

Dôvodová správa

Všeobecná časť:

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

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

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

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

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

o vnútornom trhu, ktorý je už v súčasnosti využívaný na spoluprácu medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskou komisiou.

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

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

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

Osobitná časť:

K čl. I

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

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

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

Legislatívno-technická úprava

K bodu 4 a 5 (§ 26 ods. 4 a 5):

Ide o odstránenie rozporu ustanovenia § 26 ods. 4 s ustanovením § 8 ods. 2 písm. d) zákona o organizácii pracovného času v doprave. Zároveň najkratším možným nepretržitým časovým úsekom kvalifikovateľným ako časť prestávky v práci je podľa § 27 ods. 2 zákona tiež čas 15 minút.

K bodu 6 (§ 27 ods. 1):

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

K bodu 7 a 8 (§ 30 ods. 2, 5 a 6):

Upravujú sa podmienky vykonávania koordinovaných cestných kontrol. Takéto kontroly vykonáva každý štát na svojom území. Zavádza sa tiež možnosť, kedy vodič počas cestnej kontroly môže kontaktovať napríklad vedúceho dopravy pre doplnenie napríklad nákladného listu o poslednej medzinárodnej preprave a o každej následnej kabotážnej preprave, ktorý pre

účely vysielania vo vozidle počas cestnej kontroly chýba. Zároveň sa upravuje ustanovenie odseku 6 nadväzne na zmeny uvedené v prílohách.

K bodu 9 (§ 31 ods. 3):

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

K bodu 10 a 11 (§ 31 ods. 4 a 6)

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

K bodu 12 (§ 31a):

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

K bodu 13 (§ 33 písm. e):

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

K bodu 14 (§ 33 písm. i))

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s úpravou v bode 15.

K bodu 15 (§33 písm. j) a k))

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

K bodu 16 (§ 34 ods. 1 písm. i))

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s úpravou v bode 17.

K bodu 17 (§ 34 ods. 1 písm. j a k))

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

Zároveň ide o úpravu kompetencie inšpektorátov práce, aby spolu s Policajným zborom mohli odstaviť vozidlá odťahovej služby na pozemných komunikáciách a skontrolovať, či

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

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

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

K bodu 19 (§ 34 ods. 2 písm. f))

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

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

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

K bodu 22 (§ 36 ods. 7 písm. d) a e))

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

K bodu 23 a 24 (§ 37 ods. 1 a 2)

Pôvodné hodnoty pokút boli prepočítané na eurá.

K bodu 25 (§ 37 ods. 2 písm. e))

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

K bodu 26 (§ 37 sa ods. 2 písm. h))

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 165/2014 podľa poslednej zmeny ustanovenej Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 zavádza povinnosť pre dopravné podniky zabezpečiť podľa harmonogramu výmenu analógového, digitálneho a inteligentného tachografu prvej generácie za inteligentný tachograf druhej generácie, ak budú ich vozidlá

vykonávať medzinárodnú prepravu. Z tohto dôvodu sa zavádzajú sankcie za porušenie tejto povinnosti.

K bodu 27 (§ 37 ods. 3 a 4)

Pôvodné hodnoty pokút boli prepočítané na eurá.

K bodu 28 (§ 37 ods. 3 písm. a))

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

K bodu 29 (§ 37 ods. 3 písm. b) a c))

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

K bodu 30 (§ 37 ods. 3 písm. f))

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

K bodu 31 (§ 37 ods. 8 písm. b))

Pôvodné hodnoty pokút boli prepočítané na eurá.

K bodu 32 (§ 38 ods. 1 písm. b) až d))

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

K bodu 33 (§ 38 ods. 1 písm. c) a g))

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

K bodu 34 (§ 38 ods. 1 písm. k))

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

K bodu 35 (§ 38 ods. 1 písm. p))

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s úpravou v bode 36.

K bodu 36 (§ 38 sa ods. 1 písm. q) až u))

Doplňajú sa nové skutkové podstaty priestupkov.

K bodu 37 (38 ods. 4 písm. a) až d))

Ide o úpravu pokút za príslušné priestupky. Pokuty za porušenie právnych predpisov v oblasti sociálnej legislatívy v doprave sú v Slovenskej republike nižšie ako v okolitých štátoch. Z tohto dôvodu a vzhľadom na závažnosť príslušných priestupkov bola upravená výška pokút za porušenie právnych predpisov v sociálnej legislatíve. Zároveň porušovanie právnych predpisov

má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky z tohto dôvodu, je potrebné aby vodiči dodržiavali sociálnu legislatívu.

K bodu 38 (§ 38 ods. 5)

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

K bodu 39 (§ 38 ods. 6)

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

K bodu 40 (§ 40a a § 40b)

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

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

K bodu 41 (príloha č. 1)

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

K bodu 42 (príloha č. 2)

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

K bodu 43 (príloha č. 3)

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

K bodu 44 (príloha č. 5)

Ide o úpravu názvu smernice.

K bodu č. 45 (príloha č. 5)

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

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

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

Zo smernice vyplýva niekoľko skutočností (zásad):

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

vymedzenia v nariadeniach Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 a (ES) č. 1073/2009, pretože celá dopravná operácia sa odohráva v hostiteľskom členskom štáte, a teda je úzko prepojená s územím hostiteľského členského štátu. Nebilaterálna medzinárodná dopravná operácia sa vyznačuje tým, že vodič vykonáva medzinárodnú prepravu mimo členského štátu usadenia vysielajúceho podniku. Poskytované služby sú teda prepojené s dotknutým hostiteľským členským štátom, a nie s členským štátom usadenia. V týchto prípadoch sa pravidlá špecifické pre dané odvetvie vyžadujú, len pokiaľ ide o administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia.

K bodu 1

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

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

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

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

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

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

K bodu 2

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

K bodu 3

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

K čl. III (zákon č. 351/2015 Z. z.)

K bodu 1

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

K bodu 2

Legislatívno-technická zmena vo väzbe na doplnenie právnej úpravy.

K bodu 3

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

K bodu 4

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

K bodu 54

Legislatívno-technická zmena vo väzbe na doplnenie právnej úpravy.

K bodu 6

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

K bodu 7

Legislatívno-technická zmena vo väzbe na doplnenie právnej úpravy.

K bodu 8

Legislatívno-technická zmena.

K bodu 9

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

K čl. IV

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