka akceptovaná. |
| **KSK** | **§ 18** V § 18 navrhujeme zmeniť názov "Dopravná obslužnosť" na názov ""Dopravná obsluha", následne zmeniť pojem "obslužnosť" na pojem "obsluha" v celom znení zákona a rovnako navrhujeme aj v § 20 názov "Plán dopravnej obslužnosti" zmeniť názov na "Plán dopravnej obsluhy". Odôvodnenie: Pojem "obslužnosť" nie je gramaticky správny. | O | N | Ide o terminológiu používanú v celom znení zákona. |
| **KSK** | **§ 21** V § 21 navrhujeme doplniť ďalší odsek v nasledovnom znení: „Zmluva o službách môže obsahovať aj pravidelné autobusové linky zasahujúce do okolitých štátov, pokiaľ je zámer odsúhlasený územnou samosprávou rovnakého stupňa dotknutého štátu.“ Odôvodnenie: Aktuálne znenie zákona nerieši otázku dopravnej obslužnosti príhraničných oblastí ani jej financovanie. | Z | ČA | Upravené  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že zákon nebude presne upravovať podmienky uzavretia zmlúv v zákone, pretože táto oblasť je upravená priamo v nariadení (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.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že znenie zákona bude upravené tak, aby zákon nebránil uzavrieť zmluvu aj na dopravu v prihraničnej oblasti.  Už v návrhu zákona je upravený § 18, ktorý upravuje dopravnú obslužnosť a kde sa v súčasnom znení upravuje len rozsah dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave.  Návrh zákona toto ustanovenie mení takto:  V § 18 ods. 1 sa vypúšťajú slová „vo vnútroštátnej doprave“ a slová „na území kraja alebo obce“ sa nahrádzajú slovami „na obsluhovanom území“.  Zároveň sa na rozporovom konaní dohodlo nasledovné znenie § 21:  V § 21 ods. 2 sa slová „komerčné miestne rekreačné a turistické prepravy“ nahrádzajú slovami „na služby, ktoré sú vyňaté podľa osobitného predpisux)“. |
| **KSK** | **§ 21 ods. 2** V § 21 ods. 2 navrhujeme upraviť 2. vetu v nasledovnom znení: "Zmluvu o službách nemožno uzatvoriť na diaľkovú dopravu a na prepravy, ktoré sú výhradne komerčné miestne rekreačné a turistické." Odôvodnenie: Aktuálna formulácia bráni financovaniu prímestských pravidelných autobusových liniek, ktoré okrem dopravnej obslužnosti podporujú aj cestovný ruch, čo je zákonnou povinnosťou samosprávnych krajov podľa § 4 ods. 1 písm. m) zákona č. 302/2001 Z. z o samospráve vyšších územných celkov. | O | ČA | Upravené  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní sa dohodlo nasledovné znenie:  V § 21 ods. 2 sa slová „komerčné miestne rekreačné a turistické prepravy“ nahrádzajú slovami „na služby, ktoré sú vyňaté podľa osobitného predpisux)“. |
| **KSK** | **§ 21 ods 8** V § 21 ods. 8 navrhujeme vypustiť poslednú vetu: „Takto uzatvorená zmluva musí obsahovať aj všetky náklady na zamestnanca spojené s poskytovaním služieb dohodnuté v kolektívnej zmluve.“ Odôvodnenie: Kolektívna zmluva je zmluvou medzi zamestnancom a zamestnávateľom a nie je záväzná pre tretie strany. Čo bude akceptovať VÚC ako ekonomicky oprávnený náklad je vecou zmluvy o službách vo verejnom záujme a zúčtovania. Finančné záväzky nemôže zmluvnej strane definovať ustanovenie zákona. | Z | N | Rozpor naďalej trvá.  Ustanovenie § 21 ods. 8 zákona č. 56/2012 Z. z. upravuje zmluvu o službách uzatvorenú priamym zadaním s dopravcom, nad ktorým objednávateľ vykonáva kontrolu alebo má na neho hoci len minimálny vplyv.  Z tohto dôvodu považujeme za objektívne, aby zmluva o službách obsahovala aj náklady na zamestnancov dopravcu dohodnuté v kolektívnej zmluve. |
| **KSK** | **§ 21 ods. 9** V § 21 ods. 9 navrhujeme zmeniť slovo "autobus" na znenie "vozidlo". Odôvodnenie: Aktuálna formulácia neumožňuje zabezpečovanie základnej dopravnej obslužnosti v málo osídlených regiónoch menšími vozidlami. | O | N | Táto pripomienka súvisí s § 10 zákona č. 56/2012 Z. z.  § 10 zákona č. 56/2012 Z. z. upravuje dopravnú licenciu v autobusovej doprave.  Definícia autobusovej dopravy je uvedená v § 8 ods. 3: „Prevádzkovať autobusovú dopravu možno len autobusmi alebo autokarmi.“ sa nevzťahuje len na medzinárodnú dopravu. Ide o všeobecnú definíciu zákona.  Uvedená definícia súvisí s pravidlami podnikania v cestnej doprave, kde akákoľvek preprava vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča je prevádzkovaním taxislužby. Preprava vozidlami s obsaditeľnosťou viac ako deväť osôb vrátane vodiča je autobusová doprava. Vyplýva to aj z definície podľa čl. 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009, podľa ktorého je „povolanie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy“ činnosť každého podniku, ktorý vykonáva osobnú dopravu pre verejnosť alebo pre určité kategórie používateľov za úhradu prepravovanými osobami alebo organizátorom dopravy, a to motorovými vozidlami, ktoré sú vyrobené a vybavené tak, aby boli vhodné na prepravu viac než deviatich osôb vrátane vodiča, a ktoré sú určené na tento účel.  Dopravná obslužnosť sa zabezpečuje na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme.  **§ 21 zákona č. 56/2012 Z. z. upravuje zmluvy o službách.**  Zmluvy o službách sú upravené v nariadení (ES) č. 1370/2007 uvádza pri všeobecných pravidlách, že doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme je obmedzená a nepresahuje desať rokov pre autokarové a autobusové služby. Z uvedeného dôvodu sa ani nemôže meniť koncepcia tak, aby bolo možné autobusovú dopravu uskutočňovať vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča, ktoré sa na účely podnikania považujú za vozidlá taxislužby. |
| **KSK** | **§ 22** V § 22 navrhujeme nahradiť pojem "príspevok" s pojmom "úhrada". Odôvodnenie: Rozpor s Článkom 2 Nariadenia Európskeho parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave. | O | N | V zákone č. 56/2012 Z. z. je pojem „príspevok“ uvedený v § 20 ods. 2 a ide o skratku na účely tohto zákona. |
| **KSK** | **§ 22 ods. 3** V § 22 ods. 3 navrhujeme nahradiť pojem "vyúčtovanie" pojmom "zúčtovanie". Odôvodnenie: Medzi dopravcami a VÚC ide o zaužívaný pojem a presnejšie a výstižnejšie vyjadruje podstatu úkonu. | O | N | Ponechaný súčasný návrh. |
| **KSK** | **§ 22 ods. 4** V § 22 ods. 4 navrhujeme zmeniť 2. vetu v nasledovnom znení: „Objednávatelia dopravných služieb sa môžu dohodnúť na úhradách pomerne podľa dĺžky trasy na svojom území alebo inak.“ Odôvodnenie: Je nevyhnutné ponechať na záujme samosprávneho kraja, na ktorú linku začínajúcej v inom kraji, a či vôbec, má záujem poskytovať úhrady. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Pripomienka nie je akceptovaná z dôvodu, že možnosť dohody je už v súčasnom znení zákona, kde je uvedené. „Na príspevku za služby vo verejnom záujme sa podieľa každý vyšší územný celok, na území ktorého sa nachádza nácestná alebo cieľová zastávka, ak sa nedohodnú inak.“. |
| **KSK** | **§ 23** V § 23 navrhujeme doplniť ďalší odsek v nasledovnom znení: "Zastávka, jej umiestnenie a názov, po súhlase správcu komunikácie, dopravnej polície, rozhodujúceho dopravcu a cestného správneho orgánu, zriaďuje zvyčajne obec, v ktorej katastrálnom území sa autobusová zastávka zriaďuje." Odôvodnenie: Potreba definovať postup zriaďovania autobusových zastávok a jasne stanoviť kompetencie. | O | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní sa vysvetlilo a dohodlo, že pripomienka nebude akceptovaná. Ide o zmenu nad rámec zákona.  S účinnosťou od 1.1.2016 sa na základe pripomienok a výsledkov z rozporových konaní aj so Združením miest a obcí Slovenska dohodlo znenie:  „Zriaďovateľom zastávky je obec, na území ktorej sa autobusová zastávka zriaďuje, ak zriaďovateľom zastávky nie je iná osoba“. |
| **KSK** | **§ 24 ods. 1** V § 24 ods. 1 navrhujeme doplniť vetu v nasledovnom znení: „Osobitná pravidelná doprava sa vykonáva na autobusovej linke a podľa dopravnej licencie.“ Odôvodnenie: V návrhu zákona chýba jasné ustanovenie o nutnosti udelenia dopravnej licencie pre výkon osobitnej pravidelnej dopravy. Ak nie je zabezpečovanie tohto druhu pravidelnej dopravy podmienené udelením dopravnej licencie, dochádza k zásadnému narušovaniu systému základnej dopravnej obslužnosti a rozpočtov samosprávnych krajov. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Pripomienka je v rozpore s nariadením (ES) č. 1073/2009, kde podľa článku 5:  2. Osobitná pravidelná doprava zahŕňa:   1. prepravu pracovníkov z domu do práce a späť; 2. prepravu žiakov a študentov do vzdelávacích zariadení a z nich.   Skutočnosť, že osobitná doprava sa môže meniť podľa potrieb užívateľov, neovplyvní jej zatriedenie ako pravidelná doprava.  Osobitná pravidelná doprava nepodlieha povoleniu v súlade s kapitolou III, ak sa vykonáva na základe zmluvy uzavretej medzi organizátorom a dopravcom.  Zároveň v § 24 zákona č. 56/2012 Z. z. je uvedené, čo je v súlade s nariadením (ES) č. 1073/2009, že osobitná pravidelná doprava sa uskutočňuje na základe zmluvy medzi dopravcom a objednávateľom prepravy po dohodnutej trase s dohodnutými zastávkami v dohodnutej periodicite. |
| **KSK** | **§ 43 d)** V § 43 navrhujeme upraviť znenie písm. d) v nasledovnom znení: "d) je objednávateľom v záujmovom území kraja, zostavuje plán dopravnej obslužnosti kraja a uzaviera s dopravcami pravidelnej dopravy zmluvy o službách okrem mestskej dopravy, kontroluje ich plnenie a poskytuje im úhradu. Odôvodnenie: Aktuálne znenie „je objednávateľom v územnom obvode kraja“ vytvára dojem, že za hranicou kraja už objednáva služby iný kraj. Realitou je, že všetky samosprávne kraje objednávajú služby vo verejnom záujme, ktoré sa týkajú území iného kraja, nakoľko je to v záujme cestujúcej verejnosti, záujmami kraja a v súlade s Plánmi dopravnej obslužnosti. | O | ČA | Text čiastočne upravený. |
| **KSK** | **§ 7 ods. 4 vyhláška 124.2012 Z.z.** V § 7 ods. 4 vyhlášky č. 124/2012 Z. z. navrhujeme za slovami "Tarifná vzdialenosť" doplniť znenie "a tarifná zóna". Odôvodnenie: Zónový tarifný systém IDS nemá aktuálne oporu v zákone. | O | A | Pripomienka bude zohľadnená pri novelizácii vyhlášky č. 124/2012 Z. z. |
| **KSK** | **§ 8 ods. 3** V § 8 ods. 3 navrhujeme vypustiť nasledujúcu vetu: " Prevádzkovať autobusovú dopravu možno len autobusmi alebo autokarmi." Odôvodnenie: Uvedená definícia sa týka len medzinárodnej dopravy (Nariadenie (ES) č. 1073-2009), no v prímestskej pravidelnej autobusovej doprave bráni hospodárnemu a efektívnemu zabezpečovaniu služieb vo verejnom záujme a neumožňuje zabezpečovanie základnej dopravnej obslužnosti v málo osídlených regiónoch menšími vozidlami. | O | N | Definícia uvedená v § 8 ods. 3: „Prevádzkovať autobusovú dopravu možno len autobusmi alebo autokarmi.“ sa nevzťahuje len na medzinárodnú dopravu. Ide o všeobecnú definíciu zákona.  Uvedená definícia súvisí s pravidlami podnikania v cestnej doprave, kde akákoľvek preprava vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča je prevádzkovaním taxislužby. Preprava vozidlami s obsaditeľnosťou viac ako deväť osôb vrátane vodiča je autobusová doprava. Vyplýva to aj z definície podľa čl. 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1071/2009, podľa ktorého je „povolanie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy“ činnosť každého podniku, ktorý vykonáva osobnú dopravu pre verejnosť alebo pre určité kategórie používateľov za úhradu prepravovanými osobami alebo organizátorom dopravy, a to motorovými vozidlami, ktoré sú vyrobené a vybavené tak, aby boli vhodné na prepravu viac než deviatich osôb vrátane vodiča, a ktoré sú určené na tento účel.  Zároveň aj nariadenie (ES) č. 1370/2007 uvádza pri všeobecných pravidlách, že doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme je obmedzená a nepresahuje desať rokov pre autokarové a autobusové služby. Z uvedeného dôvodu sa ani nemôže meniť koncepcia tak, aby bolo možné autobusovú dopravu uskutočňovať vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča, ktoré sa na účely podnikania považujú za vozidlá taxislužby. |
| **KSK** | **Čl. I, bod 57, § 48 ods. 8** V Čl. I, bod. 57, § 48 navrhujeme vypustiť ods. (8): „Ministerstvo uloží pokutu od 1 000 eur do 20 000 eur vyššiemu územnému celku za neplnenie povinností podľa § 43 písm. e) alebo obci za neplnenie povinností podľa § 44 písm. i)“. Odôvodnenie: Niektoré samosprávne kraje a mestá nemajú v zmluvne stanovených povinnostiach dopravcov zakotvenú povinnosť poskytovať prevádzkové údaje v navrhovanej štruktúre. Bez zákonom stanovenej povinnosti dopravcov poskytovať údaje objednávateľom v presne špecifikovanej podobe, nie sú objednávatelia schopní tieto údaje poskytovať ministerstvu. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Text upravený na základe výsledkov z rozporového konania a následného odsúhlasenia konečného návrhu. |
| **KSK** | **Čl I., bod 34, § 40 ods. 3** V Čl. I, bode 39, § 40 ods.3 navrhujeme doplniť ďalšie písmeno "f)" v nasledovnom znení: "f) obchodná spoločnosť založená na účel prevádzkovania integrovaného dopravného systému (ďalej len "organizátor IDS")." Odôvodnenie: Umožnenie kontrolnej činnosti organizátorov integrovanej dopravy. | O | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní sa vysvetlilo, že nie je možné uviesť obchodnú spoločnosť ako orgán odborného dozoru. |
| **KSK** | **Čl. I., bod 39, § 43** V Čl. I, bode 39, § 43 navrhujeme doplniť ďalšie písm. "f)" v nasledovnom znení: "f) môže výkonom kompetencií podľa písm. a) až c) poveriť organizátora IDS" a zároveň upraviť § 16 ods. 3 zákona č. 302/2001 Z. z. o samospráve vyšších územných celkoch v znení neskorších predpisov, tak, aby bolo možné presunúť originálne kompetencie z VÚC na právnickú osobu zriadenú alebo založenú samosprávnym krajom. Odôvodnenie: Umožnenie reálnej činnosti organizátorov integrovanej dopravy. | O | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní sa vysvetlilo, že kompetencie sú na vyššom územnom celku. Udeľovaním licencií, schvaľovaním cestovných poriadkov a zároveň aj ukladaním pokút nie je možné poveriť obchodnú spoločnosť. Tieto kompetencie sú kompetencie vyššieho územného celku. |
| **KSK** | **Čl. I, bod 39, § 43 písm. e)** V Čl. I, bode 39, § 43 písm. e) navrhujeme vypustiť nasledovné texty: „osobokilometre“ a „vnútroštátnej osobitnej pravidelnej a vnútroštátnej príležitostnej autobusovej dopravy“. Odôvodnenie: Osobokilometre nie sú špecifikované (ponúknuté, využité) a jednotliví dopravcovia používajú rôzne spôsoby výpočtu (štatistický, exaktný podľa cestovných lístkov), čo spôsobí, že údaje nebudú konzistentné. Údaje o vnútroštátnej osobitnej pravidelnej a vnútroštátnej príležitostnej autobusovej doprave nemá samosprávny kraj k dispozícii a dopravcovia nemajú zákonom stanovenú povinnosť tieto údaje poskytovať. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Text upravený na základe výsledkov z rozporového konania a následného odsúhlasenia konečného návrhu. |
| **MFSR** | **Všeobecne** Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (ďalej len „príloha LPV“) [napríklad v čl. I úvodnej vete doplniť poslednú novelu – zákon č. 177/2018 Z. z., v bode 2 úvodnej vete nahradiť slovo „písmeno“ slovom „písmenom“ v súlade s bodom 31 prílohy LPV, v bode 3 úvodnej vete vypustiť slovo „pod“ ako nadbytočné, v bode 7 nahradiť slová „sa v úvodnej vete“ slovami „úvodnej vete sa“, v bode 9 § 5 ods. 6 druhej vete nahradiť slová „dedičského konania“ slovami „konania o dedičstve“ a na konci vypustiť dvojbodku, v odsekoch 7 a 8 vypustiť slová „v lehote“ ako nadbytočné, v odseku 8 druhej vete vložiť za slová „výpisu z registra“ slovo „trestov“, v odseku 10 na konci doplniť úvodzovky a bodku, v bode 10 druhej vete nahradiť slová „výpisom z obchodného registra“ slovami „základným imaním podľa informácií z obchodného registra“ a na konci pripojiť túto vetu: „Poznámka pod čiarou k odkazu 23 sa vypúšťa.“, znenie bodu 13 uviesť ako poslednú vetu bodu 12, v bode 16 nahradiť slová „sa v druhej vete“ slovami „druhej vete sa“, v bode 18 vypustiť slovo „pod“ ako nadbytočné, v bode 19 vypustiť slová „na konci“ ako nadbytočné, v bode 20 § 7 písm. i) úvodnej vete nahradiť slovo „písm.“ slovom „písmeno“ v súlade s bodom 30.3 prílohy LPV, v bode 21 § 7 písm. j) pred písmeno „j)“ vložiť úvodzovky a odkaz 31a vrátene príslušnej poznámky pod čiarou označiť ako odkaz 30c, v bode 25 vložiť za slová „V § 11“ slová „písm. a)“ a slovo „dopĺňa“ nahradiť slovom „vkladá“, v bode 27 nahradiť slovo „dopĺňajú“ slovom „pripájajú“ a slová „nemusí obsahovať“ nahradiť slovom „neobsahuje“, poznámky pod čiarou k odkazom 46b až 46e uviesť až na konci bodu 29, v bode 29 § 27 ods. 3 písm. d) vložiť za slovo „vlastné“ slovo „vozidlo“ a slová „odseku 19“ nahradiť slovami „odseku 18“, v § 27 ods. 4 úvodnej vete a ods. 13 druhej vete a § 28 ods. 9 druhej vete na konci vypustiť dvojbodku, v § 27 ods. 5 vypustiť slová „a výpisom z registra trestov“ ako duplicitné, v § 27 ods. 9 na konci pripojiť slovo „koncesie“, v § 27 ods. 10 a § 28 ods. 7 nahradiť slovo „iného“ slovami „inú osobu“ (2x), v § 27 ods. 13 druhej vete a § 28 ods. 9 druhej vete nahradiť slová „dedičského konania“ slovami „konania o dedičstve“, v § 27 ods. 14 a 15 a § 28 ods. 10 a 11 vypustiť slová „v lehote“ ako nadbytočné, v § 27 ods. 15 druhej vete a § 28 ods. 11 druhej vete vložiť za slová „z registra“ slovo „trestov“, v § 27 ods. 20 zosúladiť znenie písmena b) s úvodnou vetou, v § 28 ods. 2 písm. c) slová „ods. 4, 5 a 6“ nahradiť slovami „ods. 4 až 6“, v § 28 ods. 6 pripojiť na koniec slovo „povolenia“, v § 28 ods. 9 prvej vete nahradiť slová „odseku 17“ slovami „odseku 13“, v § 27 ods. 10, 11 a 13 nahradiť slová „odseku 13“ slovami „odseku 9“, v § 28 ods. 13 nahradiť slová „odseku 15“ slovami „odseku 11“, v § 28 ods. 14 zosúladiť znenie písmena b) s úvodnou vetou, odkaz 46d vrátane príslušnej poznámky pod čiarou vypustiť ako nadbytočný, v § 30 ods. 3 písm. g) nahradiť slovo „papierovej“ slovom „listinnej“, v § 30 ods. 6 písm. a) nahradiť odkaz „46e“ odkazom „46f“ a následne správne označiť poznámku pod čiarou k tomuto odkazu, v bode 33 slovo „spojka“ nahradiť slovom „slovo“, body 35 a 36 spojiť do jedného novelizačného bodu, v bodoch 37 a 41 vypustiť slová „na konci“ ako nadbytočné, v bode 40 nahradiť slová „písm. b)“ slovami „písmeno b)“ a bodku na konci nahradiť čiarkou, v bode 43 § 45 ods. 1 písm. c) na konci bodu nahradiť čiarkou a v poznámke o zmene označenia doterajších písmen slovo „odseky“ nahradiť slovom „písmená“, v bode 48 § 45 ods. 9 nahradiť odkaz „61aa“ odkazom „61b“ a následne správne označiť poznámku pod čiarou k tomuto odkazu, v bode 50 nahradiť slová „odsek 1 sa“ slovami „sa odsek 1“, v bode 51 vypustiť úvodnú vetu a označenie odseku „(1)“, v bode 52 slová „ods. 20 a ods. 21“ nahradiť slovami „ods. 20 a 21“ a slová „ods. 14 a ods. 15“ nahradiť slovami „ods. 14 a 15“, úvodnú vetu bodu 54 zosúladiť s bodom 30.3 prílohy LPV a v odseku 1 písm. m) vložiť za slovo „vlastných“ slovo „priestoroch“, v bode 55 § 48 ods. 3 písm. h) vypustiť slovo „stanovených“ ako nadbytočné, v bode 56 slová „§ 48 ods. 6“ nahradiť slovami „V § 48 ods. 6“, v bode 61 nahradiť slovo „dopĺňa“ slovom „vkladá“, v bode 64 § 50 ods. 8 nahradiť odkaz „65c“ odkazom „65b“ a v poznámke pod čiarou k tomuto odkazu uviesť skrátenú citáciu zákona č. 8/2009 Z. z., v bode 65 nahradiť slovo „nahrádza“ slovom „nahrádzajú“, úvodné vety bodov 67 a 68 zosúladiť s bodom 34.3 prílohy LPV, v bode 68 nadpise § 56e nahradiť slovo „ustanovenie“ slovom „ustanovenia“ a v odseku 1 nahradiť slová „podľa doterajších predpisov“ slovami „pred 1. aprílom 2019“, v čl. II úvodnej vete uviesť všetky novely zákona o správnych poplatkoch, v čl. III úvodnej vete vypustiť slová „zákona č. 333/2003 Z. z.“ z dôvodu duplicity, vypustiť označenie novelizačného bodu v súlade s bodom 28.2 prílohy LPV, odkaz „9b“ nahradiť odkazom „9aa“ a následne správne označiť poznámku pod čiarou k tomuto odkazu, doložku zlučiteľnosti prepracovať v súlade s platnými Legislatívnymi pravidlami vlády SR]. | O | A | Upravené. |
| **MFSR** | **K čl. I k bodu 29 (§ 26 až 30)** V § 26 ods. 3 je pri pojme „digitálna platforma“ uvedený odkaz 46b, ktorý odkazuje na definíciu digitálnej platformy uvedenú v § 2 písm. ag) zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov. V medzinárodnom kontexte prebiehajú na úrovni Európskej únie aj Organizácie pre hospodársku spoluprácu a rozvoj intenzívne diskusie o princípoch zdaňovania príjmov plynúcich z digitálnej ekonomiky. Výstupy z týchto diskusií môžu v nasledujúcich rokoch ovplyvniť znenie ustanovení zákona o dani z príjmov, a preto odporúčam uviesť definíciu digitálnej platformy aj priamo v zákone o cestnej doprave na účely tohto zákona. | O | N | V prípade pojmu digitálna platforma sa návrh zákona odvoláva na § 2 písm. ag) zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 595/2003 Z. z.“), podľa ktorého sa pod pojmom digitálna platforma už v súčasnosti rozumie hardvérová platforma alebo softvérová platforma potrebná na vytvorenie aplikácií a správu aplikácií. Pojem „digitálna platforma“ bol zavedený do zákona č. 595/2003 Z. z. zákonom č. 344/2017 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení zákon č. 563/2009 Z. z. o správe daní (daňový poriadok) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, s účinnosťou od 1.1.2018.  Z dôvodu zabezpečenia jednotnej terminológie a vzhľadom na to, že tento pojem už je použitý v zákone č. 595/2003 Z. z., bude tento pojem po dohode s MF SR použitý aj v novele zákona č. 56/2012 Z. z. Zákon č. 56/2012 Z. z. však nebude určovať podrobnosti týkajúce sa digitálnej platformy. |
| **MFSR** | **K čl. I k bodu 29 (§ 26 až 30)** V § 29 ods. 2 písm. c) žiadam slová „o vodičoch a vozidlách“ nahradiť slovami „o vozidlách, vodičoch a im plynúcich príjmoch“ a za slovom „dozoru“ slovo „a“ nahradiť čiarkou a slová „kontrolným orgánom podľa osobitného predpisu“ nahradiť slovami „kontrolným orgánom a orgánom štátnej správy v oblasti daní, poplatkov a colníctva“. Zároveň žiadam znenie poznámky pod čiarou k odkazu 46e preformulovať takto: „46e) Zákon č. 333/2011 Z. z. o orgánoch štátnej správy v oblasti daní, poplatkov a colníctva v znení neskorších predpisov.“. V nadväznosti na uvedenú zmenu je potrebné upraviť aj skutkovú podstatu správneho deliktu uvedenú v bode 54 [§ 48 ods. 1 písm. ad)]. V poznámke pod čiarou k odkazu 46e je uvedený nesprávny právny predpis, pretože zákon č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov neustanovuje postup kontrolných orgánov. Vzhľadom na to, že údaje o vodičoch a vozidlách je potrebné predkladať kontrolným orgánom (napríklad Slovenskej obchodnej inšpekcii), ale aj orgánom štátnej správy v oblasti daní, poplatkov a colníctva, je potrebné ustanovenie spresniť a uviesť odkaz na relevantný právny predpis. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 15.8.2018.  Pripomienka je čiastočne akceptovaná.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že znenie bude upravené nasledovne:  V § 29 ods. 1:  (1) Prevádzkovateľ taxislužby je povinný  h) poskytnúť údaje o vozidlách a ich prevádzke a osobách, prostredníctvom ktorých vykonal prepravu, a im plynúcich príjmoch do jedného mesiaca od vyžiadania orgánom odborného dozoru, kontrolným orgánom a orgánom štátnej správy v oblasti daní, poplatkov a colníctva.46g)  (2) Prevádzkovateľ dispečingu je povinný  c) poskytnúť údaje o vozidlách a ich prevádzke a osobách, prostredníctvom ktorých sprostredkoval prepravu, a im plynúcich príjmoch do jedného mesiaca od vyžiadania orgánom odborného dozoru, kontrolným orgánom a orgánom štátnej správy v oblasti daní, poplatkov a colníctva.46g)  Poznámka pod čiarou k odkazu 46f znie:  „46g) Zákon č. 333/2011 Z. z. o orgánoch štátnej správy v oblasti daní, poplatkov a colníctva v znení neskorších predpisov .“.  V tejto súvislosti sa upravuje aj § 48 (iné správne delikty):  Dopravný správny orgán uloží pokutu od 100 eur do 15 000 eur tomu, kto:  ab) neposkytol orgánom odborného dozoru, kontrolným orgánom a orgánom štátnej správy v oblasti daní, poplatkov a colníctva46g) do jedného mesiaca od vyžiadania údaje podľa § 29 ods. 1,  af) neposkytol orgánom odborného dozoru, kontrolným orgánom a orgánom štátnej správy v oblasti daní, poplatkov a colníctva46g)do jedného mesiaca od vyžiadania údaje podľa § 29 ods. 2, |
| **MFSR** | **Všeobecne** V doložke vybraných vplyvov bode 9. Vplyvy navrhovaného materiálu sa uvádza, že návrh má pozitívne vplyvy aj negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, pričom negatívne vplyvy sú rozpočtovo nekryté. V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu (ďalej len „analýza vplyvov“) sú kvantifikované pozitívne vplyvy v príjmovej časti v roku 2019 vo výške 631 500 eur, v ďalších rokoch vo výške 965 500 eur (sú tu zahrnuté zvýšené daňové príjmy v roku 2019 vo výške 668 000 eur, v ďalších rokoch vo výške 1 002 000 eur, negatívny vplyv v nedaňových príjmoch v súvislosti so zrušením správnych poplatkov za skúšky na získanie odbornej spôsobilosti v taxislužbe vo výške 37 000 eur ročne a pozitívny vplyv z poplatkov za prevádzkovanie dispečingu vo výške 500 eur ročne). V analýze vplyvov tabuľke č. 1 časti týkajúcej sa príjmov je potrebné nahradiť kapitolu Ministerstva financií SR kapitolou Všeobecná pokladničná správa, keďže príjmy predpokladané v návrhu sú príjmom tejto kapitoly. Zároveň je potrebné doplniť aj chýbajúce údaje v relevantných riadkoch tejto časti tabuľky. V tabuľke č. 1 je vo výdavkovej časti v roku 2019 kvantifikovaný negatívny vplyv v súvislosti s úpravou Jednotného informačného systému v cestnej doprave vo výške 250 000 eur s tým, že tieto výdavky si bude Ministerstvo dopravy a výstavby SR uplatňovať v rámci prípravy návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2019 až 2021. V nadväznosti na uvedené je potrebné tieto výdavky uviesť v riadku „rozpočtovo nekrytý vplyv“. Zároveň je potrebné dopracovať tabuľku č. 2 v členení na daňové príjmy a nedaňové príjmy a nahradiť názov „Ministerstvo financií SR“ názvom „Všeobecná pokladničná správa“. | O | ČA | Doložky čiastočne upravené. |
| **MFSR** | **Nad rámec návrhu** Za čl. III žiadam doplniť nový čl. IV, ktorý znie: „Čl. IV Zákon č. 289/2008 Z. z. o používaní elektronickej registračnej pokladnice a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 511/1992 Zb. o správe daní a poplatkov a o zmenách v sústave územných finančných orgánov v znení neskorších predpisov v znení zákona č. 465/2008 Z. z., zákona č. 504/2009 Z. z., zákona č. 494/2010 Z. z., zákona č. 331/2011 Z. z., zákona č. 440/2012 Z. z., zákona č. 361/2013 Z. z., zákona č. 218/2014 Z. z., zákona č. 333/2014 Z. z., zákona č. 35/2015 Z. z., zákona č. 130/2015 Z. z., zákona č. 359/2015 Z. z., zákona č. 180/2017 Z. z. a zákona č. 270/2017 Z. z. sa mení a dopĺňa takto: 1. V § 8 ods. 9 sa za slovo „vydáva“ vkladajú slová „alebo posiela“. 2. Poznámka pod čiarou k odkazu 16c znie: „16c) § 30 ods. 3 písm. f) zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení zákona č. .../2018 Z. z.“.“. V čl. I bode 29 § 30 ods. 3 písm. f) návrhu sa 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, je potrebné aj v tomto zákone doplniť elektronickú podobu zaslania potvrdenia o zaplatenom cestovnom s uvedením odkazu na relevantný právny predpis. | Z | A | Upravené |
| **MHSR** | **K doložke vybraných vplyvov a analýze vplyvov na podnikateľské prostredie** Odporúčame predkladateľovi v doložke vybraných vplyvov vyznačiť aj negatívny vplyv na podnikateľské prostredie súvisiaci: - s novelizačným bodom 29, konkrétne s navrhovaným § 29 ods. (1) písm. d) až f), ktorý zakladá administratívne náklady podnikateľom v taxislužbe, - s novelizačnými bodmi 66. a 67., ktoré zakladajú administratívne náklady spojené s vyplnením dokladov k návrhu na začatie koncesie a návrhu na udelenie povolenia na prevádzku dispečingu, - s novelizačnými bodmi 54. a 55., konkrétne § 48, ktorý stanovuje pokuty za porušenie zákona a domnievame sa, že negatívny vplyv na podnikateľské prostredie zakladá aj novelizačný bod 58., konkrétne § 49 ods. (1) písm. a), b) a h), ktorý stanovuje priestupky. Pokuty a priestupky sú charakterizované ako priame náklady regulácie. Uvedené náklady regulácie odporúčame zohľadniť a vyčísliť v časti 3.3 analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie s použitím aj kalkulačky nákladov regulácie zverejnenej na webovom sídle MH SR. | O | A | Doložky upravené |
| **MHSR** | **K účinnosti zákona** Žiadame predkladateľa o zmenu nadobudnutia účinnosti návrhu zákona v čl. IV z „1. apríla 2019“ na „1. januára 2019.“ Odôvodnenie: Ide o zosúladenie účinnosti zákona s čl. 8 ods. 9 Legislatívnych pravidiel vlády SR: „Ak ide o zákon, ktorý upravuje právne vzťahy, ktoré sú viazané na začiatok opakujúceho sa časového obdobia, napríklad rozpočtový rok, účtovný rok, školský rok, školský polrok, semester, poľnohospodársky rok alebo právne vzťahy, ktoré upravujú podnikanie, napríklad dane alebo odvody, je potrebné navrhnúť, ak je to možné, deň nadobudnutia účinnosti tohto zákona na začiatok príslušného obdobia alebo na 1. január, pričom je potrebné navrhnúť primeranú legisvakanciu“. Cieľom návrhu zákona je vytvoriť vhodnejšie podmienky v oblasti podnikania v taxislužbe a prijať opatrenia smerujúce k predchádzaniu nelegálneho spôsobu podnikania v tejto oblasti. Navrhujeme, aby sa tieto pozitívne vplyvy na podnikateľské prostredie odzrkadlili v prostredí čo najskôr. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 13.8.2018.  Na rozporovom konaní Ministerstvo dopravy a výstavby SR zdôvodnilo neakceptovanie tejto pripomienky vzhľadom na časový harmogram a legislatívny postup.  Na základe rozporového konania MHSR ustúpilo od zásadnej pripomienky.  Zásadná pripomienka je na základe uvedeného preklasifikovaná na obyčajnú.  Ministerstvo dopravy a výstavby SR vyhodnocuje medzirezortné pripomienkové konanie, zapracováva pripomienky a organizuje stretnutia so subjektmi, ktoré dali zásadné pripomienky. V rámci medzirezortného pripomienkového konania bolo zaslaných 232 pripomienok, z toho 82 zásadných, čo zvyšuje prácnosť vyhodnocovania pripomienok od rôznych záujmových skupín.  Po vyhodnotení medzirezortného pripomienkového konania bude vedenie ministerstva informované o stave prípravy zákona, ako aj o dôvodoch neakceptovania niektorých pripomienok. Po ukončení prípravy zákona bude následne návrh zákona zaslaný na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, na prerokovanie v Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR, a následne návrh zákona musí byť prerokovaný vo vláde SR. Ak by návrh zákona v riadnom legislatívnom procese mal nadobudnúť účinnosť 1. januára 2019, mal by byť zaslaný do NR SR na prerokovávanie 24. augusta 2018. Tento termín vzhľadom na nevyhnutnosť rozporových konaní a potreby úpravy na základe dosiahnutých kompromisov, ako aj potrebu na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR a následne vo vláde SR považujeme v súčasnosti za nereálny.  Zároveň podľa finálneho znenia zákona potrebujeme s dodávateľom informačného systému vykonať príslušné úpravy v systéme tak, aby nenastali komplikácie v aplikačnej praxi. Z tohto dôvodu a na základe uvedeného považujeme navrhovaný termín účinnosti od 1. apríla 2019 za reálny. |
| **MKSR** | **K čl. II** Do úvodnej vety odporúčame doplniť skrátené citácie všetkých zákonov, ktorými bol zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. novelizovaný. Odôvodnenie: Bod 28.1. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. | O | ČA | Text čiastočne upravený. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 56** Na začiatok tohto bodu odporúčame vložiť slovo ,,V". Odôvodnenie: Bod 30.2. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. | O | A | Upravené. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 50** Slová ,,V § 46 odsek 1 sa" odporúčame nahradiť slovami ,,V § 46 sa odsek 1". Odôvodnenie: Bod 31 Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. | O | A | Upravené. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 43** Slovo ,,odseky" odporúčame nahradiť slovom ,,písmená". Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 54** Úvodnú vetu odporúčame upraviť na znenie: ,,V § 48 odsek 1 znie:". Odôvodnenie: Bod 30.3. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. | O | A | Upravené. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 20** Úvodnú vetu odporúčame upraviť na znenie: ,,V § 7 písmeno i) znie:". Odôvodnenie: Bod 30.3. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. | O | A | Upravené. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 55** Za slovo ,,vkladajú" odporúčame vložiť slovo ,,nové". Odôvodnenie: Bod 32 Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. | O | A | Upravené. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 45** Znenie tohto bodu odporúčame zosúladiť s bodom 35.2. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. Odôvodnenie: Legislatívna pripomienka. | O | N | Ponechané súčasné znenie. |
| **MPRVSR** | **k Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu** • V bode 2.1 „Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu“, tabuľka č. 1 odporúčame doplniť číselné údaje za roky 2020 a 2021 v príjmovom riadku „Rozpočtové prostriedky“ (suma 965 500 eur zhodne pre rok 2020 aj pre rok 2021), nakoľko podľa zdôvodnenia k financovaniu návrhu (bod 2.1.1.) ide o pozitívny vplyv v daňovej oblasti. | O | A | Upravené |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 25** Odporúčam v Čl. I bode 25 za slová „V § 11“ vložiť slová „písm. a)“ a slovo „dopĺňa“ nahradiť slovom „vkladá“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 26** Odporúčam v Čl. I bode 26 vypustiť slová „za slovom „služieb““ a slovo „v“ nahradiť slovom „na“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 27** Odporúčam v Čl. I bode 27 za slovo „ods. 1“ vložiť slová „druhej vete“, slovo „dopĺňajú“ nahradiť slovom „pripájajú“ a slová „výňatok zo zmluvy, ktorý“ nahradiť slovami „časť zmluvy, ktorá“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | N | Upravené  Na základe rozporových konaní so samosprávnymi krajmi a so Zväzom autobusovej dopravy sa vypúšťa z návrhu výňatok zo zmluvy. Z uvedeného dôvodu je táto pripomienka bezpredmetná. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 29** Odporúčam v Čl. I bode 29 navrhovanom § 26 ods. 4 slová „dopravných služieb“ nahradiť slovom „taxislužby“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; spresnenie textu. | O | A | Upravené |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 29** Odporúčam v Čl. I bode 29 navrhovanom § 26 presunúť ustanovenie odseku 3 do § 28. Nasledujúce odseky je potrebné primerane prečíslovať. Odôvodnenie: Vzhľadom na obsah v Čl. I bode 29 navrhovaného § 26 ods. 3 je vhodnejšie jeho umiestnenie v § 28 „Prevádzkovanie dispečingu“. | O | N | Z dôvodu, že už v § 26 sa vyskytuje pojem dispečing, definícia dispečingu zostáva v § 26. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 29** Odporúčam v Čl. I bode 29 navrhovanom § 27 ods. 14 a 15 slovo „podnikateľa“ nahradiť slovami „držiteľa koncesie“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; spresnenie textu. | O | A | Upravené |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 29** Odporúčam v Čl. I bode 29 navrhovanom § 27 ods. 16 slovo „ohlásenia“ nahradiť slovami „oznámenia podľa odseku 14“ a slovo „požiadavky“ nahradiť slovom „podmienky“. Odporúčam v Čl. I bode 29 navrhovanom § 28 ods. 12 slovo „ohlásenia“ nahradiť slovami „oznámenia podľa odseku 10“ a slovo „požiadavky“ nahradiť slovom „podmienky“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; spresnenie textu. | O | A | Upravené |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 29** Odporúčam v Čl. I bode 29 navrhovanom § 27 ods. 3 písm. a) a § 28 ods. 2 písm. a) slovo „pobyt“ nahradiť slovami „miesto podnikania“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; spresnenie textu. | O | ČA | Upravené  Ustanovenia sa upravujú v súvislosti s inými pripomienkami. § 27 ods. 3 písm. a) a § 28 ods. 2 písm. a) znejú:  „a) má pobyt, miesto podnikania alebo sídlo na území Slovenskej republiky alebo v akomkoľvek členskom štáte,“. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 29** Odporúčam v Čl. I bode 29 navrhovanom § 28 ods. 10 a 11 slovo „podnikateľa“ nahradiť slovami „držiteľa povolenia“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; spresnenie textu. | O | ČA | Upravené. Nahradené slovami „držiteľa povolenia na prevádzkovanie dispečingu“. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 29** Odporúčam v Čl. I bode 29 navrhovanom § 30 ods. 6 odkaz „46e“ označiť ako odkaz „46f“, upraviť primerane úvodnú vetu poznámky pod čiarou a poznámky pod čiarou k odkazom 46b až 46f uviesť na konci novelizačného bodu. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 54** Odporúčam v Čl. I bode 54 navrhovanom § 48 ods. 1 písm. w) slová „nemá vodiča“ nahradiť slovami „nezamestnáva vodiča“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; spresnenie textu. | O | A | Upravené. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 58** Odporúčam v Čl. I bode 58 navrhovanom § 49 ods. 1 písm. a), b) a h) až j) slová „nevie preukázať“ nahradiť slovom „nepreukáže“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; spresnenie textu. | O | N | Je použitá iná formulácia už v súčasnom zákone. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 58** Odporúčam v Čl. I bode 58 navrhovanom § 49 ods. 2 slová „do 3 000 eur,“ nahradiť slovami „do 3 000 eur a za priestupok“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 58** Odporúčam v Čl. I bode 58 navrhovanom § 49 ods. 4 a 5 za slovo „konaní“ vložiť slovo „pokuta“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I body 66 a 67** Odporúčam v Čl. I bode 66 navrhovanom § 54 ods. 1 písm. a) prvom bode slová „obvyklého bydliska“ nahradiť slovami „trvalého pobytu“. Odporúčam v Čl. I bode 67 navrhovanom § 54a ods. 1 písm. a) prvom bode slová „obvyklého bydliska“ nahradiť slovami „trvalého pobytu“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | N | V zákone sa ponecháva aj obvyklé bydlisko, lebo to vyplýva z nariadenia (ES) č. 1071/2009 |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 9** Odporúčam v Čl. I bode 9 navrhovanom § 5 ods. 10 prvej vete za slovo „pokračovať“ vložiť slová „po zomrelom držiteľovi povolenia“ a vypustiť druhú vetu. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; spresnenie textu. Vzhľadom na znenie prvej vety, je druhá veta nadbytočná. | O | N | Ponechávame súčasný návrh. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 9** Odporúčam v Čl. I bode 9 navrhovanom § 5 ods. 7 a 8 slovo „podnikateľa“ nahradiť slovami „držiteľa povolenia“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; zosúladenie textu s v Čl. I bode 9 navrhovaným § 5 ods. 6. | O | A | Upravené. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I body 9 a 29** Odporúčam v Čl. I bode 9 navrhovanom § 5 ods. 8 a v Čl. I bode 29 navrhovanom § 27 ods. 15 a § 28 ods. 11 slovo „registra46a)“ nahradiť slovami „registra trestov17a)“. Odporúčam v Čl. I bode 9 doplniť znenie poznámky pod čiarou k odkazu 17a. Odporúčam Čl. I doplniť o nový novelizačný bod, ktorým sa v § 50 ods. 7 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave odkaz „65b“ nahradí odkazom „17a“ a vypustí sa poznámka pod čiarou k odkazu 65b. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | N | Poznámka pod čiarou k odkazu 46a) bola zavedená zákonom č. 177/2018 Z. z., z uvedeného dôvodu nie je možné túto poznámku pod čiarou označiť ako 17a). |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 9** Odporúčam v Čl. I bode 9 navrhovanom § 5 ods. 8 tretej vete slová „Ak vedúci dopravy bol zomrelý podnikateľ“ nahradiť slovami „Ak zomrelý držiteľ povolenia bol vedúci dopravy“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; spresnenie textu. | O | A | Upravené. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 9** Odporúčam v Čl. I bode 9 navrhovanom § 5 ods. 9 slovo „ohlásenia“ nahradiť slovami „oznámenia podľa odseku 7“ a slovo „požiadavky“ nahradiť slovom „podmienky“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; spresnenie textu. | O | ČA | Text čiastočne upravený. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. II bod 2** Odporúčam v Čl. II bode 2 vypustiť slová „sadzobníku správnych poplatkov časti VI. DOPRAVA položke 79 v“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | N | Ponechaný súčasný návrh. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. II body 1 a 3 až 6** Odporúčam v Čl. II bodoch 1 a 3 až 6 za slovo „V“ vložiť slová „prílohe v“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | N | Ponechaný súčasný návrh. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. III** Odporúčam v Čl. III označenie odkazu „9b“ nahradiť označením, ktoré je v súlade s Legislatívnymi pravidlami vlády Slovenskej republiky. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | N | Ponechaný súčasný návrh. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. III** Odporúčam v Čl. III vypustiť označenie bodu 1. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené |
| **MPSVRSR** | **K Čl. III** Odporúčam v Čl. III vypustiť slová „podľa výkonu svojej činnosti“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | N | Ponechaný súčasný návrh. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. III** Odporúčam v úvodnej vete Čl. III slová „zákona č. 564/1991 Zb.“ nahradiť slovami „zákona Slovenskej národnej rady č. 564/1991 Zb.“, slová „zákona č. 250/1994 Z. z.“ nahradiť slovami „zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 250/1994 Z. z.“ a vypustiť duplicitne uvedené slová „zákona č. 333/2003 Z. z.,“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | ČA | Text čiastočne upravený. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I bod 22** Odporúčam znenie bodu 22 nahradiť znením: „22. V § 7 písm. b) sa na konci čiarka nahrádza bodkočiarkou a pripájajú sa tieto slová: „to sa nevzťahuje na zahraničného dopravcu,“.“. Zároveň je potrebné vzhľadom na úpravu bodu 22 upraviť poradie novelizačných bodov. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MPSVRSR** | **K Čl. I** Zásadne nesúhlasím, aby inšpektoráty práce boli orgánmi odborného dozoru podľa zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave a aby vykonávali kontrolu dodržiavania zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave. Zásadne žiadam v Čl. I - bode 34 navrhovanom § 40 ods. 3 vypustiť písmeno d), - bode 48 navrhovanom § 45 vypustiť odsek 9 a navrhovanú poznámku pod čiarou k odkazu 61aa, - vypustiť bod 53, - bode 58 navrhovanom § 49 ods. 6 vypustiť slová „podľa odseku 1 písm. a) a k) inšpektoráty práce,“, - bode 58 navrhovanom § 49 ods. 8 za slovami „Policajného zboru“ vypustiť čiarku a slová „inšpektorátmi práce“, - znenie bodu 61 nahradiť znením: „61. V § 50 ods. 4 písm. h) sa za slovo „zboru“ vkladajú slová „a colníka“.“. Odôvodnenie: Inšpektoráty práce sú orgány štátnej správy, ktorých primárnou pôsobnosťou je vykonávanie inšpekcie práce – dozoru nad dodržiavaním pracovnoprávnych predpisov, vrátane predpisov upravujúcich bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci, nelegálnu prácu a nelegálne zamestnávanie a zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave. V hierarchii štátnych orgánov patria inšpektoráty práce pod rezort Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky. Inšpektoráty práce vykonávajú inšpekciu na všetkých pracoviskách zamestnávateľov a fyzických osôb, ktoré sú podnikateľmi a nie sú zamestnávateľmi, vrátane pracovísk nachádzajúcich sa na súkromných pozemkoch a v obydliach fyzických osôb a v prípade kontroly dodržiavania zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave aj na cestách. Inšpekcia práce sa vykonáva a bude vykonávať aj u dopravcov, a to bez ohľadu na predložený návrh zákona. Zásadne nesúhlasím s rozšírením pôsobnosti inšpektorátov práce kontrolovať dopravcov, vodičov a vozidlá v cestnej doprave a v taxislužbe podľa zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave (v Čl. I bode 48 navrhovaný § 45 ods. 9) nad rámec pracovnoprávnych vzťahov. Nie je dôvod, aby inšpektoráty práce vykonávali činnosti mimo svojej pôsobnosti (napr. kontrolu dodržiavania povinností dopravcu podľa § 7 a 11 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave alebo povinností prevádzkovateľa taxislužby a dispečingu podľa v Čl. I bode 29 navrhovaného § 29). | Z | A | Pripomienka je akceptovaná.  Upravené.  Na rozporovom konaní bolo dohodnuté, že inšpektoráty práce nebudú doplnené do zákona č. 56/2012 Z. z. za podmienky, že zákonom č. 56/2012 Z. z. sa zmení zákon č. 462/2007 Z. z. v takomto znení.  Zákon č. 462/2007 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:   1. V § 6 odsek 1 znie:   „(1) Mobilné činnosti v cestnej doprave môžu vykonávať   * 1. mobilní zamestnanci v cestnej doprave zamestnaní v dopravných podnikoch vykonávajúcich cestnú dopravu, na ktorú sa vzťahujú osobitné predpisy7) alebo medzinárodná dohoda,8)   2. samostatne zárobkovo činní vodiči.“.  1. V § 6 sa za odsek 1 vkladá nový odsek 2, ktorý znie:   „(2) Na osoby vykonávajúce mobilné činnosti v cestnej doprave podľa odseku 1 sa vzťahujú § 7 až 10, ak tento zákon neustanovuje inak.“.  Doterajšie odseky 2 a 3 by sa označujú ako odseky 3 a 4.   1. V poznámke pod čiarou k odkazu 11 sa slová „Napríklad § 2 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, § 26 a príloha č. 3 skupina 314 - Ostatné por. č. 12 zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.“ nahrádzajú slovami „Napríklad § 5 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov“. 2. V § 37 ods. 2 písm. d) sa vypúšťa čiarka a slová: „ktorého zamestnáva, alebo vodič, ktorý pre neho vykonáva dopravné činnosti na základe iného právneho vzťahu, 26)“.   Poznámka pod čiarou k odkazu 26 sa vypúšťa.   1. V § 37 ods. 3 sa za písmeno g) vkladá nové písmeno h), ktoré znie:   „h) neuzatvoril s vodičom, ktorý vykonáva pre neho dopravné činnosti v cestnej doprave, pracovný pomer, ak nejde o samostatne zárobkovo činného vodiča,“.  Doterajšie písmeno h) sa označuje ako písmeno i).   1. V § 38 ods. 1 sa dopĺňa písmenom p), ktoré znie:   „p) vykonáva dopravné činnosti v cestnej doprave pre dopravný podnik, s ktorým neuzatvoril pracovný pomer, ak nejde o samostatne zárobkovo činného vodiča.“.   1. V § 38 ods. 3 písm. a) sa slová „f), h) a o)“ nahrádzajú slovami „f), h), o) a p)“:   Zároveň sa na rozporovom konaní dohodlo, že výška pokuty v blokovom konaní bude do 330 eur a v rozkaznom konaní do 500 eur. |
| **MSSR** | **K Čl. I bodu 29, k § 27 ods. 7** Na základe ustanovenia bude žiadateľovi znemožnené udelenie koncesie, ak bol na jeho majetok vyhlásený konkurz, počas troch rokov od vyhlásenia konkurzu alebo opätovného potvrdenia „núteného vyrovnania“. Zavedenie takého pravidla však bude mať negatívne dôsledky na možnosť podnikateľa získať tzv. druhú šancu na podnikanie a možnosť jeho opätovného a rýchleho sa začlenenia do podnikateľského prostredia. Úmyslom inštitútu oddlženia je umožniť dlžníkom zbaviť sa svojich dlhov a tým ich aj motivovať k vedeniu riadneho života, pričom však navrhovanou právnou úpravou by došlo k rozporu s takýmto cieľom oddlženia. S ohľadom na vyššie uvedené navrhujeme vypustiť predmetné ustanovenie. | O | A | Text upravený. |
| **MSSR** | **K Čl. I bodu 30, k § 30 ods. 6** Navrhujeme doplniť ďalšiu skutočnosť, na základe ktorej dopravný správny orgán odníme preukaz vodiča a to, ak osoba nespĺňa požiadavku spôsobilosti na právne úkony v plnom rozsahu. Pokiaľ sa splnenie požiadavky spôsobilosti na právne úkony vyžaduje pri vydávaní preukazu vodiča, považujeme za legitímne, aby jej nesplnenie bolo relevatným aj pri odňatí preukazu vodiča. | O | A | Text upravený. |
| **MSSR** | **K Čl. I bodu 9** Navrhujeme na konci novelizačného bodu doplniť horné úvodzovky a bodku. Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MSSR** | **K Čl. I bodu 21** Navrhujeme pred slovami ,,j) zamestnávať“ doplniť dolné úvodzovky. Legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MSSR** | **K Čl. I bodu 2**  Odporúčame v úvodnej vete slovo ,,písmeno“ nahradiť slovom ,,písmenom“. Gramatická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **MSSR** | **Všeobecne k termínu ,,nútené vyrovnanie"** V prípade termínu „nútené vyrovnanie“ tento navrhujeme nepoužívať, nakoľko platné právne predpisy pojem nútené vyrovnanie nepoužívajú (zákon č. 7/2005 zákona o konkurze a reštrukturalizácii pojem „nútené vyrovnanie“ nepozná). | O | A | Ustanovenia o konkurze sa na základe pripomienky vypúšťajú. |
| **MSSR** | **K Čl. I bodu 10, k § 6 ods. 5** V zmysle ustanovenia je možné preukázať finančnú spoľahlivosť podniku prevádzkovateľa cestnej dopravy výpisom z obchodného registra, zakladateľskou zmluvou, zakladateľskou listinou alebo otváracou súvahou zostavenou ku dňu vzniku podniku. V zmysle čl. 7 ods. 1 Nariadenia 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 ( ďalej len „Nariadenie“) podnik preukáže svoju finančnú spoľahlivosť na základe ročnej účtovnej závierky, ktorú predtým potvrdil audítor alebo riadne akreditovaná osoba, a ktorá potvrdzuje, že každý rok disponuje imaním a rezervami v hodnote aspoň 9 000 EUR, ak sa používa jedno vozidlo, a 5 000 EUR pre každé ďalšie používané vozidlo. Na základe toho sa domnievame, že nie je možné dané skutočnosti preukázať spôsobmi ako je upravené v predmetnom ustanovení. Navrhujeme preformulovať predmetné ustanovenie tak aby bolo v súlade s právnou úpravou Nariadenia, tak ako uvádzame vyššie. | O | N | Uvedené ustanovenie a podmienka finančnej spoľahlivosti je už v súčasnom zákone č. 56/2012 Z. z., ustanovenie sa mení len v súvislosti so zmenami v taxislužbe.  V zákone sú už v súčasnosti upravené možnosti preukazovania finančnej spoľahlivosti pre podnik, ktorý existuje menej ako 15 mesiacov.  Toto ustanovenie je v zákone z dôvodu, že ak ide o začínajúceho podnikateľa, nie je možné, aby preukázal na základe ročnej účtovnej závierky, ktorú predtým potvrdil audítor alebo riadne akreditovaná osoba, že každý rok disponuje imaním a rezervami.  Túto podmienku môže splniť až po uplynutí jedného roka, resp. až po vypracovaní ročnej účtovnej závierky. Zároveň je vo všeobecnosti podnikateľ povinný podať daňové priznanie do 31. marca. Z uvedeného dôvodu pre začínajúcich podnikateľov je už v súčasnom znení zákona uvedená možnosť preukazovania finančnej spoľahlivosti v prípade, že podnik existuje menej ako 15 mesiacov. |
| **MVSR** | **k čl. I** 1. V súčasnosti má sprostredkovanie na úseku cestnej dopravy charakter (neregulovanej) voľnej živnosti. Vzhľadom na zavádzanú novú regulovanú činnosť „prevádzkovanie dispečingu“ navrhujeme zaradiť túto činnosť do zoznamu činností vylúčených z pôsobnosti živnostenského zákona, a teda v tomto smere novelizovať živnostenský zákon [§ 3 ods. 2 písm. m)]. Navrhujeme tiež doplniť do prechodných ustanovení zákona o cestnej doprave zachovanie živnostenských oprávnení na uskutočňovanie sprostredkovateľskej činnosti v oblasti dopravy získané do nadobudnutia účinnosti predloženej novely zákona o cestnej dopravy. | Z | ČA | Upravené.  Na základe diskusie sa dohodlo, že v zákone č. 56/2012 Z. z. bude doplnený článok V, ktorým sa zmení zákon č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon):  Čl. V  Zákon č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení.......sa dopĺňa takto:   1. V 3 sa odsek 2 dopĺňa písmenom zt), ktoré znie:   „zt) prevádzkovanie dispečingu podľa osobitného predpisu23qc).“.  Poznámka pod čiarou k odkazu 23qc znie:  „23qc) § 26 ods. 3 a § 28 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení zákona č. .../2018 Z. z.“.  Zároveň sa dopĺňajú do zákona č. 56/2012 Z. z. spoločné ustanovenia.  Zároveň sa do návrhu dopĺňa § 55a – Spoločné ustanovenia.  „§ 55a  **Spoločné ustanovenia**  Týmto zákonom zostáva nedotknuté vykonávanie sprostredkovateľskej činnosti v oblasti cestnej dopravy podľa osobitného predpisu.65d)  Poznámka pod čiarou k odkazu 65d znie:  „65d) Zákon č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.“. |
| **MVSR** | **k čl. I** 2. V § 41 ods. 1 navrhujeme za písmeno q) vložiť nové písmeno r), ktoré znie: „r) preskúmava rozhodnutia vydané okresnými úradmi v sídle kraja podľa § 42 písm. l) a m),“. V bode 38 § 42 navrhujeme za písmeno k) vložiť nové písmeno l), ktoré znie: „l) je odvolacím orgánom vo veciach, v ktorých rozhoduje okresný úrad v sídle kraja v prvom stupni,“ Doterajšie písmená l) a m) sa označujú ako písmená m) a n). Zároveň navrhujeme za novooznačené písmeno m) vložiť nové písmeno n), ktoré znie: „n) v rámci mimoriadnych opravných prostriedkov preskúmava rozhodnutia vydané okresnými úradmi v sídle kraja v prvom stupni,“. Doterajšie písmeno n) sa označuje ako písmeno l). Odôvodnenie: Navrhovateľ zákona v § 41 ods. 1 písm. q) na konci vypúšťa slová „a je odvolacím orgánom vo veciach, v ktorých v prvom stupni rozhodovali okresné úrady v sídle kraja“. Uvedeným vypustením vznikne nevyhnutnosť určenia iného odvolacieho orgánu. Ak má byť týmto odvolacím orgánom okresný úrad v sídle kraja (odbor opravných prostriedkov ako osobitný organizačný útvar), jeho pôsobnosť ako odvolacieho orgánu musí byť v osobitnom predpise priamo ustanovená, aby bola splnená podmienka podľa § 4 ods. 2 písm. b) zákona č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Príslušný bod:  V § 41 ods. 1 písm. q) sa na konci vypúšťajú slová „a je odvolacím orgánom vo veciach, v ktorých v prvom stupni rozhodovali okresné úrady v sídle kraja“.  sa vypúšťa. |
| **MVSR** | **k čl. I** 3. V bode 43 odporúčame slovo „odseky“ nahradiť slovom „písmená“. | O | A | Upravené. |
| **MVSR** | **k čl. I** 4. Odporúčame opraviť chybné znenie bodu 51, keďže obsahuje dve úvodné vety. | O | A | Upravené. |
| **MVSR** | **k čl. I** 5. V bode 53 žiadame nahradiť znenie odseku 7 v § 47 týmto znením: „(7) Inšpektor práce môže v spolupráci s Policajným zborom prerušiť alebo zakázať ďalšiu prepravu, ak zistí porušenia podľa tohto zákona.“. Odôvodnenie: Máme za to, že inšpektor práce by nemal mať samostatné oprávnenie zastavovať vozidlo na ceste a navrhujeme v zákone o cestnej doprave zaviesť obdobný režim ako je upravený v zákone č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave, podľa ktorého vozidlá zastavuje príslušník Policajného zboru a inšpektor práce nariaďuje odstavenie vozidla alebo zakazuje jeho používanie. | Z | ČA | Na základe rozporového konania s MPSVaR SR sa inšpektoráty práce nedopĺňajú medzi orgány odborného dozoru, z tohto dôvodu je uvedená pripomienka bezpredmetná. |
| **MVSR** | **k čl. I** 6. V bode 58 žiadame odsek 1 v § 49 doplniť písmenom l) v znení: „l) ako vodič prevádzkovateľa cestnej dopravy zaparkoval vozidlo na inom mieste ako v priestoroch technickej základne alebo v priestoroch určených obcou na tento účel.“. V nadväznosti na doplnenie tohto priestupku je potrebné v § 49 doplniť pokutu za jeho spáchanie do 100 eur v riadnom konaní, pokutu do 50 eur v blokovom a rozkaznom konaní a doplniť tiež pôsobnosť na prejednávanie tohto priestupku v blokovom konaní pre orgány Policajného zboru. Odôvodnenie: Podľa § 7 písm. e) zákona o cestnej doprave je dopravca povinný zabezpečiť, aby prevádzkované vozidlá parkovali a garážovali v priestoroch technickej základne alebo v priestoroch určených obcou na tento účel. Parkovanie nákladných vozidiel a autobusov na iných miestach ako na to určených (technická základňa dopravcu, miesto určené obcou) výrazne komplikuje a sťažuje parkovanie osobných motorových vozidiel v mestách a obciach a pokiaľ parkujú v súlade s pravidlami cestnej premávky, nie je možné takéto ich parkovanie v súčasnosti postihovať. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že uvedené porušenie nebude v zákone č. 56/2012 Z. z. ako priestupok, ale ako správny delikt v § 48 v znení:  „e) nezabezpečil, aby prevádzkované vozidlá parkovali a garážovali v priestoroch technickej základne alebo v priestoroch určených obcou na tento účel“.  Zdôvodnenie:  Parkovanie nákladných vozidiel a autobusov na iných miestach ako na to určených (technická základňa dopravcu, miesto určené obcou) výrazne komplikuje a sťažuje parkovanie osobných motorových vozidiel v mestách a obciach a pokiaľ parkujú v súlade s pravidlami cestnej premávky, nie je možné takéto ich parkovanie v súčasnosti postihovať. Ide o osobitné prípady, kedy vodiči parkujú na rôznych miestach v centrách miest, ktoré nie sú vhodné na dlhodobé parkovanie nákladných vozidiel alebo autobusov. |
| **MVSR** | **k čl. III** 7. Čl. III žiadame vypustiť. Odôvodnenie: Obecné polície v rámci Slovenskej republiky sú poriadkové útvary obce, pričom ich základné úlohy sú uvedené v § 3 zákona o obecnej polícii [najmä zabezpečenie verejného poriadku v obci, spolupôsobenie pri ochrane jej obyvateľov a iných osôb v obci pred ohrozením ich života a zdravia, spolupôsobenie s príslušnými útvarmi Policajného zboru pri ochrane majetku obce a majetku občanov, zabezpečenie ochrany životného prostredia v obci, zabezpečenie dodržiavania všeobecne záväzných nariadení obce, objasňovanie a prejednávanie priestupkov v blokovom konaní proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktoré sú taxatívne uvedené v § 3 ods. 1 písm. f) body 1 a 2 (tzv. „statická doprava“)]. Medzi základné úlohy obecnej polície by mala patriť najmä ochrana verejného poriadku v obci, ktorá má však klesajúci trend. Zo správ o činnosti obecných polícií v Slovenskej republike za roky 2014 až 2017 vyplýva jednoznačný záver, že činnosť týchto poriadkových útvarov obce sa v značnej miere zameriava na jednu úzku oblasť protiprávneho konania občanov, ktorou sú priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky predstavujú až 74,79 %-ný podiel z celkového počtu registrovaných priestupkov obecných polícií v roku 2017. S poukazom na vyššie uvedené nepovažujeme za žiaduce priznať príslušníkom obecnej polície oprávnenie uvedené v čl. III, keďže by sa tým ešte viac zúžil priestor na plnenie ich základných úloh. | Z | ČA | Upravené  Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2018.  Na rozporovom konaní bolo dohodnuté, bod 1 v článku III (zákon č. 564/1991 Zb.) znie:  V § 8 sa odsek 1 dopĺňa písmenom g), ktoré znie:  „g) zastavovať vozidlá za účelom kontroly dodržiavania podmienok prevádzkovania taxislužby podľa osobitného predpisu.9b)“.  Poznámka pod čiarou k odkazu 9b znie:  „9b) Napríklad § 27, § 29 a § 30 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.“. |
| **MZVaEZSR** | **Čl. I bod 9. § 5 ods. 6 písm. a)** Odporúčame preformulovať ustanovenie do jednotného čísla. Celý návrh odporúčame zosúladiť s bodom 3. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. | O | N | Obdobná právna úprava už v súčasnosti je v právnom systéme zavedená. |
| **MZVaEZSR** | **Čl. I 9. bodu § 5 ods. 6** Odporúčame slová "nepokračujú dedičia" nahradiť slovami "nepokračuje dedič". | O | N | Obdobná právna úprava už v súčasnosti je v právnom systéme zavedená. |
| **MZVaEZSR** | **doložke zlučiteľnosti návrhu právneho predpisu s právom EÚ** Odporúčame zaradiť smernicu Komisie (EÚ) 2018/217 z 31. januára 2018 medzi legislatívne akty prijaté po nadobudnutí platnosti Lisabonskej zmluvy. | O | ČA | Doložka upravená podľa nového vzoru. |
| **MZVaEZSR** | **Čl. I bod 9. § 5 ods. 6** Za slovom "pokračovať" odporúčame vypustiť dvojbodku. | O | A | Upravené. |
| **MŽPSR** | **celému materiálu** bez pripomienok | O | A |  |
| **NBS** | **K čl. I** K čl. I bodu 2 Slovo „písmeno“ navrhujeme nahradiť slovom „písmenom“. K čl. I bodu 21 Na začiatok dopĺňaného písmena j) navrhujeme vložiť úvodzovky dole. K čl. I bodu 27 Navrhujeme takéto znenie úvodnej vety: „V § 24 ods. 1 sa na konci bodka nahrádza bodkočiarkou a pripájajú sa tieto slová:“. K čl. I bodu 29 Poznámky pod čiarou k bodom 46b až 46e navrhujeme dať na koniec bodu 29. V § 27 ods. 4 úvodnej vete navrhujeme vypustiť dvojbodku a v písmene e) číslovku „10“ nahradiť slovom „desiatich“. V § 27 ods. 13 úvodnej vete navrhujeme vypustiť dvojbodku. V § 28 ods. 9 úvodnej vete navrhujeme vypustiť dvojbodku. V § 28 navrhujeme preformulovať odsek 14, pretože text písmena b) nenadväzuje na úvodnú vetu. K čl. I bodu 40 Slovo „písm.“ navrhujeme nahradiť slovom „písmeno“. K čl. I bodu 43 V poslednej vete navrhujeme slovo „odseky“ nahradiť slovom „písmená“. K čl. I bodu 48 Na konci odseku 9 navrhujeme vypustiť úvodzovky. K čl. I bodu 51 V bode 51 navrhujeme vypustiť slová „V § 47 odsek 1 znie: „(1)““. K čl. I bodu 52 Slová „ods. 20 a ods. 21“ navrhujeme nahradiť slovami „ods. 20 a 21“ a slová „ods. 14 a ods. 15“ navrhujeme nahradiť slovami „ods. 14 a 15“. K čl. I bodu 54 Na začiatok úvodnej vety navrhujeme vložiť predložku „V“ a v odseku 1 písm. r) na konci bodku nahradiť čiarkou K čl. I bodu 57 V odseku 7 navrhujeme číslovky 6 a 5 vypísať slovom. K čl. I bodu 58 V odseku 3 navrhujeme číslovky 6 a 5 vypísať slovom. K čl. I bodu 61 Slovo „dopĺňa“ navrhujeme nahradiť slovom „vkladá“. K čl. I bodom 67 a 68 V úvodnej vete navrhujeme vypustiť slovo „nový“. | O | ČA | Upravené. |
| **NBS** | **K čl. III** K čl. III bodu 1 Slová „za účelom“ navrhujeme nahradiť slovami „na účely“. | O | N | Text dohodnutý a odsúhlasený s MV SR. |
| **NROZP v SR** | **§ 13 ods. 2** Do § 13 ods. 2 navrhujeme doplniť písm. e) s nasledujúcim textom: „e) v prímestskej doprave a v diaľkovej doprave požadovať od osádky vozidla na vyžiadanie ohlasovanie názvov zastávok“ Odôvodnenie: Navrhujeme, aby povinnosťou osádky vozidla v prímestskej a diaľkovej autobusovej doprave bolo ohlasovanie názvov zastávok na základe vyžiadania od cestujúceho. Nie vždy cestujúci cestuje do cieľovej zastávky, ktorú pozná a ohlásenie zastávky mu značne uľahčuje orientáciu. | Z | ČA | Upravené  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že toto právo je čiastočne už v súčasnosti upravené v § 13 ods. 2 písm. c) zákona č. 56/2012 Z. z., ktoré platí všeobecne v pravidelnej doprave. § 13 sa doplní písm. e), ktoré znie:  „e) požadovať od osádky autobusu ohlásenie zastávky“. |
| **NROZP v SR** | **§ 7** Do § 7 „Všeobecné povinnosti dopravcu“ navrhujeme doplniť nasledujúcu povinnosť: „h) v pravidelnej mestskej doprave používať len vozidlá vybavené informačným systémom oznamovania zastávok, vrátane hlasových informačných systémov“. V prechodných ustanoveniach nadväzne stanoviť dostatočne dlhé obdobie na úpravu už používaných vozidiel. Odôvodnenie: Navrhujeme, aby povinnosťou dopravcu prevádzkujúceho mestskú hromadnú dopravu osôb bolo používať na tento účel len vozidlá vybavené informačným systémom oznamovania zastávok vrátane oznamovania zastávok hlasovým informačným systémom potrebným pre cestujúcich so zrakovým postihnutím. Ale prínosom je i pre ostatných cestujúcich, ak napr. z dôvodu preplnenia autobusu alebo polohy cestujúceho nie je možné čítať oznamy na svetelnom paneli. Pokiaľ táto povinnosť nebude do zákona zapracovaná, bude záležať len od „dobrej vôle“ dopravcu, či informačnými systémami vozidlá vybaví alebo nie. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Z dôvodu, že takáto úprava nebola predmetom medzirezortného pripomienkového konania a znamenala by výrazný zásah do nákladov dopravcov, nie je možné bez vedomia ostatných dotknutých subjektov takúto zmenu zapracovať.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že uvedená povinnosť bude navrhnutá pri ďalšej novelizácii zákona č. 56/2012 Z. z. tak, aby bola už predmetom medzirezortného pripomienkového konania. |
| **NROZP v SR** | **§ 13 ods. 4** Text § 13 ods. 4: „(4) Cestujúci so zdravotným postihnutím so psom so špeciálnym výcvikom alebo cestujúci so zníženou pohyblivosťou majú právo na vyhradené miesto.“ žiadame zmeniť na: „(4) Cestujúci so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou a pes so špeciálnym výcvikom majú právo na vyhradené miesto.“ Ide o pripomienku zásadnú. Odôvodnenie: Zo súčasného textu ods. 4 vyplýva, že právo na vyhradené miesto má len ten cestujúci so zdravotným postihnutím, ktorý je sprevádzaný psom so špeciálnym výcvikom a cestujúci so zníženou pohyblivosťou. Podľa znenia predmetného odseku by nemal mať právo na vyhradené miesto cestujúci so zdravotným postihnutím, ktorý nevyhovuje aspoň jednej z týchto podmienok, čím sa výrazne zužuje okruh cestujúcich so zdravotným postihnutím, ktorým zákon zaručuje právo na vyhradené miesto, čo asi nebolo úmyslom predkladateľa návrhu. | Z | A | Upravené |
| **NROZP v SR** | **§ 15 ods. 5** V § 15 ods. 5 navrhujeme doplniť vetu: „Na webovom sídle a na autobusových staniciach sa zverejňuje i číslo nástupišťa, z ktorého autobus odchádza.“ Odôvodnenie: Pre ľahšiu orientáciu cestujúcich navrhujeme do zákona zakotviť povinnosť dopravcu uvádzať na svojom webovom sídle i číslo nástupišťa, z ktorého autobus odchádza. | Z | ČA | Upravené  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní s dohodlo, že táto pripomienka bude zapracovaná:  V § 15 ods. 5 sa na konci vkladá táto veta:  „Dopravca je povinný zverejniť na webovom sídle a na autobusových staniciach aj číslo nástupišťa, z ktorého autobus odchádza; to neplatí, ak táto informácia nie je vopred známa.“. |
| **NROZP v SR** | **§ 27** V § 27 žiadame za ods. 18 vložiť nový ods. 19 s nasledujúcim textom: „(19) V rozhodnutí o udelení koncesie dopravný správny orgán uloží prevádzkovateľovi taxislužby na každých 15 prevádzkovaných vozidiel taxislužby povinnosť používať určitý druh alebo typ vozidiel vzhľadom na vybavenie vozidla na prepravu osoby sediacej na invalidnom vozíku.“ Odôvodnenie: Do návrhu novelizovaných ustanovení o taxislužbe neboli prevzaté nasledujúce ustanovenia súčasnej právnej úpravy: § 27 ods. 7 písm. a) ” „(7) V rozhodnutí o udelení koncesie môže dopravný správny orgán žiadateľovi uložiť povinnosť a) používať určitý druh alebo typ vozidiel vzhľadom na vek vozidla, jeho vybavenie a technickú úroveň alebo na vybavenie vozidla na prepravu vybraných skupín cestujúcich a psa so špeciálnym výcvikom,“ § 30 ods 5 „(5) Prevádzkovateľ taxislužby musí mať na každých 15 prevádzkovaných vozidiel taxislužby najmenej jedno vozidlo taxislužby, ktoré je počtom sedadiel alebo veľkosťou batožinového priestoru alebo ložného priestoru uspôsobené alebo vybavené na prepravu viac ako štyroch a najviac ôsmich cestujúcich, vybraných skupín cestujúcich s príslušenstvom, veľkého počtu kusov batožiny alebo rozmernej batožiny.“ Žiadame, aby bola zákonom prevádzkovateľom taxislužby s najmenej 15 vozidlami ustanovená povinnosť prevádzkovať minimálne 1 vozidlo uspôsobené na prepravu osoby sediacej na invalidnom vozíku. Pokiaľ takéto ustanovenie z návrhu zákona vypadne, môže nastať problém pre osoby na invalidnom vozíku objednať si i vo väčších mestách prepravu taxíkom, nakoľko prevádzkovatelia nebudú mať vo svojom vozovom parku vhodné väčšie vozidlo, nakoľko im zákon už takúto povinnosť nebude ukladať. | Z | ČA | Upravené  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Vzhľadom aj na pripomienku Taxify sa táto pripomienka akceptuje čiastočne, ide o kompromisné znenie, ktoré platilo aj doteraz, pretože určitá skupina pripomienkujúcich žiada toto ustanovenie vypustiť, druhá skupina žiada toto ustanovenie ešte sprísniť.  Na základe rozporového konania sa do návrhu zákona doplní súčasne platné znenie, ktoré bude upravené nasledovne:  V § 29 ods. 1 sa doplní písm. g):  „g) mať na každých 15 prevádzkovaných vozidiel taxislužby najmenej jedno vozidlo taxislužby, ktoré je počtom sedadiel alebo veľkosťou batožinového priestoru alebo ložného priestoru uspôsobené alebo vybavené na prepravu viac ako štyroch a najviac ôsmich cestujúcich, vybraných skupín cestujúcich s príslušenstvom, veľkého počtu kusov batožiny alebo rozmernej batožiny.“. |
| **NSK** | **k novele zákona č. 56.2012 Z.z. o cestnej doprave** Z navrhovaného znenia § 43, písm e) navrhujeme vypustiť texty "osobokilometre" a "vnútroštátnej osobitnej pravidelnej a vnútroštátnej príležitostnej autobusovej dopravy". Odôvodnenie: Osobokilometer ako štatistický údaj stratil pre objednávateľa dopravných služieb (samosprávny kraj)opodstatnenie pre účely vyhodnocovania,res. jednotliví dopravcovia používajú rôzne spôsoby výpočtu (exaktný podľa počtov predaných CL v jednotlivých druhoch), čo spôsobí, že údaje nebudú porovnateľné. Pri vnútroštátnej osobitnej pravidelnej a vnútroštátnej príležitostnej autobusovej doprave z dôvodu, že sa jedná o komerčný druh zo strany dopravcov, nemá KRAJ žiadne údaje z vykonávania daných služieb k dispozícii. Žiadame vypustiť návrh § 48, ods.8 v znení "Ministerstvo uloží pokutu od 1 000 eue do 20 000 eur vyššiemu územnému celku za neplnenie povinnosti podľa § 43 písm. e) alebo obci za neplnenie povinnosti § 44 písm. i) Odôvodnenie: Samosprávny kraj nemá v zmluvne stanovených povinnostiach s dopravcom zakotvenú povinnosť poskytovať zákonom navrhované prevádzkové údaje v danej štruktúre tretej osobe. Bez zákonom stanovenej povinnosti dopravcov poskytovať údaje objednávateľom v presne špecifikovanej podobe, nie je KRAJ schopný tieto údaje poskytovať ministerstvu. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Text upravený na základe výsledkov z rozporového konania a následného odsúhlasenia konečného návrhu. |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti** 1. Upozorňujeme, že uznesením vlády SR č. 251/2018 s účinnosťou od 1. júna 2018 sa menia a dopĺňajú Legislatívne pravidlá vlády Slovenskej republiky, kde sa mení doložka zlučiteľnosti a zosúlaďuje sa s doložkou zlučiteľnosti podľa Legislatívnych pravidiel tvorby zákonov v znení poslednej novely zo 16. mája 2018. Žiadame preto prepracovať doložku zlučiteľnosti podľa Legislatívnych pravidiel vlády SR v znení účinnom od 1. júna 2018. 2. Žiadame doplniť do doložky zlučiteľnosti nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009. | O | A | Upravené |
| **OAPSVLÚVSR** | **K Čl. I bodu 29, k § 27 ods. 3** Dávame predkladateľovi na zváženie, aby prehodnotil a upravil požiadavku kladenú na žiadateľa o koncesiu v navrhovanom § 27 ods. 3 písm. a) „ má pobyt alebo sídlo na území Slovenskej republiky“. Upozorňujeme, že takáto podmienka je v rozpore so slobodou voľného pohybu služieb v zmysle Zmluvy o fungovaní Európskej únie. V platnej právnej úprave táto požiadavka na žiadateľa o koncesiu nie je upravená. Predkladateľ sa k zavedeniu tejto novej povinnosti v osobitnej časti dôvodovej správy k návrhu zákona nevyjadril a ani ju iným spôsobom neodôvodnil. Predkladateľ neuvádza akým spôsobom bude upravená prípadná situáciu, ktorá môže nastať pre súčasných držiteľov koncesie, ktorí nemajú pobyt alebo sídlo na území Slovenskej republiky de lege lata. Dávame do pozornosti, že predkladateľ v navrhovanom znení § 28 ods. 2, ktorý upravuje požiadavky pre žiadateľa o povolenie na prevádzkovanie dispečingu nevyžaduje sídlo alebo pobyt len na území Slovenskej republiky. V tomto prípade je povinnosť stanovená alternatívne aj ako sídlo alebo pobyt na území členského štátu. Z hore uvedených dôvodov žiadame, aby predkladateľ upravil požiadavku kladenú na žiadateľa o koncesiu, a to tak, že sídlo alebo pobyt žiadateľa bude stanovený alternatívne (na území SR alebo v inom členskej štáte). | O | A | Upravené |
| **OAPSVLÚVSR** | **K Čl. I bodu 10, k § 6 ods. 5** Podľa návrhu ustanovenia § 6 ods. 5 prevádzkovateľ cestnej dopravy môže svoju finančnú spoľahlivosť podniku, ktorý existuje menej ako 15 mesiacov preukazovať výpisom z obchodného registru, zakladateľskou zmluvou, zakladateľskou listinou alebo otváracou súvahou zostavenou ku dňu vzniku podniku. Navrhovateľa upozorňujeme, že uvedené znenie Čl. I bodu 10, k § 6 ods. 5 je v rozpore s čl. 7 ods. 1 nariadenia 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 v platnom znení. V zmysle ustanovenia čl. 7 ods. 1 v spojení s čl. 3 ods. 1 písm. c) „podnik musí byť neustále schopný plniť svoje finančné záväzky počas celého účtovného roku. Na tento účel musí podnik preukázať na základe ročnej účtovnej závierky, ktorú predtým potvrdil audítor alebo riadne akreditovaná osoba, že každý rok disponuje imaním a rezervami v hodnote aspoň 9 000 EUR, ak sa používa jedno vozidlo, a 5 000 EUR na každé ďalšie používané vozidlo.“. Žiadame predkladateľa, aby uvedené ustanovenie preformuloval. | O | N | Uvedené ustanovenie a podmienka finančnej spoľahlivosti je už v súčasnom zákone č. 56/2012 Z. z., ustanovenie sa mení len v súvislosti so zmenami v taxislužbe.  V zákone sú už v súčasnosti upravené možnosti preukazovania finančnej spoľahlivosti pre podnik, ktorý existuje menej ako 15 mesiacov.  Toto ustanovenie je v zákone z dôvodu, že ak ide o začínajúceho podnikateľa, nie je možné, aby preukázal na základe ročnej účtovnej závierky, ktorú predtým potvrdil audítor alebo riadne akreditovaná osoba, že každý rok disponuje imaním a rezervami.  Túto podmienku môže splniť až po uplynutí jedného roka, resp. až po vypracovaní ročnej účtovnej závierky. Zároveň je vo všeobecnosti podnikateľ povinný podať daňové priznanie do 31. marca. Z uvedeného dôvodu pre začínajúcich podnikateľov je už v súčasnom znení zákona uvedená možnosť preukazovania finančnej spoľahlivosti v prípade, že podnik existuje menej ako 15 mesiacov. |
| **OAPSVLÚVSR** | **K tabuľke zhody** Predkladateľ v poznámke (stĺpci 8) v tabuľke zhody k transpozícii smernice Komisie (EÚ) 2018/217 z 31. januára 2018 uvádza, že „prílohy k Európskej dohode o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí ADR budú uverejnené prostredníctvom oznámenia Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí SR v Zbierke zákonov do 3. júla 2018“. Uvedené oznámenie v Zbierke zákonov k dnešnému dňu 16.7.2018, Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR nepublikovalo. Žiadame predkladateľa, aby v tabuľke zhody riadne preukázal transpozíciu predmetného ustanovenia platným právnym predpisom. | O | A | Upravené |
| **OAPSVLÚVSR** | **Pripomienka nad rámec návrhu zákona** Žiadame, aby predkladateľ v zmysle bodu 62.6. Príloha č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky doplnil dodatok „v platnom znení“ v poznámke pod čiarou k odkazu 22). | O | N | Poznámka pod čiarou má len informatívny charakter. Takáto zmena by mala vplyv zmenu takmer všetkých poznámok pod čiarou a taktiež vplyv na výrazne vyšší počet bodov novely. |
| **OZKT** | **Výpočet ceny na základe GPS** Jedinou legálnou možnosťou, ako určiť cenu prepravného je taxameter. Taxameter je určené meradlo v zmysle Slovenských technických noriem aj v zmysle Zákona o metrológii. STN (Slovenské technické normy) sú právne záväzné a tvoria súčasť právneho poriadku Slovenskej republiky. STN 50148 je identická s Európskou normou EN 50148, ktorá podrobne určuje spôsob fungovania pre elektronické taxametre, metódu výpočtu, počítanie času, počítanie vzdialenosti, zabezpečenie, merné jednotky, najväčšiu prípustnú chybu, konštantu zariadenia a veľa iného. Sme presvedčení, že v súčasnosti nie sme legislatívne ani technicky pripravení zabezpečovať korektné meranie cien jazdného inak a ako overeným taxametrom. Žiadna EN ani STN nehovorí o zariadení GPS ako o meradle ceny za prejdenú vzdialenosť. Preto považujeme umožnenie merania ceny pomocou GPS za chybný a neodborný krok, vzhľadom na vysokú nepresnosť GPS zariadení, možnosti rušenia GPS signálu, výpadku internetového pripojenia a podobne. Prípadné umožnenie merania ceny pomocou GPS v spojitosti s mobilnými aplikáciami, považujeme za ústupok voči nadnárodným spoločnostiam, ktoré v Slovenskej republike doteraz vedome niekoľko rokov porušovali zákony. Nie je prípustné, aby sa legislatíva SR prispôsobovala zahraničným nadnárodným spoločnostiam na úkor domácich poskytovateľov osobnej dopravy. | O | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 26.7.2018.  Na rozporovom konaní bolo dohodnuté, že pri určovaní ceny bude dôležité, či sa dohodne vopred alebo bude určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času.  Ak bude cena určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času, bude musieť byť vypočítaná určeným meradlom, ktorým je v súčasnosti taxameter.  V druhom prípade bude možné dohodnúť cenu pred začatím prepravy, v tomto prípade sa cena nemôže meniť na základe skutočne prejdenej vzdialenosti alebo času, pôjde o pevnú cenu dohodnutú pred začatím prepravy. |
| **OZKT** | **Diskriminácia** Navrhovanú novelu považujeme za exemplárny príklad diskriminácie v podnikateľskom prostredí. Rozdiel medzi "digitálnou platformou" a klasickými taxislužbami resp. dispečingami v podobe aké ich poznáme dnes je len vo forme objednávania služieb. Dodaná služba podnikateľským subjektom je totožná v oboch prípadoch a to odvoz z bodu A do bodu B za odplatu. Zvoľnenie podmienok pre ktorúkoľvek z týchto skupín je v rozpore s ustanoveniami zákona č. 365/2004 Z.z. a to konkrétne §2a ods. (3) a rovnako v rozpore so zásadou zákazu diskriminácie, ktorú možno aplikovať aj na podnikateľské subjekty. Máme za to, že v tomto prípade sa jednoznačne jedná o zvýhodnenie vodičov "digitálnych platforiem" pred podnikateľmi dnešných "klasických" taxislužieb. Navrhovateľ v priložených dokumentoch deklaruje, že predmetná novela sa dotkne hlavne nových podnikateľských subjektov. Toto tvrdenie však nie je pravdou, nakoľko podnikatelia v oblasti taxislužby boli schválením zákona č.56/2012 Z.z. nútení splniť veľké množstvo podmienok, ktoré spĺňajú dodnes. V navrhovanej novele sa náhle otvára priestor pre podnikanie princípom „dvojitého metra“ aj vodičom, ktorí teraz prísne podmienky nebudú musieť spĺňať a pôvodní držitelia koncesií náročnejšie podmienky splnili, spĺňajú a budú musieť spĺňať naďalej, čím sa vytvoria dve skupiny podnikateľských subjektov, ktoré poskytujú rovnakú službu s jediným rozdielom (systémom objednávania), čo považujeme za rozpor s vnútroštátnym právom a právom Európskej únie. | Z | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 26.7.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  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.  Aplikačná prax od roku 2012 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. |
| **OZKT** | **Definícia digitálnej platformy** Predkladateľ v §26, ods. (3), posledné slovné spojenie "digitálnej platformy" v nominatíve "digitálna platforma" uvádza definíciu digitálnej platformy formou poznámky pod čiarou "46b" na "§ 2 písm. ag) zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov". Práve § 2 písm. ag) zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov znie "digitálnou platformou hardvérová platforma alebo softvérová platforma potrebná na vytvorenie aplikácií a správu aplikácií,". Takáto definícia "digitálnej platformy" je maximálne neurčitým pojmom, a z tejto definície nie je známe čo vlastne digitálna platforma je. Na termíne "digitálna platforma" je založená v podstate celá novela predmetného zákona. Nie je prípustné, aby bol do zákona zavedený pojem, ktorý v podstate nikto netuší, čo daný pojem predstavuje, resp. čo konkretne pomenúva. Z predmetného návrhu jednoznačne nevyplýva, čo predkladateľ rozumie pod pojmom "digitálna platforma". | Z (O) | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 26.7.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Definícia digitálnej platformy:  V prípade pojmu digitálna platforma sa návrh zákona odvoláva na § 2 písm. ag) zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 595/2003 Z. z.“), podľa ktorého sa pod pojmom digitálna platforma už v súčasnosti rozumie hardvérová platforma alebo softvérová platforma potrebná na vytvorenie aplikácií a správu aplikácií. Pojem „digitálna platforma“ bol zavedený do zákona č. 595/2003 Z. z. zákonom č. 344/2017 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení zákon č. 563/2009 Z. z. o správe daní (daňový poriadok) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, s účinnosťou od 1.1.2018. Z dôvodu zabezpečenia jednotnej terminológie a vzhľadom na to, že tento pojem už je použitý v zákone č. 595/2003 Z. z., bude tento pojem po dohode s MF SR použitý aj v novele zákona č. 56/2012 Z. z. Zákon č. 56/2012 Z. z. však nebude určovať podrobnosti týkajúce sa digitálnej platformy. |
| **OZKT** | **Zrušenie odbornej spôsobilosti** Získanie odbornej spôsobilosti je v súčasnosti najdôležitejším a kľúčovým kvalifikačným predpokladom získania koncesie nutnej na vykonávanie taxislužby. Súhlasíme s tvrdením predstaviteľov MDaV SR, že obsah skúšky odbornej spôsobilosti je vhodné upraviť tak, aby lepšie vyhovoval súčasnej dobe a súčasným podmienkam na trhu taxislužieb. Máme za to, že odbornú spôsobilosť ako podmienku pre získanie oprávnenia na vykonávanie taxislužby – koncesie, je potrebné ponechať, avšak je potrebné aktualizovať, zmeniť, či doplniť obsah skúšky OS s cieľom prispôsobiť ho súčasným podmienkam s dôrazom na nastavenie otázok smerom k požiadavkám, ktoré by mali byť kladené na vodičov taxi a podnikateľov v oblasti taxi. Napríklad odporúčame do obsahu skúšok OS doplniť otázky z oblasti miestopisu, či základov poskytnutia prvej pomoci. Túto požiadavku odôvodňujeme snahou skvalitniť taxislužbu, zachovať a zvyšovať ochranu spotrebiteľa a podporiť nielen rozvoj cestovného ruchu, ale aj bezpečnosť pasažierov. Argumentácia, že v dobe GPS taxikár nemusí nutne ovládať miestopis neobstojí, nakoľko pomocou GPS navigácie nevie vodič taxislužby poradiť zákazníkovi napríklad možnosť slušného ubytovania, slušnú reštauráciu, či pamiatky a osobitosti mesta, a podobne. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 26.7.2018.  Rozpor naďalej trvá. Alternatívne boli doplnené podmienky pri vydávaní preukazu vodiča vozidla taxislužby, a to psychická a zdravotná spôsobilosť. |
| **RÚZSR** | **3. Zásadná pripomienka k čl. I., novelizačný bod 29, v časti §29 odsek 1, písmeno d)** RÚZ navrhuje modifikovať znenie ustanovenia nasledovne: “označiť každé prevádzkované vozidlo na predných ľavých a pravých dverách obchodným menom prevádzkovateľa taxislužby; to neplatí, ak dopravca poskytuje služby prostredníctvom digitálnej platformy alebo na objednávku,” Odôvodnenie: Jedným zo základných atribútov zdieľanej ekonomiky je využitie tých ekonomických statkov a príležitostí, ktoré by bez jej existencie ostali nevyužité, respektíve by boli využité len v obmedzenej miere. V prípade služieb osobnej prepravy ide predovšetkým o vozidlo, moderný telefón a voľný čas. Máme zato, že vodič, ktorý má záujem poskytovať služby osobnej prepravy a splní všetky podmienky na udelenie licencie, by mal možnosť v záujme maximálneho využitia ekonomických statkov využívať a kombinovať všetky dostupné digitálne služby na trhu podľa svojho uváženia. Ak sa stanoví povinnosť mať na predných dverách meno prevádzkovateľa taxislužby, povedie to k absolútne neprehľadnej situácii v systéme označovania. Zároveň môže dôjsť k fixovaniu vodiča len na jednu spoločnosť, a teda k obmedzeniu využitia služieb viacerých sprostredkovateľov paralelne. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2018.  Rozpor naďalej trvá.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že označenie na dverách by malo zostať, rozpor však zostáva v označení obchodným menom.  Z dôvodu zabezpečenia identifikácie prevádzkovateľa taxislužby sa v návrhu ponecháva označenie obchodným menom a aj označenie strešným svietidlom TAXI pri všetkých prevádzkovateľoch taxislužby.  Cieľom návrhu zákona je vytvoriť jednotné a rovnaké podmienky pre všetkých. |
| **RÚZSR** | **1. Zásadná pripomienka k čl. I., novelizačný bod 29, v časti §27 odsek 9** RÚZ navrhuje platnosť koncesie neobmedzovať na konkrétne časové obdobie Odôvodnenie: Navrhujeme časovo neobmedzovať platnosť koncesie v prípade, že žiadateľ splnil všetky zákonné podmienky pri prvej žiadosti o koncesiu a opakované preukazovanie spĺňania podmienok a s tým spojené náležitosti by spôsobovali zbytočné prieťahy nielen pre držiteľa koncesie, ale aj prácu navyše pre príslušné štátne orgány. Z nášho pohľadu dostačujúce riešenie predstavuje kontrola spĺňania podmienok v rámci kontrolného mechanizmu orgánov odborného dozoru. | Z (O) | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  V oblasti cestnej dopravy majú doklady na podnikanie obmedzenú platnosť, či už to je v osobnej alebo nákladnej doprave alebo v taxislužbe.  Platnosť koncesie sa ponecháva z dôvodu väčšej prehľadnosti systému. |
| **RÚZSR** | **2. Zásadná pripomienka k čl. I., novelizačný bod 29, v časti §27 odsek 18** RÚZ navrhuje rozšíriť vek vozidla spôsobilého na evidenciu v koncesii z 8 na 10 rokov. Odôvodnenie: Obmedzenie veku vozidla spôsobilého byť vozidlom taxislužby zaevidovanom v koncesii je príliš striktné a z nášho pohľadu predstavuje určitú hrozbu diskriminácie vozidiel, ktoré síce prekročili vek 8 rokov, ale sú plne spôsobilé byť vozidlom taxislužby a poskytovať plnohodnotné služby. Neexistuje objektívny dôvod, prečo by vozidlo, ktoré prejde riadnou a pravidelnou technickou a emisnou kontrolou a splní všetky zákonom predpísane podmienky, nemohlo poskytovať prepravné služby. V mnohých okolitých krajinách pritom práve z vyššie uvedených dôvodov neexistuje žiaden vekový limit. Ide predovšetkým o Českú republiku, Poľsko, či Rumunsko. Stanovenie vekovej hranice na 8 rokov je veľmi prísne aj z pohľadu priemerného veku vozidiel v SR. Podľa oficiálnych štatistík Európskej asociácie výrobcov automobilov (ACEA) z roku 2015 bol priemerný vek vozidiel na Slovensku 13,4 roka. | Z | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Upravené.  Vek vozidla osem rokov pri zaevidovaní vozidla do koncesie sa ruší. Ide o podmienku, ktorú musí vozidlo splniť len pri zaevidovaní vozidla do koncesie. Následne po vydaní koncesie môže jazdiť až do veku 18 rokov. Z uvedeného dôvodu sa ruší táto podmienka veku vozidla. |
| **RÚZSR** | **4. Zásadná pripomienka k čl. IV** RÚZ navrhuje zmeniť účinnosť zákona z 1. apríla 2019 na 1. januára 2019 Odôvodnenie: Pôvodne navrhovanú účinnosť zákona (t.j. od 1. apríla 2019) považujeme za neopodstatnene neskorý termín. Vzhľadom na očakávanú štandardnú dĺžku legislatívneho procesu neexistuje objektívny dôvod na zotrvanie na tomto termíne. Práve naopak, existuje viacero argumentov, prečo je potrebné prijať novelu zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave čím skôr. Prvým dôvodom je skutočnosť, že návrh novely prichádza vzhľadom na rýchly rozvoj digitálnej ekonomiky a nezastaviteľný nástup moderných technológii v oblasti dopravy so značným oneskorením. Každé oddialenie reformy, ktorá má za cieľ reagovať na celospoločenské a ekonomické zmeny, je potrebné vnímať ako premárnenú príležitosť. Druhým dôvodom je skutočnosť, že hoci existovali objektívne dôvody na urýchlené prijatie novely zákona, tak proces prípravy jej návrhu trval vyše dvoch rokov. Hoci bola predbežná informácia k návrhu zákona (P/2018/61) zverejnená už 12.3.2018, tak návrh novely zákona bol zaradený do medzirezortného pripomienkového konania až 22.6.2018. Tretím dôvodom je skutočnosť, že spoločnosť Uber ako jeden z hlavných predstaviteľov využívania moderných technológií v oblasti dopravy pozastavil svoju činnosť na základe kontroverzného rozhodnutia Okresného súdu Bratislava I a od 27.3.2018 neposkytuje svoje služby. Toto rozhodnutie malo bezprostredný negatívny dopad na stovky aktívnych vodičov a desiatky tisíc aktívnych cestujúcich. Urgentnosť prijatia reformy je preto potrebné vnímať práve v kontexte veľkého dopytu a obľúbenosti služieb akými je Uber a iné. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  **Rozpor trvá**  Ministerstvo dopravy a výstavby SR vyhodnocuje medzirezortné pripomienkové konanie, zapracováva pripomienky a organizuje stretnutia so subjektmi, ktoré dali zásadné pripomienky. V rámci medzirezortného pripomienkového konania bolo zaslaných 232 pripomienok, z toho 82 zásadných, čo zvyšuje prácnosť vyhodnocovania pripomienok od rôznych záujmových skupín.  Po vyhodnotení medzirezortného pripomienkového konania bude vedenie ministerstva informované o stave prípravy zákona, ako aj o dôvodoch neakceptovania niektorých pripomienok. Po ukončení prípravy zákona bude následne návrh zákona zaslaný na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, na prerokovanie v Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR, a následne návrh zákona musí byť prerokovaný vo vláde SR. Ak by návrh zákona v riadnom legislatívnom procese mal nadobudnúť účinnosť 1. januára 2019, mal by byť zaslaný do NR SR na prerokovávanie 24. augusta 2018. Tento termín vzhľadom na nevyhnutnosť rozporových konaní a potreby úpravy na základe dosiahnutých kompromisov, ako aj potrebu na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR a následne vo vláde SR považujeme v súčasnosti za nereálny.  Zároveň podľa finálneho znenia zákona potrebujeme s dodávateľom informačného systému vykonať príslušné úpravy v systéme tak, aby nenastali komplikácie v aplikačnej praxi. Z tohto dôvodu a na základe uvedeného považujeme navrhovaný termín účinnosti od 1. apríla 2019 za reálny. |
| **SOI** | **§ 30 ods. 2 písm. a, b, c.** .§ 30 ods. 2 písm. a/, b/, c/ – chýba tam požiadavka minimálneho veku a praxe s vedením vozidla, odporúčame to tam zapracovať Neviem či zákonodarca počíta aj so situáciou, ktorá reálne existuje v zahraničí, kde funguje digitálna platforma taxi aj na motorky a keď nezadáme požiadavku veku, tak môže byť vodičom taxi aj 16- ročná osoba. | O | N | Minimálny vek vodiča upravuje zákon č. 8/2009 Z. z. |
| **SOI** | **§ 45 ods. 10** § 45 ods. 10 návrh: „Slovenská obchodná inšpekcia kontroluje vodičov a vozidlá pri prevádzkovaní taxislužby a vykonáva odborný dozor prevádzkovateľov digitálnej platformy. Slovenská obchodná inšpekcia preskúmava sťažnosti a reklamácie na plnenie záväzkov z prepravného poriadku a ich vybavovanie dopravcom podľa reklamačného poriadku.“ navrhujeme zmeniť tak, že: „Slovenská obchodná inšpekcia kontroluje vybavovanie reklamácií v rozsahu danom osobitným zákonom. (odkaz na § 18 zákona č. 250/2007 Z.z. o ochrane spotrebiteľa).“ V prvom rade je potrebné poukázať na to, že SOI nevybavuje sťažnosti spotrebiteľa. SOI podnety využíva vo svojej kontrolnej činnosti (verejnoprávna ochrana). Ak by sme ponechali pojem "sťažnosti" v zákone bude to mať za následok, že ten kto poslal podnet bude očakávať od SOI vybavenie jeho podania v jeho prospech, čo je v rozpore s verejnoprávnou ochranou, kedy sa nevymáhajú individuálne práva spotrebiteľa, cieľom je zjednanie nápravy do budúcnosti. Je síce pravdou, že navrhovaná textácia sa nachádzala aj v súčasne platnom zákone, avšak v uvedenom smere vzhľadom na celkovú kontrolnú činnosť SOI vo veci kontroly reklamačných konaní je istým vybočením zo štandardných medzí kontrolnej činnosti, nakoľko vo všeobecnosti vecná stránka reklamačného konania nie je predmetom kontroly SOI. Z uvedeného dôvodu nepovažujeme za vhodné, aby v súvislosti so šetrením podania spotrebiteľa bolo vybavovanie reklamácie posudzované vo vzťahu k plneniu záväzkov z prepravného poriadku, resp. vo vzťahu k reklamačnému poriadku podnikateľa, ktoré akty sú individuálne pre každý podnikateľský subjekt. SOI kontroluje formálnu, nie vecnú stránku vybavenia reklamácie. Zastávame názor, že kontrola taxislužieb, vrátane dispečingu a odborný dozor nad prevádzkovateľmi digitálnej platformy má byť kontinuálne zverený doterajším dopravným správnym orgánom. Vnímame ako nesystémové, aby SOI bola síce orgánom odborného dozoru, ktorý však nie je dopravným správnym orgánom. Za systémové riešenie možno považovať rozšírenie kompetencií dopravných správnych orgánov tak, aby tieto vedeli efektívne vykonávať kontrolu v danej oblasti. V súvislosti s uvedeným by bolo potrebné súčasne vypustiť z navrhovaného znenia kompetenciu SOI, a to najmä vo vzťahu bodu 34. - § 40 ods. 3 písm. e), bodu 58. - § 49 ods. 6 a 8 | Z | ČA | Upravené  Rozporové konanie sa uskutočnilo 13.8.2018.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia ustupuje od požiadavky vypustiť „šťažnosti“ zo zákona č. 56/2012 Z. z.  Zároveň sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia nebude doplnená medzi orgány odborného dozoru, z tohto dôvodu sa vypúšťajú všetky ustanovenia návrhu s tým súvisiace, a ponechá sa súčasné znenie zákona, ktoré je:  § 4 ods. 7:  „Sťažnosti a reklamácie na plnenie záväzkov z prepravného poriadku a ich vybavovanie dopravcom podľa reklamačného poriadku preskúmava Slovenská obchodná inšpekcia.“.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia sa nedopĺňa medzi orgány odborného dozoru, pretože kompetencie kontrolovať taxislužbu vrátane prevádzkovateľov digitálnych platforiem so sídlom aj mimo SR vyplývajú z týchto zákonov:   * zákon č. 250/2007 Z. z. o ochrane spotrebiteľa a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č.  72/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov, * zákon č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov, * zákon č. 136/2010 Z. z. o službách na vnútornom trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov, * zákon č. 102/2014 Z. z. o ochrane spotrebiteľa pri predaji tovaru alebo poskytovaní služieb na základe zmluvy uzavretej na diaľku alebo zmluvy uzavretej mimo prevádzkových priestorov predávajúceho a o zmene a doplnení niektorých zákonov. * zároveň v zákone č. 56/2012 Z. z. je Slovenská obchodná inšpekcia uvedená v § 4 ods. 7. |
| **SOI** | **Všeobecná** Kompetencie Slovenskej obchodnej inšpekcie sú upravené zákonom č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Ide o kompetenčný zákon SOI, ktorý upravuje pôsobnosť SOI pri kontrole vnútorného trhu. Zákon č. 128/2002 Z. z. neobsahuje ustanovenie, na základe ktorého by SOI bola oprávnená kontrolovať vodičov a vozidlá pri prevádzkovaní taxislužby. To, že takúto kompetenciu novo zavádza osobitný predpis (teda novela zákona o cestnej doprave) nie je postačujúce bez toho, aby sa takáto zmena premietla aj v zákone č. 128/2002 Z. z.. Navrhovaná novela pritom neobsahuje žiadne ustanovenie o doplnení zákona č. 128/2002 Z. z., ktoré by novú kompetenciu SOI reflektovalo. Ide o závažný legislatívno – technický nedostatok, ktorý by mohol mať negatívny vplyv na samotný výkon kontrolnej činnosti SOI. | Z | ČA | Upravené  Rozporové konanie sa uskutočnilo 13.8.2018.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia ustupuje od požiadavky vypustiť „šťažnosti“ zo zákona č. 56/2012 Z. z.  Zároveň sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia nebude doplnená medzi orgány odborného dozoru, z tohto dôvodu sa vypúšťajú všetky ustanovenia návrhu s tým súvisiace, a ponechá sa súčasné znenie zákona, ktoré je:  § 4 ods. 7:  „Sťažnosti a reklamácie na plnenie záväzkov z prepravného poriadku a ich vybavovanie dopravcom podľa reklamačného poriadku preskúmava Slovenská obchodná inšpekcia.“.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia sa nedopĺňa medzi orgány odborného dozoru, pretože kompetencie kontrolovať taxislužbu vrátane prevádzkovateľov digitálnych platforiem so sídlom aj mimo SR vyplývajú z týchto zákonov:   * zákon č. 250/2007 Z. z. o ochrane spotrebiteľa a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č.  72/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov, * zákon č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov, * zákon č. 136/2010 Z. z. o službách na vnútornom trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov, * zákon č. 102/2014 Z. z. o ochrane spotrebiteľa pri predaji tovaru alebo poskytovaní služieb na základe zmluvy uzavretej na diaľku alebo zmluvy uzavretej mimo prevádzkových priestorov predávajúceho a o zmene a doplnení niektorých zákonov.   zároveň v zákone č. 56/2012 Z. z. je Slovenská obchodná inšpekcia uvedená v § 4 ods. 7. |
| **SOI** | **§ 45 ods. 10** Odporúčame bližšie špecifikovať, čo zákonodarca myslí pod pojmom odborný dozor prevádzkovateľov digitálnej platformy, ktorý je v kompetencii SOI, nakoľko v zákone je upravená len definícia odborného dozoru, ale nenachádza sa tam definícia odborného dozoru prevádzkovateľov digitálnej platformy Ak zákonodarca zakotví nejaký pojem, je potrebné, aby to špecifikoval, nakoľko následne sú s tým problémy v praxi pri vymožiteľnosti práva. | Z | ČA | Upravené  Rozporové konanie sa uskutočnilo 13.8.2018.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia ustupuje od požiadavky vypustiť „šťažnosti“ zo zákona č. 56/2012 Z. z.  Zároveň sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia nebude doplnená medzi orgány odborného dozoru, z tohto dôvodu sa vypúšťajú všetky ustanovenia návrhu s tým súvisiace, a ponechá sa súčasné znenie zákona, ktoré je:  § 4 ods. 7:  „Sťažnosti a reklamácie na plnenie záväzkov z prepravného poriadku a ich vybavovanie dopravcom podľa reklamačného poriadku preskúmava Slovenská obchodná inšpekcia.“.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia sa nedopĺňa medzi orgány odborného dozoru, pretože kompetencie kontrolovať taxislužbu vrátane prevádzkovateľov digitálnych platforiem so sídlom aj mimo SR vyplývajú z týchto zákonov:   * zákon č. 250/2007 Z. z. o ochrane spotrebiteľa a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č.  72/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov, * zákon č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov, * zákon č. 136/2010 Z. z. o službách na vnútornom trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov, * zákon č. 102/2014 Z. z. o ochrane spotrebiteľa pri predaji tovaru alebo poskytovaní služieb na základe zmluvy uzavretej na diaľku alebo zmluvy uzavretej mimo prevádzkových priestorov predávajúceho a o zmene a doplnení niektorých zákonov.   zároveň v zákone č. 56/2012 Z. z. je Slovenská obchodná inšpekcia uvedená v § 4 ods. 7. |
| **SOI** | **§ 49 Priestupky** Slovenská obchodná inšpekcia je v ustanovení § 49 ods. 6 orgánom ktorý prejednáva priestupky v blokovom konaní. S touto kompetenciou nemôžeme súhlasiť. Blokové konania nevykonávame od roku 2002, kedy sme takéto prejednávanie/riešenie prijali ako proti korupčné opatrenie a preto ani inšpektori SOI nemajú možnosť ukladať blokové pokuty. Vzhľadom ku kompetenciám SOI navrhujeme z § 49 ods. 1 vypustiť písm. h), i) a j) a po ich vypustení zodpovedajúcim spôsobom upraviť písmená v jednotlivých odsekoch. Zároveň navrhujeme z § 49 ods. 6 vypustiť slovné spojenie „podľa odseku 1 písm. h), i) a k) Slovenská obchodná inšpekcia“. Obsah ustanovení uvedených v § 49 ods. 1 písm. h), i) a j) navrhujeme zaradiť do § 48 medzi správne delikty, kde považujeme za účelné vytvoriť nový odsek 13 a zhrnúť do neho všetky porušenia predmetného zákona, za ktoré môže SOI uložiť pokutu. Navrhujeme z § 49 ods. 1 vypustiť odseky e) až g) a zároveň z § 49 ods. 6 vypustiť slovné spojenie „a podľa odseku 1 písm. e) až g) aj revízori“ a zároveň z § 49 ods. 8 poslednú vetu v znení „Blokové pokuty uložené revízormi podľa odseku 6 sú príjmom dopravcu.“ V tejto súvislosti navrhujeme ponechať sankcie za konania uvedené v § 49 ods. 1 ods. e) až g) výlučne na Prepravný poriadok, nakoľko podľa § 4 ods. 2 písm. a) zákona má Prepravný poriadok v osobnej doprave a v taxislužbe okrem prepravných podmienok podľa odseku 1 obsahovať rozsah práv a povinností dopravcu v pravidelnej doprave alebo v taxislužbe, teda prepravca si môže v Prepravnom poriadku upraviť sankcie za vyššie uvedené konania. | Z | ČA | Upravené  Rozporové konanie sa uskutočnilo 13.8.2018.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia ustupuje od požiadavky vypustiť „šťažnosti“ zo zákona č. 56/2012 Z. z.  Zároveň sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia nebude doplnená medzi orgány odborného dozoru, z tohto dôvodu sa vypúšťajú všetky ustanovenia návrhu s tým súvisiace, a ponechá sa súčasné znenie zákona, ktoré je:  § 4 ods. 7:  „Sťažnosti a reklamácie na plnenie záväzkov z prepravného poriadku a ich vybavovanie dopravcom podľa reklamačného poriadku preskúmava Slovenská obchodná inšpekcia.“.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že Slovenská obchodná inšpekcia sa nedopĺňa medzi orgány odborného dozoru, pretože kompetencie kontrolovať taxislužbu vrátane prevádzkovateľov digitálnych platforiem so sídlom aj mimo SR vyplývajú z týchto zákonov:   * zákon č. 250/2007 Z. z. o ochrane spotrebiteľa a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č.  72/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov, * zákon č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov, * zákon č. 136/2010 Z. z. o službách na vnútornom trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov, * zákon č. 102/2014 Z. z. o ochrane spotrebiteľa pri predaji tovaru alebo poskytovaní služieb na základe zmluvy uzavretej na diaľku alebo zmluvy uzavretej mimo prevádzkových priestorov predávajúceho a o zmene a doplnení niektorých zákonov.   zároveň v zákone č. 56/2012 Z. z. je Slovenská obchodná inšpekcia uvedená v § 4 ods. 7. |
| **SOI** | **§ 28 ods. 13 písm. c.** V súčasnosti predmetné ustanovenie znie nasledovne: „Po skončení konania o dedičstve môžu najviac jeden mesiac pokračovať v prevádzkovaní dispečingu osoby uvedené v odseku 13 písm. a) až c), ak nadobudli majetkový podiel používaný na prevádzkovanie dispečingu; ustanovenie odseku 15 platí obdobne. Ak však do jedného mesiaca od skončenia konania o dedičstve nezískajú vlastnú koncesiu, nemôžu ďalej dispečing prevádzkovať“. Je otázne prečo by mali dedičia získavať práve koncesiu a nie len povolenie – v nadväznosti na ustanovenie ods. 1 postačuje na prevádzkovanie dispečingu povolenie, pričom dedič musí získať širšie oprávnenie, ako mohol mať poručiteľ (ak mal len povolenie). | O | A | Opravené. |
| **SOI** | **§ 26 ods. 7** Vzhľadom k tomu, že prepravný poriadok obsahuje aj reklamačný poriadok, v bode 29. navrhujem znenie „§ 26 ods. 7“ upraviť tak, aby z neho vyplývala povinnosť mať prepravný poriadok priamo vo vozidle: „Prepravný poriadok musí byť zverejnený na webovom sídle dopravcu, ak ho prevádzkovateľ taxislužby zriadil, musí byť k dispozícii vo vozidle a musí byť k dispozícii prostredníctvom digitálnej platformy, ak sa taxislužba prevádzkuje prostredníctvom digitálnej platformy.“ Uvedenú povinnosť by bolo možné premietnuť do ustanovenia „§ 29 ods. 1“ doplnením o písm. g), nakoľko prepravný poriadok obsahuje aj reklamačný poriadok, ktorý je potrebné, aby bol k dispozícii v každom vozidle: „g) zabezpečiť, aby v každom prevádzkovanom vozidle bola kópia prepravného poriadku.“ (prípadne zabezpečiť, aby v každom prevádzkovanom vozidle bola kópia reklamačného poriadku). | O | N | Podľa súčasného znenia zákona je dopravca povinný zverejniť prepravný poriadok na svojom webovom sídle a iným vhodným spôsobom.  V prípade, aby prepravný poriadok bol v každom vozidle, ide o zvyšovanie administratívnej záťaže dopravcu. |
| **SŽZ** | **k novelizačnému bodu 29 upravujúcemu ust. §§ 26 až 30** Slovenský živnostenský zväz žiada vypustiť obsah novelizačného bodu č. 29 z návrhu zákona, nakoľko obsahuje ustanovenia, zásadným spôsobom meniace podmienky prevádzkovania a poskytovania taxislužby, ktorých aplikácia v praxi by priniesla zníženie štandardov kvality poskytovaných služieb, zníženie bezpečnosti pasažierov a zníženie stupňa ochrany práv spotrebiteľa, a to najmä z dôvodov nižšie uvedených. Zdôvodnenie Uvedený návrh ako celok v časti upravujúcej taxislužbu (novelizačný bod č. 29) považujeme za nekoncepčný a priamo zvýhodňujúci subjekty takzvanej „zdieľanej ekonomiky“. Považujeme za nutné poukázať na fakt, že tieto spoločnosti nepraktizujú v žiadnom prípade nejaký model „zdieľanej ekonomiky“, nakoľko ich činnosť a činnosť vodičov, ktorí prostredníctvom ich aplikácii prevádzkujú osobnú dopravu, je výlučne činnosťou za účelom tvorby zisku a teda podnikaním podľa Obchodného zákonníka. Zlegalizovanie podnikania spoločnostiam, ktoré dlhodobo vedome porušujú platnú legislatívu Slovenskej republiky bude výsmechom legálne pracujúcim podnikateľom nielen v oblasti dopravy. Schválenie novely v navrhovanej podobe spôsobí maximálnu deformáciu trhu v oblasti taxislužieb, razantné zníženie ochrany spotrebiteľa a ohrozenie niekoľko tisíc podnikateľov, ktorí doteraz všetky požadované a zákonom stanovené kritéria spĺňali a nemajú problém ich spĺňať aj ďalej. Zrušenie odbornej spôsobilosti Získanie odbornej spôsobilosti je v súčasnosti najdôležitejším a kľúčovým kvalifikačným predpokladom získania koncesie nutnej na vykonávanie taxislužby. Máme za to, že odbornú spôsobilosť ako podmienku pre získanie oprávnenia na vykonávanie taxislužby – koncesie, je potrebné ponechať, avšak je potrebné aktualizovať, zmeniť, či doplniť obsah skúšky odbornej spôsobilosti s cieľom prispôsobiť ho súčasným podmienkam s dôrazom na nastavenie otázok smerom k požiadavkám, ktoré by mali byť kladené na vodičov taxi a podnikateľov v oblasti taxi. Napríklad odporúčame do obsahu skúšok OS doplniť otázky z oblasti miestopisu, či základov poskytnutia prvej pomoci. Túto požiadavku odôvodňujeme snahou skvalitniť taxislužbu, zachovať a zvyšovať ochranu spotrebiteľa a podporiť nielen rozvoj cestovného ruchu, ale aj bezpečnosť pasažierov. Umožnenie merania ceny za prepravu pomocou digitálnej platformy a GPS – ochrana spotrebiteľa Nesúhlasíme s umožnením merania ceny za prepravu pomocou digitálnej platformy (pravdepodobne má predkladateľ na mysli v spojení s GPS), nakoľko dnes nie sú určené postupy overovania spoľahlivosti, presnosti a korektnosti fungovania týchto funkcionalít v rámci digitálnych platforiem zo strany štátu. Taktiež presnosť merania cez GPS je v rôznych mobilných zariadeniach rôzna a ani stabilita internetového signálu, potrebného spojenie zákazníka a taxikára nie je všade garantovaná a stopercentná, niekde signál kolíše, niekde signál celkom chýba, inde vypadáva, čo sú všetko aspekty, ktoré by vniesli chaos a neistotu do cenotvorby a negatívne by tento návrh ovplyvnil kvalitu služby poskytovanú zákazníkom aj rovnosť podmienok pre podnikanie. Žiadame preto, aby jedinou legálnou možnosťou, ako určiť cenu prepravného ostalo meranie cez taxameter. Taxameter je určené meradlo v zmysle Slovenských technických noriem aj v zmysle Zákona o metrológii. STN (Slovenské technické normy) sú právne záväzné a tvoria súčasť právneho poriadku Slovenskej republiky. STN 50148 je identická s Európskou normou EN 50148, ktorá podrobne určuje spôsob fungovania pre elektronické taxametre, metódu výpočtu, počítanie času, počítanie vzdialenosti, zabezpečenie, merné jednotky, najväčšiu prípustnú chybu, konštantu zariadenia a veľa iného. Sme presvedčení, že v súčasnosti nie sme legislatívne ani technicky pripravení zabezpečovať korektné meranie cien jazdného inak ako overeným taxametrom. Žiadna EN ani STN nehovorí o zariadení GPS ako o meradle ceny za prejdenú vzdialenosť. Preto považujeme umožnenie merania ceny pomocou GPS za chybný a neodborný krok, vzhľadom na vysokú nepresnosť GPS zariadení, možnosti rušenia GPS signálu, výpadku internetového pripojenia a podobne. Prípadné umožnenie merania ceny pomocou GPS v spojitosti s mobilnými aplikáciami, považujeme za ústupok voči nadnárodným spoločnostiam, ktoré v Slovenskej republike doteraz vedome niekoľko rokov porušovali zákony. Máme za to, že nie je prípustné, aby sa legislatíva SR prispôsobovala zahraničným nadnárodným spoločnostiam na úkor domácich poskytovateľov osobnej dopravy. Označenie vozidiel – strešné svietidlo Systém označenia vozidiel požadujeme ponechať a žiadame, aby rovnako platil pre všetkých. Rozdielne označenie vozidiel, by bolo v rozpore s tvrdením a zámerom predkladateľa, zjednotiť podmienky pre výkon osobnej dopravy pre všetkých rovnako. Ak má byť vozidlo lepšie kontrolovateľné, čo je jedným z hlavných cieľov návrhu, musí byť vhodným a viditeľným spôsobom označené, pričom je nutné aby vozidlá boli označené rovnakým spôsobom. Máme za to, že žlté strešné svietidlo je dnes jediným aplikačnou praxou overeným identifikačným znakom pre označenie vozidla taxislužby, ktoré vykonáva osobnú prepravu. V dnešnej dobe je mnoho vozidiel polepených reklamou a preto je jediným a najzreteľnejším odlišovacím znakom práve spomínané strešné svietidlo. Označenie vozidla na dverách má síce svoj význam, a to pre zákazníka, aby bol informovaný o cenách cestovného a pod. Pre identifikáciu vozidla taxislužby je nutné toto vozidlo odlíšiť jasne a zreteľne. Pre príklad uvádzame Maďarsko, kde i vozidlá spoločnosti využívajúcej digitálnu platformu jazdia všetky riadne označené, sú žltej farby a nosia strešné svietidlo. Troj a menej dverové vozidlá Ako bezpečnostné riziko vnímame akceptovanie vozidiel s menej ako štyrmi dverami. V prípade dopravnej nehody je nutné, aby mohli pasažieri vozidlo rýchlo a bez problémov opustiť. Toto je potrebné nielen pre bezpečnosť prepravovaných osôb, ktorá je určite pre všetkých na prvom mieste, ale aj z dôvodu zachovania štandardu kvality poskytovaných služieb a komfortu prepravy cestujúcej verejnosti. Vek vodičov taxislužby Vzhľadom na štatistiky nehodovosti Policajného zboru a Ministerstva vnútra SR, ktoré jasne hovoria o tom, že veľké percento dopravných nehôd spôsobujú mladí neskúsení vodiči. Sme za zachovanie súčasného minimálneho veku vodiča taxislužby t.j. 21 rokov. Toto odôvodňujeme práve dôrazom na zvýšenú ochranu zdravia a života spotrebiteľa nakoľko mladí vodiči sú vo veľkej miere menej zodpovední, ako vodiči po 21. roku života. Záver Na záver nášho stanoviska si dovoľujeme akcentovať, že nie sme proti poskytovaniu taxislužby na základe digitálnej platformy, vítame inovácie a nové technológie v oblasti osobnej dopravy, nesúhlasíme však s tým, aby mali zo zákona odpustené povinnosti, ktoré zákon inak vyžaduje. Máme za to, že slovenská legislatíva musí zabezpečiť férovú súťaž, vyvážené podnikateľské prostredie a rovnaké pravidlá hry pre všetkých podnikateľov Nemala by umožňovať deformáciu trhu neprofesionálnymi vodičmi a prispôsobovanie legislatívy spoločnostiam, ktorým sa touto novelou otvárajú dvere k legalizácii ich biznis modelov namiesto vyvodenia sankcií za dlhoročné nelegálne podnikanie. | Z | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 26.7.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii bolo dohodnuté, že pripomienky týkajúce sa vypustenia novelizačného bodu 29, počtu dverí vozidla taxislužby a veku vodičov vozidiel taxislužby sú preklasifikované zo zásadných na obyčajné.  Rozpor naďalej trvá v oblasti zrušenia odbornej spôsobilosti.  Alternatívne boli doplnené podmienky pri vydávaní preukazu vodiča vozidla taxislužby, a to psychická a zdravotná spôsobilosť.  Vypustenie novelizačného bodu 29:  MDV SR pripomienku neakceptuje na základe rozporového konania vzhľadom na hlavný cieľ návrhu zákona.  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.  Aplikačná prax od roku 2012 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.  Zrušenie odbornej spôsobilosti:  Rozpor naďalej trvá.  Alternatívne boli doplnené podmienky pri vydávaní preukazu vodiča vozidla taxislužby, a to psychická a zdravotná spôsobilosť.  Žlté strešné svietidlo taxi a označenie vozidla na dverách:  V návrhu sa ponecháva povinnosť označenia strešným svietidlom TAXI a obchodným menom prevádzkovateľa taxislužby pre všetkých prevádzkovateľov taxislužby.  Počet dverí vozidla taxislužby:  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Vek vozidla - vek vozidla nie je vždy kritériom pre posúdenie celkového stavu vozidla, na to sú určené technické a emisné kontroly.  Na rozporovom konaní dohodnuté, že vek vozidla pri zaevidovaní do koncesie sa vypúšťa.  Vek vodičov vozidiel taxislužby:  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú. Očakáva sa, že aj v nákladnej a autobusovej doprave sa vek vodičov prostredníctvom zákona č. 8/2009 Z. z. bude znižovať. Z tohto dôvodu návrh zostáva bez zmeny.  Taxameter:  Na rozporovom konaní bolo dohodnuté, že pri určovaní ceny bude dôležité, či sa dohodne vopred alebo bude určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času.  Ak bude cena určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času, bude musieť byť vypočítaná určeným meradlom, ktorým je v súčasnosti taxameter.  V druhom prípade bude možné dohodnúť cenu pred začatím prepravy, v tomto prípade sa cena nemôže meniť na základe skutočne prejdenej vzdialenosti alebo času, pôjde o pevnú cenu dohodnutú pred začatím prepravy. |
| **Taxify** | **§29 ods. 1) písm. b)** Navrhujeme vypustiť slovo "jeho" a ods. 1) písm. b) preformulovať nasledovne: Prevádzkovateľ taxislužby je povinný „b) zabezpečiť poskytovanie služieb len prostredníctvom vozidiel, ktoré sú zaevidované v koncesii,“ Odôvodnenie Je zaužívanou praxou, že prevádzkovateľ taxislužby si často mení a/alebo si požičiava nové vozidlá od iných prevádzkovateľov taxislužieb. Ide napríklad o dôsledky lepšej ponuky na prenájom alebo z dôvodu, že vozidlo potrebuje úpravu aby spĺňalo vysoký štandard potrebný k preprave cestujúcich. Sme presvedčení, že vozidlo, ktoré spĺňa zákonne požiadavky, aby bolo zaevidované v koncesii, a zároveň už je zaevidované v koncesii prevádzkovateľa taxislužby, môže byť používané na poskytovanie služieb cestujúcim akýmkoľvek poskytovateľom taxislužby. Takéto obmedzenie by v opačnom prípade negatívnym spôsobom zasahovalo do konkurencieschopnosti, znižovalo by dostupnosť služieb na trhu, a v konečnom dôsledku by len obmedzovalo potenciálnych cestujúcich. | Z | A | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2018.  Text upravený. |
| **Taxify** | **§27 ods.18)** Navrhujeme slovné spojenie "má najviac osem rokov odo dňa uvedenia do prevádzky." nahradiť slovným spojením "je schválené na prevádzku v cestnej premávke, je spôsobilé na prevádzku v cestnej premávke a je technicky spôsobilé na prevádzku v cestnej premávke." a ods. 18) tak bude znieť nasledovne: Vozidlom taxislužby môže byť len vozidlo, ktoré je zaevidované v koncesii a spĺňa požiadavky podľa osobitného predpisu46c). Dopravný správny orgán zaeviduje v koncesii ako vozidlo taxislužby len vozidlo, ktoré „je schválené na prevádzku v cestnej premávke, je spôsobilé na prevádzku v cestnej premávke a je technicky spôsobilé na prevádzku v cestnej premávke.“ Odôvodnenie: Pokiaľ vozidlo spĺňa zákonné požiadavky na prevádzku v cestnej premávke, domnievame sa, že je bezpečné a vhodné na prevoz akýchkoľvek osôb, nielen zákazníkov prevádzkovateľov taxislužieb. Tvrdenie, že vozidlo, ktoré je staršie ako 8 rokov je zastarané, je neopodstatnené. Bezpečnosť a prevádzkyschopnosť vozidla vždy bola a stále je zabezpečená výhradne technickou kontrolou. Z dostupných zdrojov je jednoznačné, že vek vozidla nemá štatisticky významný vplyv nehodovosti osobných vozidiel. | Z | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Upravené.  Vek vozidla osem rokov pri zaevidovaní vozidla do koncesie sa ruší. Ide o podmienku, ktorú musí vozidlo splniť len pri zaevidovaní vozidla do koncesie. Následne po vydaní koncesie môže jazdiť až do veku 18 rokov. Z uvedeného dôvodu sa ruší táto podmienka veku vozidla. |
| **Taxify** | **§29 ods. 1) písm. d)** Navrhujeme za slovné spojenie „prevádzkovateľa taxislužby“ vložiť slovné spojenie „to neplatí, ak sa preprava vykonáva na základe digitálnej platformy,“ a tým ust. §29 ods. 1) bod d) preformulovať nasledovne: Prevádzkovateľ taxislužby je povinný „d) označiť každé prevádzkované vozidlo na predných ľavých a pravých dverách obchodným menom prevádzkovateľa taxislužby, to neplatí, ak sa preprava vykonáva na základe digitálnej platformy,“ Odôvodnenie: Označenie vozidla taxislužby je nadbytočné z dôvodu, že: 1. Cestujúci vopred prostredníctvom digitálnej platformy vie, aké vozidlo taxislužby, prevádzkovateľ taxislužby a vodič vozidla taxislužby príde, pozná cenu jazdy, ako aj EČV vozidla taxislužby, prostredníctvom ktorého bude jazda vykonaná. 2. Označenie vozidla taxislužby môže viesť k ohrozeniu zdravia vodiča taxislužby napadnutím od iných členov cestnej premávky (najmä vodičov vozidiel taxislužby patriacich k iným prevádzkovateľom taxislužby). 3. Cestujúci môžu chcieť obísť digitálnu platformu a dohodnúť sa s vodičom taxislužby mimo stanovených pravidiel. Týmto spôsobom sa nezabezpečí bezpečnosť cestujúceho, za platbu nevznikne fiškálny doklad. 4. Väčšina vodičov vozidiel taxislužieb auto používa aj na osobné účely, označenie vozidla taxislužby by znevýhodňovalo vodičov, ktorí jazdia iba pár hodín týždenne. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2018.  Rozpor naďalej trvá.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že označenie na dverách by malo zostať, rozpor však zostáva v označení obchodným menom.  Z dôvodu zabezpečenia identifikácie prevádzkovateľa taxislužby sa v návrhu ponecháva označenie obchodným menom a aj označenie strešným svietidlom TAXI pri všetkých prevádzkovateľoch taxislužby.  Cieľom návrhu zákona je vytvoriť jednotné a rovnaké podmienky pre všetkých. |
| **Taxify** | **§29 ods. 1) písm. f)** Navrhujeme za slovné spojenie „vozidla taxislužby“ vložiť slovné spojenie „alebo umožniť prístup k nim prostredníctvom digitálnej platformy.“ a tým ust. §29 ods. 1) bod f) preformulovať nasledovne: Prevádzkovateľ taxislužby je povinný „d) zabezpečiť, aby v každom prevádzkovanom vozidle bola kópia koncesie alebo osvedčenie vozidla taxislužby alebo umožniť prístup k nim prostredníctvom digitálnej platformy.“ Odôvodnenie: Vodič vozidla taxislužby poskytujúci služby prepravy na základe digitálnej platformy môže mať všetky požadované dokumenty priamo v digitálnej platforme, resp. ich bude vedieť priamo prostredníctvom digitálnej platformy vyhľadať. Navrhovaná úprava je výhodná okrem ekologického hľadiska aj z hľadiska praktickosti. On-line dokumentácia je vždy dohladateľná, pričom požiadavka na dokumenty v písomnej podobe je nehospodárna, nakoľko akýkoľvek dokument je možné stratiť, zničiť, prípadne zabudnúť. | O | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2018.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, kópia koncesie alebo osvedčenie vozidla musí byť vo vozidle z dôvodu kontroly. |
| **Taxify** | **§27 ods. 3) písm. a)** Navrhujeme za slovo „republiky“ vložiť slovné spojenie "alebo v akomkoľvek členskom štáte EÚ," a tým ods. 3) písm. a) preformulovať nasledovne: Udeliť koncesiu možno žiadateľovi, ktorý „a) má pobyt alebo sídlo na území Slovenskej republiky alebo v akomkoľvek členskom štáte EÚ,“ Odôvodnenie Nevidíme dôvod, prečo by žiadateľ o koncesiu prevádzkovateľa taxislužby musel mať pobyt alebo sídlo výhradne na území Slovenskej republiky. Základom legislatívy Európskej únie je voľný pohyb osôb, tovarov a služieb. To znamená, že každý občan členského štátu má právo začať slobodne podnikať či prevádzkovať živnosť v inom členskom štáte. Jediným kritériom je splnenie podmienok, ktoré na registráciu jeho odboru platia v cieľovej krajine. V každom členskom štáte by k nemu mali pristupovať rovnako ako k vlastným občanom. Začať podnikať pre občanov členských štátov by malo byť zaručené za splnenia rovnakých kritérií, ktoré stanovuje príslušný národný zákon týkajúci sa podnikania pre vlastných občanov. | O | A | Text upravený.  Pripomienka akceptovaná. |
| **Taxify** | **§30 ods. 3) písm. c)** Navrhujeme za slovo „vyložiť“ slovné spojenie „to neplatí, ak sa preprava vykonáva na základe digitálnej platformy,“ a tým ust. §30 ods. c) preformulovať nasledovne: Vodič vozidla taxislužby je povinný poskytovať dopravné služby podľa prepravného poriadku, najmä „c) naložiť a upevniť cestovnú batožinu a iné veci cestujúceho a po skončení prepravy ich vyložiť, to neplatí, ak sa preprava vykonáva na základe digitálnej platformy,“ Odôvodnenie: Digitálne platformy umožňujú prácu aj pre ŤZP vodičov, prípadne pre vodičov fyzicky slabších. Pokiaľ je vodič vozíčkar alebo prišiel o ruku prípadne inú končatinu atď., nemal by byť nútený zákonom vystúpiť a pomôcť cestujúcemu s batožinou. Cestujúci bude prostredníctvom digitálnej platformy oboznámený, že si bude musieť s batožinou manipulovať samostatne, t.j. že vodič nie je schopný (z akýchkoľvek dôvodov, nie len zdravotných, napr. niekedy je vodičom vozidla taxislužby žena nižšieho vzrastu alebo práve naopak, žena vyššieho veku, prípade žena v počiatočnom štádiu tehotenstva, atď.) manipulovať s batožinou. Samozrejmosťou je alternatíva cestujúceho takéhoto vodiča vozidla taxislužby odmietnuť (napr. v prípade kedy i samotný cestujúci bude mať zdravotné či iné dôvody, kedy s batožinou manipulovať nebude môcť, a aj napriek tomu batožinu bude musieť prevážať). Okrem uvedeného zastávame názor, že doplnkové služby ako je predmetná, by nemali byť zákonom stanovené, ale mali by reflektovať kvalitu poskytovaných služieb samotného prevádzkovateľa taxislužby, a jeho schopnosť poskytnúť nadštandardné služby v prípade záujmu cestujúceho. Z dostupných zdrojov je jednoznačné, že vek vozidla nemá štatisticky významný vplyv nehodovosti osobných vozidiel. | Z (O) | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Vzhľadom aj na pripomienku NROZP sa táto pripomienka neakceptuje, ide o kompromisné znenie, ktoré platilo aj doteraz, pretože určitá skupina pripomienkujúcich žiada toto ustanovenie vypustiť, druhá skupina žiada toto ustanovenie ešte sprísniť. |
| **Taxify** | **§30** Oceňujeme snahu predkladateľa návrhu 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, Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, zjednodušiť a sprístupniť pozíciu vodiča vozidla taxislužby širšiemu okruhu záujemcov o túto pozíciu, a to práve odstránením nadbytočných podmienok a finančného zaťaženia pre získanie preukazu vodiča vozidla taxislužby, ako je napríklad odborná spôsobilosť vodiča. Napriek uvedenému, resp. v dôsledku uvedeného sme dospeli k názoru, že podmienky pre získanie preukazu vodiča boli zjednodušené v rozsahu, ktorým stratil význam zachovania samostatného dokumentu (preukazu vodiča taxislužby) ako podmienky pre vedenie vozidla taxislužby. Navrhujeme, najmä v záujme odstránenia personálneho, finančného a administratívneho zaťaženia, či už na strane orgánov štátnej správy alebo na strane prevádzkovateľov taxislužieb, ktoré by v opačnom prípade bezroporne a hlavne bezdôvodne vzniklo, aby diverzifikácia úrovní prostredníctvom ktorých bude zabezpečované poskytovanie taxislužieb, bola zjednodušená minimálne z pohľadu získavania dokladov a povolení potrebných pre poskytovanie taxislužby tým, že dokument „preukaz vodiča“ bude z podmienok pre vedenie vozidla taxislužby odstránený. Sme presvedčení, že akúkoľvek zodpovednosť za výber vodičov taxislužieb toho času znáša a aj by znášať mal samotný prevádzkovateľ taxislužby, či už sám prevádzkovateľ taxislužby ako vodič vozidla taxislužby alebo prevádzkovateľ taxislužby ako zamestnávateľ selekciou svojich zamestnancov. Nie je možné opomenúť ani fakt, že drvivá väčšina prevádzkovateľov taxislužby nemá žiadneho zamestnanca a pozíciu vodiča vozidla taxislužby zastáva práve prevádzkovateľ taxislužby, čím v konečnom dôsledku budú prevádzkovateľovi taxislužby na základe takmer totožných dokumentov vydané dve rôzne oprávnenia, čo je bezdôvodne finančne, administratívne ako i personálne nákladné. Odstránením preukazu vodiča vozidla taxislužby ako podmienky pre vedenie vozidla taxislužby bude kladený väčší tlak na prevádzkovateľov taxislužieb pri výbere ako i pri kontrole svojich zamestnancov, pričom zároveň zostane zachovaná miera bezpečnosti či už cestujúcich, vodičov ostatných vozidiel taxislužby ako i samotnej cestnej premávky a ostatných jej účastníkov, a súčasne budú odbremenené orgány štátnej správy či už finančne, administratívne alebo personálne. | Z (O) | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Preukaz vodiča ako identifikátor vodiča vozidla taxislužby z dôvodu kontroly zostáva naďalej v zákone. |
| **TTSK** | **§ 24 ods.1** navrhujeme doplniť vetu: „Osobitná pravidelná doprava sa vykonáva na autobusovej linke a podľa dopravnej licencie.“ Odôvodnenie: V návrhu zákona chýba jasné ustanovenie o nutnosti udelenia dopravnej licencie pre výkon osobitnej pravidelnej dopravy. Ak nie je zabezpečovanie tohto druhu pravidelnej dopravy podmienené udelením dopravnej licencie, dochádza k zásadnému narušovaniu systému základnej dopravnej obslužnosti a rozpočtov samosprávnych krajov. | Z (O) | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Pripomienka je v rozpore s nariadením (ES) č. 1073/2009, kde podľa článku 5:  2. Osobitná pravidelná doprava zahŕňa:   1. prepravu pracovníkov z domu do práce a späť; 2. prepravu žiakov a študentov do vzdelávacích zariadení a z nich.   Skutočnosť, že osobitná doprava sa môže meniť podľa potrieb užívateľov, neovplyvní jej zatriedenie ako pravidelná doprava.  Osobitná pravidelná doprava nepodlieha povoleniu v súlade s kapitolou III, ak sa vykonáva na základe zmluvy uzavretej medzi organizátorom a dopravcom.  Zároveň v § 24 zákona č. 56/2012 Z. z. je uvedené, čo je v súlade s nariadením (ES) č. 1073/2009, že osobitná pravidelná doprava sa uskutočňuje na základe zmluvy medzi dopravcom a objednávateľom prepravy po dohodnutej trase s dohodnutými zastávkami v dohodnutej periodicite. |
| **TTSK** | **§ 43 písm. e)** navrhujeme vypustiť texty „osobokilometre,“ a „vnútroštátnej osobitnej pravidelnej a vnútroštátnej príležitostnej autobusovej dopravy“. Odôvodnenie:. Údaje o vnútroštátnej osobitnej pravidelnej a vnútroštátnej príležitostnej autobusovej doprave nemá samosprávny kraj k dispozícii, nakoľko táto doprava je zmluvnou záležitosťou medzi objednávateľom a dopravcom. Samosprávny kraj nemá prehľad o zmluvách a objednávkach na zabezpečenie prepravy a dopravcovia nemajú zákonom stanovenú povinnosť tieto údaje poskytovať. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Text upravený na základe výsledkov z rozporového konania a následného odsúhlasenia konečného návrhu. |
| **TTSK** | **§ 23** odporúčame doplniť odsek 6 v nasledovnom znení: „(6) Zastávku, jej umiestnenie a názov, po súhlase správcu komunikácie, dopravnej polície, rozhodujúceho dopravcu a cestného správneho orgánu, zriaďuje zvyčajne obec, v ktorej katastrálnom území sa autobusová zastávka zriaďuje.“ Odôvodnenie: Potreba definovať postup zriaďovania autobusových zastávok a jasne stanoviť kompetencie. | O | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní sa vysvetlilo a dohodlo, že pripomienka nebude akceptovaná. Ide o zmenu nad rámec zákona.  S účinnosťou od 1.1.2016 sa na základe pripomienok a výsledkov z rozporových konaní aj so Združením miest a obcí Slovenska dohodlo znenie:  „Zriaďovateľom zastávky je obec, na území ktorej sa autobusová zastávka zriaďuje, ak zriaďovateľom zastávky nie je iná osoba“. |
| **TTSK** | **§ 10 ods.9** odporúčame doplniť písm. i) v nasledovnom znení: „i) ak bola na autobusovú linku vyhlásená obchodná verejná súťaž a dopravca, ktorý má udelenú dopravnú licenciu, nebol v súťaži úspešný.“ Odôvodnenie: Nevyhnutné doplniť. Zákon nevytvára legálnu a dopravcovi vopred známu možnosť odňatia dopravnej licencie v prípade konania hospodárskej súťaže. Dobu platnosti dopravnej licencie neurčuje dopravný správny orgán, ale dopravca a preto po ukončení súťaže môže dochádzať k problematickým situáciám, ktorým navrhované znenie zabráni. | Z | A | Upravené. |
| **TTSK** | **§ 21 ods. 8** odporúčame vynechať poslednú vetu: „Takto uzatvorená zmluva o službách obsahuje aj náklady na zamestnancov dopravcu dohodnuté v kolektívnej zmluve, ktoré sú spojené s plnením záväzku.“ Odôvodnenie: Kolektívna zmluva je zmluvou medzi zamestnancom a zamestnávateľom a nie je záväzná pre tretie strany. Čo bude akceptovať VÚC ako ekonomicky oprávnený náklad je vecou zmluvy o službách vo verejnom záujme a zúčtovania. | O | N | Ustanovenie § 21 ods. 8 zákona č. 56/2012 Z. z. upravuje zmluvu o službách uzatvorenú priamym zadaním s dopravcom, nad ktorým objednávateľ vykonáva kontrolu alebo má na neho hoci len minimálny vplyv.  Z tohto dôvodu považujeme za objektívne, aby zmluva o službách obsahovala aj náklady na zamestnancov dopravcu dohodnuté v kolektívnej zmluve. |
| **TTSK** | **§ 15 ods. 3** žiadame doplniť druhú vetu v nasledovnom znení: „Schválenie cestovného poriadku môže byť vykonané len so súhlasom dopravných správnych orgánov rovnakého druhu a stupňa v územných obvodoch na trase autobusovej linky.“ Odôvodnenie: V prípade liniek zasahujúcich do iného kraja je potrebný súhlas dotknutého kraja, nakoľko schválenie cestovného poriadku môže mať z hľadiska organizácie dopravných služieb (zmena časovej polohy spoja, doplnenie alebo zrušenie spoja) rovnaký význam ako udelenie novej dopravnej licencie. V prípade pridania alebo zrušenia autobusového spoja, ktorý zasahuje do iného samosprávneho kraja môže byť zásadným spôsobom narušená, resp. obmedzená dopravná obslužnosť dotknutého kraja. | O | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Na rozporovom konaní bolo vysvetlené, že nie je možné zákonom upraviť, že schválenie zmeny cestovného poriadku môže byť vykonané len so súhlasom dopravného správneho. Takéto znenie zákona by znamenalo, ak dopravný správny orgán len uvedie nesúhlas bez akéhokoľvek zdôvodnenia, napríklad len svojvoľne, nebolo by možné schváliť zmenu cestovného poriadku napriek tomu, že dopravný správny orgán nemal dôvod súhlas neudeliť, napriek tomu nesúhlasil.  V súčasnosti je už v § 10 ods. 11 upravený nesúhlas:  „Pravidelnú vnútroštátnu dopravu, ktorú vykonáva dopravca so sídlom alebo trvalým pobytom v Slovenskej republike ako časť pravidelnej medzinárodnej autobusovej dopravy, možno povoliť podľa osobitného predpisu32) a len so súhlasom dopravných správnych orgánov v územných obvodoch na trase autobusovej linky. Dotknutý dopravný správny orgán súhlas neudelí, len ak doloží podrobnú analýzu podľa osobitného predpisu.32)“.  Avšak toto ustanovenie vyplýva z nariadenia (ES) č. 1073/2009, ktoré upravuje doloženie podrobnej analýzy.  Vzhľadom na elimináciu podmienok, ktoré by boli nad rámec práva EÚ a zároveň aj s ohľadom na pripravovanú zmenu nariadenia (ES) č. 1073/2009, nie je táto pripomienka akceptovaná. |
| **TTSK** | **§48 ods.8** Žiadame vypustiť návrh § 48 ods. 8 v znení „(8) Ministerstvo uloží pokutu od 1 000 eur do 20 000 eur vyššiemu územnému celku za neplnenie povinností podľa § 43 písm. e) alebo obci za neplnenie povinností podľa § 44 písm. i).“ Odôvodnenie: Niektoré samosprávne kraje a mestá nemajú v zmluvne stanovených povinnostiach dopravcov zakotvenú povinnosť poskytovať prevádzkové údaje v navrhovanej štruktúre, nakoľko nevyplývajú zo zmlúv o službách vo verejnom záujme. Bez zákonom stanovenej povinnosti dopravcov poskytovať údaje objednávateľom v presne špecifikovanej podobe, nie sú objednávatelia schopní tieto údaje poskytovať ministerstvu. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 2.8.2018.  Text upravený na základe výsledkov z rozporového konania a následného odsúhlasenia konečného návrhu. |
| **Uber** | **bod 57. § 48** Navrhujeme jasne a explicitne stanoviť kedy a za akých podmienok môže byť prevádzkovateľovi dispečingu odobraté povolenie na prevádzkovanie dispečingu a v zákone špecifikovať lehoty a postup v procese následného opätovného požiadania a vydania povolenia. Odôvodnenie: Požadujeme spresnenie skutočností, ktoré môžu viesť k odobratiu povolenia na prevádzkovanie dispečingu, a to najmä z dôvodu právnej istoty a predvídateľnosti práva, a to samozrejme v rámci snahy vyhnúť sa výskytu týchto skutočností. Ide predovšetkým o sporné situácie, v ktorých dochádza k nedôvodnému preneseniu zodpovednosti z prevádzkovateľa taxislužby na prevádzkovateľa dispečingu za nesplnenie alebo porušenie podmienok. V prípade pochybenia individuálneho prevádzkovateľa taxislužby, tak môže byť automaticky sankcionovaný aj prevádzkovateľ dispečingu. | Z | A | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2018.  Na základe rozporového konania sa návrh upraví nasledovne:  V návrhu zákona je v § 28 presne uvedené, kedy sa odníme povolenie na prevádzkovanie dispečingu:  Dopravný správny orgán odníme povolenie na prevádzkovanie dispečingu, ak jeho držiteľ  a) prestal spĺňať požiadavky podľa tohto zákona,  b) na jeho podnik bol vyhlásený konkurz,  c) o jej odňatie sám požiadal.  Dopravný správny orgán môže po upozornení odňať povolenie na prevádzkovanie dispečingu, ak jeho držiteľ prevádzkuje dispečing v rozpore so zákonom, osobitnými predpismi alebo prepravným poriadkom.  Obdobným spôsobom sa upravuje aj odňatie koncesie. |
| **Uber** | **bod 28. § 27 (3) d)** Navrhujeme modifikovať znenie ustanovenia nasledovne: „má najmenej jedno vlastné vozidlo, prenajaté vozidlo, alebo vozidlo, ku ktorému má iné užívacie právo, pričom tieto vozidlá musia spĺňať podmienky podľa ods. 19“. Odôvodnenie: Požadujeme rozšírenie predmetného ustanovenia aj na prípady, kedy má vodič iný právny titul na užívanie vozidla (užívacie právo) a neobmedzovať to len na vlastnícke právo, resp. prenájom. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že do zákona bude doplnená aj možnosť vypožičania vozidla podľa Občianskeho zákonníka. |
| **Uber** | **bod 28. § 29 (1) d)** Navrhujeme modifikovať znenie ustanovenia nasledovne: “označiť každé prevádzkované vozidlo na predných ľavých a pravých dverách obchodným menom prevádzkovateľa taxislužby; to neplatí, ak dopravca poskytuje služby prostredníctvom digitálnej platformy alebo na objednávku,” Odôvodnenie: Jedným zo základných atribútov zdieľanej ekonomiky je využitie tých ekonomických statkov a príležitostí, ktoré by bez jej existencie ostali nevyužité, respektíve by boli využité len v obmedzenej miere. V prípade služieb osobnej prepravy ide predovšetkým o vozidlo, moderný telefón a voľný čas. Máme zato, že vodič, ktorý má záujem poskytovať služby osobnej prepravy a splní všetky podmienky na udelenie licencie, by mal možnosť v záujme maximálneho využitia ekonomických statkov využívať a kombinovať všetky dostupné digitálne služby na trhu podľa svojho uváženia. Ak sa stanoví povinnosť mať na predných dverách meno prevádzkovateľa taxislužby, povedie to k absolútne neprehľadnej situácii v systéme označovania. Zároveň môže dôjsť k fixovaniu vodiča len na jednu spoločnosť, a teda k obmedzeniu využitia služieb viacerých sprostredkovateľov paralelne. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2018.  Rozpor naďalej trvá.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že označenie na dverách by malo zostať, rozpor však zostáva v označení obchodným menom.  Z dôvodu zabezpečenia identifikácie prevádzkovateľa taxislužby sa v návrhu ponecháva označenie obchodným menom a označenie strešným svietidlom TAXI pri všetkých prevádzkovateľoch taxislužby.  Cieľom návrhu zákona je vytvoriť jednotné a rovnaké podmienky pre všetkých. |
| **Uber** | **bod 28. § 29 (1) a)** Navrhujeme nahradiť príslušné ustanovenie nasledovným znením: „Prevádzkovateľ taxislužby je povinný zabezpečiť poskytovanie služieb prostredníctvom vodičov vozidiel taxislužby, ktorí sú v pracovnom vzťahu k prevádzkovateľovi taxislužby (odkaz na Zákonník práce – dohoda alebo pracovný pomer), alebo v inom zmluvnom vzťahu k prevádzkovateľovi taxislužby, alebo prostredníctvom vodičov vozidiel taxislužby, ktorí sú sami prevádzkovateľmi taxislužby.“ Odôvodnenie: Cieľom je rozšíriť právnu úpravu aj na zmluvné vzťahy podľa Občianskeho zákonníka a neobmedzovať ju vyslovene len na pracovnoprávne vzťahy podľa Zákonníka práce. | Z (O) | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Zákon určuje presne povinnosti na prevádzkovateľa taxislužby, voči ktorému môže zároveň dopravný správny orgán konať v prípade porušení. Z dôvodu zabezpečenia vymožiteľnosti práva je potrebné jednoznačne určiť zodpovednosť. V prípade, ak prevádzkovateľ taxislužby by mohol zabezpečiť služby ďalším prevádzkovateľom taxislužby, a ten ďalším, bude problematická kontrola a sankcionovanie.  Podmienky na taxislužbu sa zjemňujú a zároveň je potrebné zachovať v tejto oblasti jasné a jednoznačné pravidlá. |
| **Uber** | **bod 28. § 29 (2) c)** Navrhujeme odstrániť povinnosť prevádzkovateľa dispečingu poskytnúť údaje o vodičoch a vozidlách do troch mesiacov od vyžiadania orgánom odborného dozoru a kontrolným orgánom podľa osobitného predpisu. Odôvodnenie: Z hľadiska povinností prevádzkovateľa taxislužby návrh novely zákona nerozlišuje medzi jednotlivými kategóriami vodičov. Každý vodič bez ohľadu na to, či taxislužbu vykonáva ako hlavný, alebo bočný zdroj príjmu, či ju vykonáva samostatne, alebo spolupracuje s treťou stranou - prevádzkovateľom dispečingu, musí podľa návrhu novely zákona splniť tie isté podmienky na udelenie koncesie. Máme za to, že ak v prípade samostatne pôsobiacich vodičov s koncesiou si štát dokáže dohľadať a skontrolovať potrebné údaje o vodičoch a vozidlách skrz vlastné kontrolné mechanizmy, mal by tak konať aj v prípade vodičov s koncesiou, ktorí spolupracujú s prevádzkovateľom dispečingu. Požiadavku podľa § 29 odseku 2c) preto považujeme za diskriminačné prenášanie zodpovednosti zo strany štátu, ale aj zo strany samotných prevádzkovateľov taxi služby, na prevádzkovateľov dispečingu. Zrušenie tejto požiadavky by zabezpečilo skutočne konzistentné pravidlá pre všetkých vodičov naprieč celým znením zákona a predišlo by neoprávneným požiadavkám na prevádzkovateľov dispečingu. | Z | ČA | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní sa dohodlo, že z dôvodu diskriminačného prenášania povinnosti poskytovať údaje len na prevádzkovateľov dispečingu, uvedená povinnosť je doplnená aj pre prevádzkovateľov taxislužby.  Na rozporovom konaní vznikol zároveň rozpor aj s pripomienkou MF SR, ktoré požaduje doplniť aj údaje o plynúcich príjmoch vodičov.  Na rozporovom konaní a následne aj po dohode s MF SR sa dohodlo, že povinnosť pre prevádzkovateľa dispečingu poskytovať údaje o plynúcich príjmoch vodičov budú preformulované na údaje o osobách, prostredníctvom ktorých sprostredkoval prepravu, a im plynúcich príjmoch.  Ide o zabezpečenie toho, aby prevádzkovateľ dispečingu nemal povinnosť poskytnúť údaje o vodičoch, ktorí budú v pracovnoprávnom vzťahu k prevádzkovateľovi taxislužby, prostredníctvom ktorého sprostredkoval prevádzkovateľ dispečingu prepravu. Prevádzkovateľ dispečingu poskytne údaje len o tých osobách (prevádzkovateľoch taxislužby), prostredníctvom ktorých sprostredkoval prepravu (môže ísť teda napríklad aj o spoločnosť s ručením obmedzeným, nemusí ísť vždy o fyzickú osobu – podnikateľa).  Zároveň zástupcovia obecnej polície požadujú pre účely kontroly doplniť aj údaj o prevádzke vozidla v čase kontroly a zvážiť lehotu 3 mesiace na poskytnutie potrebných údajov.  Lehota poskytovania údajov sa upravuje na jeden mesiac od vyžiadania.  Zdôvodnenie poskytovania údajov:  Poskytovanie zoznamu vodičov a vozidiel je z dôvodu zabezpečenia kontrolného systému. Orgány štátnej správy v prípade, že vodič má koncesiu, majú potrebné informácie o danom vodičovi. Cieľom je však odstrániť nelegálnu činnosť a zvyšovať kvalitu služieb. Ak si prevádzkovateľ dispečingu uzatvorí zmluvu s akýmkoľvek vodičom, či už je ten vodič držiteľ koncesie alebo nie, túto informáciu orgány štátnej správy nemajú. Orgány štátnej správy nemajú informácie o všetkých zmluvných vzťahoch.  Z uvedeného dôvodu sa navrhuje povinnosť prevádzkovateľa dispečingu poskytnúť na požiadanie údaje o tom, akým vodičom s akým vozidlom sa preprava vykonala. |
| **Uber** | **bod 28. § 27 (9)** Navrhujeme platnosť koncesie neobmedzovať na konkrétne časové obdobie. Odôvodnenie: Navrhujeme časovo neobmedzovať platnosť koncesie v prípade, že žiadateľ splnil všetky zákonné podmienky pri prvej žiadosti o koncesiu a opakované preukazovanie spĺňania podmienok a s tým spojené náležitosti by spôsobovali zbytočné prieťahy nielen pre držiteľa koncesie, ale aj prácu navyše pre príslušné štátne orgány. Z nášho pohľadu dostačujúce riešenie predstavuje kontrola spĺňania podmienok v rámci kontrolného mechanizmu orgánov odborného dozoru. | Z (O) | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  V oblasti cestnej dopravy majú doklady na podnikanie obmedzenú platnosť, či už to je v osobnej alebo nákladnej doprave alebo v taxislužbe.  Platnosť koncesie sa ponecháva z dôvodu väčšej prehľadnosti systému. |
| **Uber** | **čl. IV** Navrhujeme zmeniť účinnosť zákona z 1. apríla 2019 na 1. januára 2019. Odôvodnenie: Pôvodne navrhovanú účinnosť zákona (t.j. od 1. apríla 2019) považujeme za neúmerne a neopodstatnene neskorý termín. Vzhľadom na očakávanú štandardnú dĺžku legislatívneho procesu neexistuje objektívny dôvod na zotrvanie na tomto termíne. Práve naopak, existuje viacero argumentov, prečo je potrebné prijať novelu zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave čím skôr. Prvým dôvodom je skutočnosť, že návrh novely prichádza vzhľadom na rýchly rozvoj digitálnej ekonomiky a nezastaviteľný nástup moderných technológii v oblasti dopravy so značným oneskorením. Každé oddialenie reformy, ktorá má za cieľ reagovať na celospoločenské a ekonomické zmeny, je potrebné vnímať ako premárnenú príležitosť. Druhým dôvodom je skutočnosť, že hoci existovali objektívne dôvody na urýchlené prijatie novely zákona, tak proces prípravy jej návrhu trval vyše dvoch rokov. Hoci bola predbežná informácia k návrhu zákona (PI/2018/61) zverejnená už 12.3.2018, tak návrh novely zákona bol zaradený do medzirezortného pripomienkového konania až 22.6.2018. Tretím dôvodom je skutočnosť, že spoločnosť Uber ako jeden z hlavných predstaviteľov využívania moderných technológií v oblasti dopravy pozastavil svoju činnosť na základe kontroverzného rozhodnutia Okresného súdu Bratislava I a od 27.3.2018 neposkytuje svoje služby. Toto rozhodnutie malo bezprostredný negatívny dopad na stovky aktívnych vodičov a desiatky tisíc aktívnych cestujúcich. Urgentnosť prijatia reformy je preto potrebné vnímať práve v kontexte veľkého dopytu a obľúbenosti služieb akými je Uber a iné. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  **Rozpor trvá**  Ministerstvo dopravy a výstavby SR vyhodnocuje medzirezortné pripomienkové konanie, zapracováva pripomienky a organizuje stretnutia so subjektmi, ktoré dali zásadné pripomienky. V rámci medzirezortného pripomienkového konania bolo zaslaných 232 pripomienok, z toho 82 zásadných, čo zvyšuje prácnosť vyhodnocovania pripomienok od rôznych záujmových skupín.  Po vyhodnotení medzirezortného pripomienkového konania bude vedenie ministerstva informované o stave prípravy zákona, ako aj o dôvodoch neakceptovania niektorých pripomienok. Po ukončení prípravy zákona bude následne návrh zákona zaslaný na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, na prerokovanie v Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR, a následne návrh zákona musí byť prerokovaný vo vláde SR. Ak by návrh zákona v riadnom legislatívnom procese mal nadobudnúť účinnosť 1. januára 2019, mal by byť zaslaný do NR SR na prerokovávanie 24. augusta 2018. Tento termín vzhľadom na nevyhnutnosť rozporových konaní a potreby úpravy na základe dosiahnutých kompromisov, ako aj potrebu na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR a následne vo vláde SR považujeme v súčasnosti za nereálny.  Zároveň podľa finálneho znenia zákona potrebujeme s dodávateľom informačného systému vykonať príslušné úpravy v systéme tak, aby nenastali komplikácie v aplikačnej praxi. Z tohto dôvodu a na základe uvedeného považujeme navrhovaný termín účinnosti od 1. apríla 2019 za reálny. |
| **Uber** | **bod 28. § 27 (18)** Navrhujeme zrušiť obmedzenie veku vozidla. Odôvodnenie: Obmedzenie veku vozidla spôsobilého byť vozidlom taxislužby zaevidovanom v koncesii je príliš striktné a z nášho pohľadu predstavuje určitú formu diskriminácie vozidiel, ktoré síce prekročili vek 8 rokov, ale sú plne spôsobilé byť vozidlom taxislužby a poskytovať plnohodnotné služby. Neexistuje objektívny dôvod, prečo by vozidlo, ktoré prejde riadnou a pravidelnou technickou a emisnou kontrolou a splní všetky zákonom predpísane podmienky, nemohlo poskytovať prepravné služby. V mnohých okolitých krajinách pritom práve z vyššie uvedených dôvodov neexistuje žiaden vekový limit. Ide predovšetkým o Českú republiku, Poľsko, či Rumunsko. Stanovenie vekovej hranice na 8 rokov je veľmi prísne aj z pohľadu priemerného veku vozidiel v SR. Podľa oficiálnych štatistík Európskej asociácie výrobcov automobilov (ACEA) z roku 2015 bol priemerný vek vozidiel na Slovensku 13,4 roka. | Z | A | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Upravené.  Vek vozidla osem rokov pri zaevidovaní vozidla do koncesie sa ruší. Ide o podmienku, ktorú musí vozidlo splniť len pri zaevidovaní vozidla do koncesie. Následne po vydaní koncesie môže jazdiť až do veku 18 rokov. Z uvedeného dôvodu sa ruší táto podmienka veku vozidla. |
| **Uber** | **k materiálu ako celok** Navrhujeme zvážiť zavedenie dvoch separátnych regulačných kategórií pre vodičov, ktoré by z hľadiska podmienok a vstupných bariér v dostatočnej miere rozlišovali medzi vodičmi vykonávajúcimi prepravu osôb na plný úväzok a tými, ktorí prepravu osôb vykonávajú len príležitostne. Odôvodnenie: Súčasný návrh novely zákona nerozlišuje medzi dvoma základnými kategóriami vodičov, ktoré už dnes na trhu prepravy osôb existujú. Bez ohľadu na to, či vodič pracuje na plný úväzok, alebo len 5 hodín do týždňa, či je to hlavným zdrojom jeho príjmu, alebo len privyrobením si popri práci, súčasné znenie návrhu novely zákona sa z pohľadu požiadaviek pozerá na všetkých vodičov ako na prevádzkovateľov taxi. Takáto legislatívna úprava nedostatočne reflektuje na skutočné a reálne existujúce potreby trhu a využíva ekonomický a spoločenský potenciál rastúceho trendu zdieľanej ekonomiky len obmedzene. V rámci trhu prepravy osôb existujú dva typy zákazníkov a dva typy vodičov. Tradiční zákazníci sú ochotní si priplatiť za výhody plnohodnotnej taxi služby a sú zákazníci, ktorým vyhovuje jazda sprostredkovaná cez digitálnu platformu, kde nájdu nižšie ceny, praktické prostredie digitálnej platformy, či možnosť platiť elektronicky. Na strane vodičov vnímame rozdiel najmä po časovej a finančnej línii. Vodičom tradičnej taxi služby vyhovuje stabilný pracovný úväzok s dostatočným finančným ohodnotením a sú preň ochotní podstúpiť časovo a finančne náročný vstupný proces potrebný na výkon tohto zamestnania. Existuje však veľká skupina vodičov, ktorých potreby a preferencie súčasný návrh novely zákona dostatočne nezohľadňuje. Sú to primárne študenti, slobodné matky, osoby so zdravotným postihnutím, či osoby privyrábajúce si popri inom zamestnaní. Vzhľadom nato, že na trhu existujú tieto dve odlišné kategórie vodičov (ako na strane dopytu, tak na strane ponuky), navrhujeme zavedenie dvoch regulačných kategórií, ktoré by prirodzene reflektovali trh. Takýto regulačný prístup už bol úspešne zavedený v Lotyšsku a v Estónsku a je v súlade s odporúčaniami Európskej únie. | Z (O) | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 31.7.2017.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala zo zásadnej na obyčajnú.  Návrh zákona nebráni vodičom príležitostne poskytovať služby taxislužby.  Cieľom návrhu zákona je vytvoriť jednotné a rovnaké podmienky pre všetkých.  Zavedenie dvoch separátnych regulačných kategórií pre vodičov je v rozpore s hlavným cieľom návrhu novely zákona č. 56/2012 Z. z., ktorým je zavedenie jednotných pravidiel a zároveň zvýšenie efektívnosti kontrol. Zavedenie dvoch kategórií vodičov bude mať práve opačný výsledok, pravidlá nebudú rovnaké a jednotné pre všetkých a zároveň bude nemožné odkontrolovať, kto poskytuje služby len príležitostne a kto pravidelne.  Z uvedeného dôvodu sa navrhuje systém, kde vodič môže byť buď v pracovnoprávnom vzťahu k prevádzkovateľovi taxislužby alebo sám bude prevádzkovateľ taxislužby. Takáto právna úprava nebráni vodičovi organizovať svoj pracovný čas, predovšetkým, ak bude sám prevádzkovateľ taxislužby, a z toho dôvodu môže poskytovať taxislužbu aj príležitostne. |
| **ÚGKKSR** | **celému materiálu** Bez pripomienok | O | A |  |
| **ÚNMSSR** | **K § 29** V súčasnom znení zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov je v § 30 ods. 1 písm. c) ustanovené, že vozidlom taxislužby môže byť len vozidlo, ktoré „má pevne zabudovaný funkčný taxameter spĺňajúci požiadavky na určené meradlá, ktorý umožňuje cestujúcemu počas prepravy sledovať okamžitú cenu cestovného a ktorý vydáva potvrdenku o zaplatenom cestovnom; taxameter nemusí mať vozidlo taxislužby použité na prepravu skupiny cestujúcich, ktorí zaplatili cestovné pred začatím prepravy alebo na obvyklých miestach na pravidelnej trase prepravy,“. V predloženom návrhu zákona vyššie uvedená požiadavky týkajúca sa taxametra nie je nikde ustanovená. Z predloženého návrhu zákona nie je zrejmé, či každé vozidlo taxislužby musí byť vybavené taxametrom ako určeným meradlom, ktorý je pevne zabudovaný vo vozidle, ak sa na výpočet ceny využije aj iný spôsob ako na základe odčítania údaja indikovaného taxametrom.Navrhujeme, aby do § 29 návrhu zákona bolo doplnené nasledovné ustanovenie: zabezpečiť, aby vozidlo taxislužby malo pevne zabudovaný funkčný taxameter spĺňajúci požiadavky na určené meradlá, ktorý umožňuje cestujúcemu počas prepravy sledovať okamžitú cenu cestovného a ktorý vydáva potvrdenku o zaplatenom cestovnom; taxameter nemusí mať vozidlo taxislužby použité na prepravu skupiny cestujúcich, ktorí zaplatili cestovné pred začatím prepravy alebo na obvyklých miestach na pravidelnej trase prepravy,“. | Z | ČA | Upravené.  Rozporové konanie sa uskutočnilo 13.8.2018.  Na rozporovom konaní sa dohodlo znenie, podľa ktorého bude cena za prepravu môže byť:   1. určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času, alebo 2. dohodnutá pred začatím prepravy, napríklad prostredníctvom digitálnej platformy, písomne, telefonicky alebo iným spôsobom.   Ak cena za prepravu je určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času, vozidlo taxislužby musí byť vybavené funkčným taxametrom, ktorý spĺňa požiadavky na určené meradláx), umožňuje cestujúcemu počas prepravy sledovať okamžitú cenu cestovného a ktorý vydáva potvrdenku o zaplatenom cestovnom.  Poznámka pod čiarou x znie: „x) § 11 zákona č. 157/2018 Z. z. o metrológii a o zmene a doplnení niektorých zákonov.“.  Zdôvodnenie:  Pri určovaní ceny bude dôležité, či sa dohodne vopred alebo bude určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času.  Ak bude cena určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času, bude musieť byť vypočítaná určeným meradlom, ktorým je v súčasnosti taxameter.  V druhom prípade bude možné dohodnúť cenu pred začatím prepravy, v tomto prípade sa cena nemôže meniť na základe skutočne prejdenej vzdialenosti alebo času, pôjde o pevnú cenu dohodnutú pred začatím prepravy. |
| **ÚPPVII** | **čl. IV** Navrhujeme aby zákon nadobudol účinnosť 1. januára 2019. Odôvodnenie: Aby zdieľaná ekonomika mohla rásť je potrebná inteligentná legislatíva, ktorá nebráni priestoru pre inovácie a ktorá vytvára rovnováhu medzi záujmom spotrebiteľov, komunít, verejnej bezpečnosti a sociálneho dobra. Nemali by sme pripustiť, aby zdieľaná ekonomika fungovala v šedej oblasti a súdy a súdne spory rozhodovali skôr ako dobre zacielené regulácie. Preto je nutné, aby zákon začal platiť čo najskôr, navrhujeme účinnosť od nového roka 2019. | Z (O) | N | Na základe diskusie pripomienka bola preklasifikovaná zo zásadnej na obyčajnú.  Ministerstvo dopravy a výstavby SR vyhodnocuje medzirezortné pripomienkové konanie, zapracováva pripomienky a organizuje stretnutia so subjektmi, ktoré dali zásadné pripomienky. V rámci medzirezortného pripomienkového konania bolo zaslaných 232 pripomienok, z toho 82 zásadných, čo zvyšuje prácnosť vyhodnocovania pripomienok od rôznych záujmových skupín.  Po vyhodnotení medzirezortného pripomienkového konania bude vedenie ministerstva informované o stave prípravy zákona, ako aj o dôvodoch neakceptovania niektorých pripomienok. Po ukončení prípravy zákona bude následne návrh zákona zaslaný na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, na prerokovanie v Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR, a následne návrh zákona musí byť prerokovaný vo vláde SR. Ak by návrh zákona v riadnom legislatívnom procese mal nadobudnúť účinnosť 1. januára 2019, mal by byť zaslaný do NR SR na prerokovávanie 24. augusta 2018. Tento termín vzhľadom na nevyhnutnosť rozporových konaní a potreby úpravy na základe dosiahnutých kompromisov, ako aj potrebu na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR a následne vo vláde SR považujeme v súčasnosti za nereálny.  Zároveň podľa finálneho znenia zákona potrebujeme s dodávateľom informačného systému vykonať príslušné úpravy v systéme tak, aby nenastali komplikácie v aplikačnej praxi. Z tohto dôvodu a na základe uvedeného považujeme navrhovaný termín účinnosti od 1. apríla 2019 za reálny. |
| **ÚPPVII** | **čl I bodu 29** Navrhujeme vyňatie digitálnych platforiem z povinnosti ustanovenej v § 29 ods. 1 písm. d). Zdieľaná ekonomika je postavená na inovatívnych obchodných modeloch, ktoré pracujú na princípe poskytovania služieb súkromnými jedincami. Ak budú splnené ostatné náležitosti zákona nie je dôvod, aby vodiči poskytujúci služby cez digitálne platformy spĺňali takúto povinnosť, navyše pri kombinácii služieb viacerých platforiem sa môže vytvoriť neprehľadná situácia. | O | N | Cieľom návrhu zákona je vytvoriť jednotné a rovnaké podmienky pre všetkých.  Z tohto dôvodu preferujeme označenie obchodným menom pri všetkých prevádzkovateľoch taxislužby. |
| **ÚPPVII** | **čl. I bodu 38** v § 42 písm. j) navrhujeme doplniť odkaz na zákon č. 275/2006 Z. z. o informačných systémoch verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov za slová „informačného systému". Odôvodnenie: V predmetnom materiáli je potrebné jednoznačne vymedziť, že ide o informačný systém (vymedzený v § 41 ods. 3 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave) v zmysle zákona č. 275/2006 Z. z. o informačných systémoch verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov. | O | N | Zákon č. 56/2012 Z. z. sa odkazuje na zákon č. 387/2015 Z. z. o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v ktorom je uvedené, že cestný informačný systém je informačný systém verejnej správy podľa zákona č. 275/2006 Z. z.  Z uvedeného dôvodu sa pripomienka neakceptuje. |
| **ÚPPVII** | **čl. I bodu 44**  V § 45 ods. 2 navrhujeme doplniť odkaz na zákon č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e-Governmente), v prípade, ak ide o elektronickú komunikáciu v zmysle uvedeného zákona. Odôvodnenie: Navrhujeme konkretizovať o akú elektronickú komunikáciu predkladateľovi ide, nakoľko zákon č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e-Governmente) v § 3 písm. c) jednoznačne vymedzuje pojem „elektronická komunikácia". | O | N | Zastávame názor, že nejde o výkon verejnej moci elektronicky podľa zákona č. 305/2013 Z. z. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 3 a 18** Dávame na zváženie predkladateľovi úpravu novelizačných bodov podľa bodu 30.1 prílohy č. 1 k LPV SR, t. j. napr. "Nadpis § 2 znie:...."; legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 54** Na úvod novelizačného bodu 54 navrhujeme vložiť slovo "V";legislatívno-technická pripomienka (bod 30.3 prílohy č. 1 LPV SR). Rovnaká pripomienka sa vzťahuje aj k bodu 56. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 51** Novelizačný bod 51 navrhujeme preformulovať, t. j. vybrať si len jednu z navrhovaných legislatívnych techník. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 29** V § 27 ods. 20 a v § 28 ods. 14 dávame na zváženie úpravu úvodnej vety tak, aby nadväzovala na ďalšie členenie textu (§27 ods. 20 písm. b) a § 28 ods. 14 písm. b)). V § 28 ods. 2 písm. a) navrhujeme s ohľadom na pojem členský štát zavedený v § 2 ods. 5 zákona vypustiť slovo "akomkoľvek" z dôvodu nadbytočnosti. V § 28 ods. 13 navrhujeme odkaz na odsek 13 písm. a) až c) nahradiť odkazom na odsek 9 písm. a) až c) a odkaz na odsek 15 odkazom na odsek 11. V § 30 ods. 2 písm. c) navrhujeme doplniť odkaz na ustanovenia upravujúce bezúhonnosť - (podobná úprava ako v § 28 ods. 2 písm. c). Vo vzťahu k definícii bezúhonnosti poukazujeme na skutočnosť, že navrhovaný § 27 ods. 4 upravuje kto sa nepovažuje za bezúhonného, pričom pri odkazovaní na uvedenú úpravu sa uvádza kto sa považuje za bezúhonného. Preto dávame na zváženie preformulovanie § 27 ods. 4 pozitívnym spôsobom. V úvodnej vete k poznámke pod čarou k odkazu 46e navrhujeme nahradiť slová "odkazu 46d" slovami "odkazu 46e". | O | ČA | Text čiastočne upravený. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 58** V § 49 ods. 1 písm. k) navrhujeme vypustiť slovo "kto" vo väzbe na znenie úvodnej vety a ods. 3 preformulovať takto: "(3) Za priestupky podľa odseku 1 písm. c) a d) možno uložiť zákaz činnosti od 6 mesiacov do 5 rokov spočívajúci v zákaze vykonávania funkcie vedúceho dopravy.". | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 9** V § 5 ods. 10 navrhujeme upraviť časť vety za bodkočiarkou tak, aby sa na príslušné vzťahy vzťahovala prvá a druhá veta ods. 8, nakoľko podmienka vymenovania nového vedúceho dopravy sa neviaže na moment skončenia konania o dedičstve ale len na moment úmrtia podnikateľa, ktorý bol zároveň vedúcim dopravy. Zároveň navrhujeme v prvej vete nahradiť slová "uvedené v" slovom "podľa". | O | N | Ponechaný súčasný návrh. Obdobná právna úprava už v súčasnosti je v právnom systéme zavedená. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 67** V § 54a ods. 2 navrhujeme vypustiť slová "na začatie konania" z dôvodu použitia odkazu na ods. 1 v predmetnom ustanovení. | O | N | Ide o obdobnú úpravu, aká už je použitá v zákone. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 68** V nadpise § 56e navrhujeme nahradiť slovo "ustanovenie" slovom "ustanovenia"; legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 21** V novelizačnom bode 21 navrhujeme doplniť úvodzovky pred označenie písmena j); legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 25** V novelizačnom bode 25 navrhujeme za označenie § 11 vložiť slová "písm. a"; spresnenie časti právneho textu dotknutého novelizáciou. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 26** V novelizačnom bode 26 navrhujeme vypustiť slová "za slovom "služieb" z dôvodu nadbytočnosti. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 45 a 46** V novelizačnom bode 45 navrhujeme upraviť úvod vety takto: "V § 45 ods. 4 sa na konci pripájajú tieto slová...." a vypustiť bodku za slovom "dispečingu" (celkovo 2 x v novelizačnom bode 45 a 46) z dôvodu, že sa v texte už nachádza; legislatívno-technická pripomienka (bod 35.2 prílohy č. 1 k LPV SR). | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 52** V novelizačnom bode 52 navrhujeme vypustiť slovo "ods." za slovom "a" (celkovo 2x) a za označením odseku 21 vložiť horné úvodzovky; legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 65** V novelizačnom bode 65 navrhujeme nahradiť slovo "nahrádza" slovom "nahrádzajú"; legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 40** V novelizačnom bode k § 44 písm. b) navrhujeme nahradiť bodku za slovom "obci" čiarkou; legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 20** V novelizačnom bode navrhujeme nahradiť slovo "písm." slovom "písmeno"; legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 2** V novelizačnom bode navrhujeme nahradiť slovo "písmeno" slovom "písmenom"; legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **ÚPVSR** | **čl. I bod 50** V novelizačnom bode navrhujeme slovo "sa" vložiť za slová "V § 46"; legislatívno-technická pripomienka. | O | A | Upravené. |
| **Verejnosť** | **zákonu č. 56.2012 Z. z. o cestnej doprave ako celku** Inovatívne technológie a legislatívne zmeny sú potrebné, ale musia chrániť cestujúceho. Vodič taxislužby bez preverenia odbornej spôsobilosti a taxislužba bez preverenia finančnej spoľahlivosti je hazard voči cestujúcemu. Výpočet ceny na základe digitálnej platformy je všeobecný pojem a pokiaľ sa má zaviesť v taxislužbe, tak to musí byť jasne definované. Výpočet ceny podľa digitálnej platformy dáva zmysel iba vtedy, pokiaľ sa dohodne pred prepravou. Určovať cenu na základe digitálnej platformy počas prepravy je poškodzovanie cestujúceho. Digitálna platforma nie je meradlom a počas prepravy nie je možné na základe nej určovať cenu. Táto predstava je aj v rozpore so zákonom č.157/2018 Z.z. o metrológii a o zmene a doplnení niektorých zákonov1). Okrem toho novela zabúda na cestujúcich, ktorí ešte dlhodobo nebudú využívať digitálnu platformu. Pojem digitálna platforma sa v zásade ani nemusí spomenúť a stačí uviesť iba pojem „dohodou dvoch strán pred prepravou“. V tomto prípade už bude jedno či ústne, telefonicky alebo na základe digitálnej platformy. V každom prípade by sa malo ale uviesť v zákone, že cena dohodou musí byť pred prepravou zdokumentovaná a prepravovanej osobe doručená. Používanie taxametra ako meradla v taxislužbe je ochrana nie len pre cestujúceho, ale aj pre samotného vodiča a taxislužbu. Všetci zabúdajú na to, že digitálna platforma vodiča a samotnú taxislužby len poškodzuje, lebo nedokáže vopred určiť reálnu cenu prepravy a keď že nie je meradlom, tak nie je povolené ju použi ku výpočtu ceny počas prepravy. Návrh Taxislužba je pravidelné prevádzkovanie osobnej dopravy vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča. Je to preprava jednotlivých cestujúcich alebo skupiny cestujúcich do cieľového miesta na základe taxametra, na základe dohody alebo zmluvy o preprave osôb. Taxislužba musí garantovať odbornú spôsobilosť a finančnú spoľahlivosť. Vozidlo taxislužby musí byť vybavené taxametrom ako meradlom podľa osobitného predpisu1) a pokiaľ sa prepravca a prepravovaná osoba dohodnú vopred na cene prepravného osobne, telefonicky, elektronicky alebo prostredníctvom digitálnej platformy, tak tá musí byť pred prepravou zdokumentovaná a prepravovanej osobe doručená v tlačenej forme osobne, elektronicky alebo prostredníctvom digitálnej platformy. Každý takýto výtlačok musí byť založený v registratúre prepravcu. Pokiaľ sa preprava uskutoční na základe taxametra, tak takáto preprava musí byť zdokumentovaná v tlačenej forme. Jeden z výtlačkov obdrží prepravovaná osoba a druhý si zakladá prepravca do svojej registratúry. Záver Týmto navrhovaným prístupom sa nastavia rovnaké podmienky pre všetky subjekty zabezpečujúce pravidelnú prepravu osôb do 9 miest vrátane vodiča a zabezpečí sa ochrana cestujúceho všetkých vekových kategórií, ktoré využívajú pravidelnú prepravu osôb. Zároveň sa zavedie trend digitálnej platformy. Preprava osôb formou zdieľanej ekonomiky by sa týkala iba nepravidelnej súkromnej prepravy osôb bez podnikateľského zámeru. | O | ČA | Text čiastočne upravený na základe výsledkov z rozporových konaní s inými subjektmi.  Pri určovaní ceny bude dôležité, či sa dohodne vopred alebo bude určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času.  Ak bude cena určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času, bude musieť byť vypočítaná určeným meradlom, ktorým je v súčasnosti taxameter.  V druhom prípade bude možné dohodnúť cenu pred začatím prepravy, v tomto prípade sa cena nemôže meniť na základe skutočne prejdenej vzdialenosti alebo času, pôjde o pevnú cenu dohodnutú pred začatím prepravy.  Odborná spôsobilosť a finančná spoľahlivosť sa v taxislužbe ruší. |
| **Verejnosť** | **filozofia zákona - platnosť koncesie** Koncesie by mali byť platné pre cele Slovensko a nie byť obmedzená na konkrétne mesto, lebo po jazde z mesta do mesta ide na spiatočnej ceste taxi prázdny, lebo nesmie zobrať zákazníka z mesta na ktoré nemá koncesiu. | O | A | Text upravený. |
| **Verejnosť** | **filozofia zákona - psychotesty** Na základe poznatkov z prace nie sú psychotesty garantom bezproblémového správania vodiča taxi. Podstatne účinnejšia je možnosť hodnotenia vodiča zákazníkmi cez aplikáciu s následnou informáciou spokojnosti s daným vodičom pre objednaním ďalšej cesty. Preto navrhujem, zrušiť povinnosť psychotestov , ak vodič jazdí s aplikáciou kde ho zákazníci môžu hodnotiť. | O | N | Povinnosť psychologického vyšetrenia vyplýva zo zákona č. 8/2009 Z. z. |
| **Verejnosť** | **filozofia zákona – náhrady v prospech zákazníka pri mimoriadnych udalostiach** Na základe skúsenosti z dopravných nehôd pri preprave osôb v taxi, je zrejmé, že vodič, ktorý nedodržal predpisy dostane spravodlivý trest. Lenže sa nehladí na cestujúceho – zákazníka, najmä ak vinník nehody je neznámy alebo nestíhateľný, pripadne nemajetný. Preto zo zákona by mala byť povinnosť poistenie prevážaných osôb pre prípad dopravnej nehody a iných obdobných situácii, v prospech týchto osôb bez ohľadu či ide o klasický taxík alebo digitálnu platformu. Všetky informácie o poistení by mali byť zákazníkovi známe vopred. | O | N | Náhrada škody je upravená v zákone č. 381/2001 Z. z., v ktorom je stanovená náhrada škody na zdraví, náhrada nákladov pri usmrtení, náhrada škody vzniknutej poškodením, zničením, odcudzením alebo stratou veci a podobne. |
| **Verejnosť** | **filozofia zákona - taxameter** Navrhujem, zrušiť povinnosť klasických taxametrov, kde je cena stanovená na základe nástupného a kilometrovného. Dnešné technológie umožňujú aj iný spôsob cenotvorby, vrátane stanovenia ceny vopred. Navrhujem zrušiť povinnosť používania klasických taxametrov, ak cena za jazdu je stanová na základe aplikácie. | O | N | Pri určovaní ceny bude dôležité, či sa dohodne vopred alebo bude určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času.  Ak bude cena určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času, bude musieť byť vypočítaná určeným meradlom, ktorým je v súčasnosti taxameter.  V druhom prípade bude možné dohodnúť cenu pred začatím prepravy, v tomto prípade sa cena nemôže meniť na základe skutočne prejdenej vzdialenosti alebo času, pôjde o pevnú cenu dohodnutú pred začatím prepravy. |
| **Verejnosť** | **čl. IV** Novelu zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave je potrebné prijať čím skôr. Návrh novely už teraz prichádza neskoro vzhľadom na rýchly rozvoj digitálnej ekonomiky a nezastaviteľný nástup moderných technológii. Každé oneskorenie reformy, ktorá má za cieľ reagovať na celospoločenské a ekonomické zmeny, je potrebné vnímať ako premárnenú príležitosť. Práve kvôli zastaranej právnej úprave dnes na Slovensku už niekoľko mesiacov nepôsobí jeden z hlavných predstaviteľov využívania moderných technológií – spoločnosť Uber. Stovky vodičov a desiatky tisíc cestujúcich tak stratili svoju obľúbenú službu. Urgentnosť prijatia reformy je preto potrebné vnímať práve v kontexte veľkého dopytu a obľúbenosti služieb, akými je Uber a ale aj iné (Airbnb) | O | N | Ministerstvo dopravy a výstavby SR vyhodnocuje medzirezortné pripomienkové konanie, zapracováva pripomienky a organizuje stretnutia so subjektmi, ktoré dali zásadné pripomienky. V rámci medzirezortného pripomienkového konania bolo zaslaných 232 pripomienok, z toho 82 zásadných, čo zvyšuje prácnosť vyhodnocovania pripomienok od rôznych záujmových skupín.  Po vyhodnotení medzirezortného pripomienkového konania bude vedenie ministerstva informované o stave prípravy zákona, ako aj o dôvodoch neakceptovania niektorých pripomienok. Po ukončení prípravy zákona bude následne návrh zákona zaslaný na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, na prerokovanie v Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR, a následne návrh zákona musí byť prerokovaný vo vláde SR. Ak by návrh zákona v riadnom legislatívnom procese mal nadobudnúť účinnosť 1. januára 2019, mal by byť zaslaný do NR SR na prerokovávanie 24. augusta 2018. Tento termín vzhľadom na nevyhnutnosť rozporových konaní a potreby úpravy na základe dosiahnutých kompromisov, ako aj potrebu na prerokovanie v Legislatívnej rade vlády SR, Hospodárskej a sociálnej rade vlády SR a následne vo vláde SR považujeme v súčasnosti za nereálny.  Zároveň podľa finálneho znenia zákona potrebujeme s dodávateľom informačného systému vykonať príslušné úpravy v systéme tak, aby nenastali komplikácie v aplikačnej praxi. Z tohto dôvodu a na základe uvedeného považujeme navrhovaný termín účinnosti od 1. apríla 2019 za reálny. |
| **Verejnosť** | **filozofia zákona – stanovište** Pri zdieľanej ekonomike s použitím digitálnej technológie, už nie je poskytovanie služby viazane na stanovište alebo telefonický dispečing. Preto navrhujem pri používaní aplikácie zrušiť povinnosť stanovišťa. | O | N | Povinnosť mať stanovište taxislužby sa zo zákona vypúšťa.  Kompetencia pre obec určiť stanovištia vozidiel taxislužby v obci a ich kapacitu v zákone zostáva, taktiež obec môže všeobecne záväzným nariadením ustanoviť podrobnosti o výkone taxislužby na území obce. |
| **Verejnosť** | **filozofia zákona – zemepis** Vďaka digitálnej technológie vodič nemusí ovládať zemepis na úrovni štátnej skúšky, pokiaľ jazdí podľa navigačnej aplikácie. Navrhujem povinnosť uvedenej skúšky zrušiť. | O | A | Odborná spôsobilosť sa vypúšťa vrátane skúšok. |
| **Verejnosť** | **filozofia zákona – lehota TK a poistenie prepravovaných osôb** Vozidlo používane na poskytovanie služby by malo mať platnú tk, ek a byť poistene, zákonne aj havarijne, vrátane poistenie prepravovaných osôb. Preto navrhujem, zrušiť povinnosti častejšej tk a zaviesť povinnosť poistenie prepravovaných osôb. | O | N | Lehoty technických a emisných kontrol upravuje zákon č. 106/2018 Z. z. a jeho vykonávacie predpisy. |
| **Verejnosť** | **Zrušenie odbornej spôsobilosti** Získanie odbornej spôsobilosti je v súčasnosti najdôležitejším a kľúčovým kvalifikačným predpokladom získania koncesie nutnej na vykonávanie taxislužby. Súhlasím s názorom MDaV SR, že obsah skúšky odbornej spôsobilosti je vhodné upraviť tak, aby reflektovali súčasnú dobu a súčasné podmienky na trhu taxislužieb. Mám za to, že odbornú spôsobilosť ako podmienku pre získanie oprávnenia na vykonávanie taxislužby – koncesie, je potrebné ponechať, avšak je potrebné aktualizovať, zmeniť, či doplniť obsah skúšky OS s cieľom prispôsobiť ho súčasným podmienkam s dôrazom na nastavenie otázok smerom k požiadavkám, ktoré by mali byť kladené na vodičov taxi a podnikateľov v oblasti taxi. Napríklad odporúčam do obsahu skúšok OS doplniť otázky z oblasti miestopisu, či základov poskytnutia prvej pomoci. Túto požiadavku odôvodňujem snahou skvalitniť taxislužbu, zachovať a zvyšovať ochranu spotrebiteľa a podporiť nielen rozvoj cestovného ruchu, ale aj bezpečnosť pasažierov. Argumentácia, že v dobe GPS taxikár nemusí nutne ovládať miestopis neobstojí, nakoľko pomocou GPS navigácie nevie vodič taxislužby poradiť zákazníkovi napríklad možnosť slušného ubytovania, slušnú reštauráciu, či pamiatky a osobitosti mesta, a podobne. | O | ČA | Text čiastočne upravený na základe výsledkov z rozporových konaní s inými subjektmi.  Odborná spôsobilosť a finančná spoľahlivosť sa ruší. |