**Dôvodová SPRÁVA**

# A. Všeobecná časť

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) predkladá do medzirezortného pripomienkového konania návrh zákona o  verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „návrh zákona“) na základe Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky na rok 2022 (uznesenie vlády SR č. 15/2022).

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

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

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

Objednávanie služieb vo verejnom záujme upravuje aj Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 v platnom znení (ďalej len ,,nariadenie (ES) č. 1370/2007“). Nariadenie (ES) č. 1370/2007 určuje okrem iného aj to, za akých podmienok môže príslušný orgán verejnej správy (objednávateľ služieb vo verejnom záujme) poskytovať úhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.

Cieľom návrhu zákona je:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Návrh zákona bude mať na jednej strane negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, efektívnejším zabezpečovaním verejných dopravných služieb však bude pozitívne vplývať na rozpočet verejnej správy až do takej miery, že to výrazne preklenie prvotné negatívne dopady na rozpočet verejnej správy. Návrh zákona bude mať pozitívne sociálne vplyvy, najmä na hospodárenie obyvateľstva. Návrh zákona môže v dôsledku efektívnejšej a lepšie nastavenej dopravnej obslužnosti nepriamo pozitívne vplývať aj na životné prostredie. Návrh zákona bude mať určitý zanedbateľný vplyv na podnikateľské prostredie, nebude mať vplyv na informatizáciu spoločnosti, vplyv na služby verejnej správy pre občana ani vplyv na manželstvo, rodičovstvo a rodinu.

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

Návrh zákona nie je predmetom vnútrokomunitárneho pripomienkového konania.

Účinnosť návrhu zákona sa v nadväznosti na míľnik Plánu obnovy a odolnosti navrhuje 1. júna 2023 s výnimkou ustanovení týkajúcich sa národného integrovaného cestovného dokladu, ktorých účinnosť sa vzhľadom na potrebu technickej predprípravy plánuje na 1.1.2025.

**B. Osobitná časť**

**K Čl. I**

K § 1 (Predmet úpravy)

Návrh zákona sa vzťahuje na verejnú osobnú dopravu, a to na pravidelnú dopravu, ktorá sa vykonáva na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L315, 3.12.2007) v platnom znení (ďalej len „nariadenie (ES) č. 1370/2007“), ktoré určuje, za akých podmienok môže príslušný orgán verejnej správy (objednávateľ dopravných služieb) poskytovať úhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme; pričom dopravná služba vo verejnom záujme je služba vo verejnej osobnej doprave vymedzená objednávateľom, ktorú by dopravca, ak by zohľadňoval svoj obchodný záujem, neposkytoval alebo neposkytoval v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok bez úhrady, ako aj na verejnú osobnú dopravu, ktorá nespadá pod poskytovanie dopravných služieb vykonávaných na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.

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

Návrh zákona tiež vymedzuje pôsobnosť orgánov verejnej správy na úseku verejnej osobnej dopravy.

K § 2 (Vymedzenie niektorých pojmov)

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

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

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

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

K § 3 (Verejná osobná doprava)

Osobnú dopravu možno prevádzkovať ako autobusovú dopravu, taxislužbu, mestskú trolejbusovú dopravu, mestskú električkovú dopravu, železničnú dopravu, dopravu na špeciálnych dráhach, dopravu na lanových dráhach a lodnú dopravu. Nejde o nový pojem, bol prevzatý zo zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave s doplnením ďalších druhov dopravy, ktoré táto definícia v pôvodnom znení neobsahovala. Dôvodom je zjednotenie všetkých vybraných druhov dopráv pre potreby verejnej osobnej dopravy ako celku. Taxislužbu bližšie upravuje §26 zákona č. 56/2012 Z. z., zákon o verejnej osobnej doprave upravuje iba taxislužbu prevádzkovanú na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme.

K § 4 (Prepravný poriadok)

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

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

K § 5 (Pravidelná doprava)

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

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

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

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

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

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

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

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

K § 8 (Povinnosti dopravcu v pravidelnej osobnej doprave)

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

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

Povinnosti dopravcu v doprave na dráhach upravuje osobitný predpis - § 15 a § 16 zákona č. 514/2009 Z. z.

K § 9 (Oprávnenia dopravcu voči cestujúcim)

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

K § 10 (Práva cestujúcich v pravidelnej doprave)

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

K § 11 (Povinnosti cestujúcich v pravidelnej doprave)

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

K § 12 (Cestovný poriadok)

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

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

K § 13 (Cestovný doklad a kontrola cestovných dokladov)

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

K § 14 (Tarifa cestovného)

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

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

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

K § 15 (Regulácia cestovného)

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

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

K § 16 (Povinnosti iných osôb)

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

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

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

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

K § 19 (Kabotážna preprava)

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

K § 20 (Dopravná obslužnosť územia)

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

Definícia dopravnej obslužnosti a s ňou súvisiaci pojem „primeraný rozsah“ nie sú nové, ide o pojmy, ktoré sú známe už zo súčasného znenia zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave dráhach v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o doprave na dráhach“) a zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej doprave“), ako aj zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o vnútrozemskej plavbe“).

K § 21 (Objednávateľ)

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

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

K § 22 (Národný plán dopravnej obslužnosti Slovenskej republiky)

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

K § 23 (Plán dopravnej obslužnosti)

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

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

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

Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti by sa okrem iného malo prihliadať na kapacitu železničnej infraštruktúry, infraštruktúru lodnej dopravy (pravidelnej lodnej dopravy), technický stav ciest na trase autobusových liniek, prevádzkované železničné a autobusové linky komerčných dopravcov a ich prepravné kapacity, hospodárnosť zabezpečovania pravidelnej dopravy, prevádzkové možnosti dopravcov a pod. Všetky tieto a ďalšie ukazovatele slúžia nato, aby sa minimalizoval počet súbežných spojov tam, kde sú prebytočné alebo mimoriadne neefektívne, a aby sa na danej linke uprednostnil ten typ dopravy, ktorý je hospodárnejší a zároveň prináša zrýchlenie dopravy.

Plán dopravnej obslužnosti obsahuje popis zabezpečovaných dopravných služieb v preprave cestujúcich, časový harmonogram uzatvárania zmlúv, ciele a zámery riešenia disproporcie dopytu a ponuky na určitom území. Návrh zákona určuje obsahové náležitosti plánu dopravnej obslužnosti iba príkladom (demonštratívne).

Objednávateľ zostavuje plán dopravnej obslužnosti tak, aby sa minimalizovali súbežné spoje a aby na seba jednotlivé spoje nadväzovali. Funkčná nadväznosť spojov neznamená len nadväznosť medzi železničnou a autobusovou dopravou príp. lodnou dopravou, ale ide aj o vzájomnú nadväznosť rovnakých typov dopravy a nadväznosť medzi nimi a mestskou dráhovou dopravou. Zároveň je nutné podporovať integrované dopravné systémy.

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

K § 24 (Integrovaný dopravný systém)

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

a) jednotný systém cestovného,

b) jeden harmonogram a

c) jedinú informačnú službu.

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

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

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

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

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

Návrh zákona tu zakotvuje požiadavku na interoperabilitu elektronických systémov platieb a vybavenia cestujúcich, používaných pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti. Elektronický systém, ktorý bude vyhotovený a zavádzaný po nadobudnutí účinnosti zákona musí spĺňať požiadavky na technickú a prevádzkovú interoperabilitu, ktoré budú definované prostredníctvom vykonávacieho predpisu vydaného ministerstvom.

Návrh zákona teda počíta s postupným zabezpečovaním vzájomnej komunikácie elektronických systémov platieb a vybavenia cestujúcich, ktoré nevyvolá náhle zvýšenie požiadaviek na verejné rozpočty a zároveň umožní do budúcnosti využiť výhody možnosti technického prepojenia systémov jednotlivých objednávateľov verejných dopravných služieb (napr. zvýšené pohodlie pre cestujúceho, možnosť efektívneho sledovanie objemu platieb za cestovné a pod.).

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

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

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

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

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

K § 26 (Národný integrovaný cestovný doklad)

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

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

V súvislosti s národným integrovaným cestovným dokladom vzniknú registre, ktoré budú obsahovať všetky potrebné informácie pre čo najjednoduchší predaj tohto cestovného dokladu konečnému zákazníkovi. Informácie o cestujúcich v rozsahu uvedenom v odseku 6 tohto paragrafu sú potrebné pre zabezpečenie neprenosnosti cestovného dokladu a jeho viazanosti na konkrétneho cestujúceho. Uvedené údaje v celom rozsahu nebudú potrebné pri všetkých typoch cestovných dokladov.

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

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

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

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme je zmluvný nástroj na zabezpečenie požiadaviek na uspokojenie cestujúcej verejnosti po dopravných službách na určitých vlakových a autobusových linkách a čase najväčšieho záujmu a na zabezpečenie dostatočnej kapacity. Takéto zmluvy objednávatelia dopravných služieb uzatvárajú s dopravcami aj v pravidelnej autobusovej a dráhovej doprave (v železničnej doprave a v mestskej dráhovej doprave) resp. v lodnej doprave (pravidelnej lodnej doprave).

Právnym základom uzatvárania takýchto zmlúv v členských štátoch Európskej únie je Nariadenie (ES) č. 1370/2007. Navrhovaný zákon túto základnú úpravu dopĺňa o príslušnosť, formu a náležitosti. Na plnenie záväzku zo zmluvy je k dispozícii kompenzácia ako úhrada z rozpočtu pre dopravcu.

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

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

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

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

Na toto rozhodnutie sa uplatňuje správny poriadok; aby bol zaistený účel postupu v mimoriadnych situáciách (t.j. rýchle zabezpečenie poskytovania dopravných služieb), vymedzuje návrh zákona odchýlku od správneho poriadku špeciálnou úpravou vymedzujúcou účastníkov konania a vylúčením odkladného účinku odvolania. Osobitné vymedzenie účastníkov je potrebné vzhľadom na článok. 5 ods. 7 nariadenia (ES) č. 1370/2007, podľa ktorého majú členské štáty umožniť preskúmanie okrem iného aj rozhodnutia v mimoriadnej situácii, a to na podnet osoby, ktorá mala záujem o poskytovanie predmetných služieb v preprave cestujúcich, teda potenciálneho konkurenčného dopravcu. Tento nemá postavenie účastníka konania podľa správneho poriadku a nemohol by teda podávať opravné prostriedky proti rozhodnutiu. Ustanovenie § 13 ods. 5 návrhu zákona preto stanovuje osobitný procesný postup, ktorý umožní dopravcom prihlásiť sa ako účastník konania.

K § 30 (Úhrada)

Úhrada je objem finančných prostriedkov určených na zabezpečenie záväzku, ktorý dopravcom v dráhovej doprave a v cestnej doprave vyplýva z uzatvorenej zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007 a podľa navrhovaného zákona, ktorý má objednávateľovi dopravných služieb umožniť napĺňať obsah národného plánu dopravnej obslužnosti územia Slovenskej republiky.

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

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

K § 31 (Orgány verejnej správy)

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

K § 32 (Ministerstvo)

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

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

a) vypracovanie návrhu národného plánu dopravnej obslužnosti územia štátu a jeho zmeny s rešpektovaním základných (minimálnych) štandardov dopravnej obslužnosti stanovených ministerstvom a predkladá ich na schválenie vláde a dohliadanie nad jeho vykonávaním

b) podieľa sa na tvorbe grafikonu vlakovej dopravy, autobusovej dopravy a cestovného poriadku vo verejnej osobnej doprave, pričom pri jeho zostavení spolupracuje s dotknutými vyššími územnými celkami a obcami,

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

K § 33 (Dopravný úrad)

Odborný dozor v železničnej doprave, v doprave na špeciálnych dráhach, v doprave na lanových dráhach a v lodnej doprave vykonáva Dopravný úrad. Ten zároveň ukladá pokuty podľa §38 a § 39 zákona, ak ide o porušenie povinnosti v železničnej doprave, v doprave na špeciálnych dráhach, v doprave na lanových dráhach a lodnej doprave, ako aj dohliada na dodržiavanie práv cestujúcich v železničnej doprave podľa Nariadenia EÚ č. 1371/2007.

K § 34 (Vyšší územný celok)

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

K § 35 (Obec)

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

K § 36 , § 37 a § 38 (Odborný dozor)

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

K § 39 a § 40 (Priestupky, Správne delikty)

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

K § 41 (Spoločné ustanovenia)

Na konanie sa vzťahuje Správny poriadok.

K § 42 (Splnomocňovacie ustanovenie)

Upravuje podrobnosti ustanovení, ktoré ministerstvo upraví všeobecne záväzným predpisom.

K § 43 (Prechodné ustanovenia)

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

**K Čl. II**

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

**K Čl. III**

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

**K Čl. IV**

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

**K Čl. V**

K bodu 1

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

K bodu 2

Z dôvodu predloženia návrhu zákona sa zo zákona o doprave na dráhach vypúšťa ustanovenie definujúce integrovaný dopravný systém.

K bodu 3

Z dôvodu predloženia návrhu zákona sa zo zákona o doprave na dráhach vypúšťa ustanovenie definujúce objednávateľa dopravných služieb vo verejnom záujme.

K bodu 4 a 5

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1.

K bodu 6 ,7 a 8

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1.

K bodu 9 a 10

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

K bodu 11 a 12

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

K bodu 13 a 14

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1.

K bodom 15,16,17,18 a 19

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

K bodu 20

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

K bodu 21

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1.

K bodu 22

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

K bodom 23,24,25,26,27,28,29

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

K bodom 30 až 44

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

K bodu 45 a 49

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizačným bodom 1.

**K Čl. VI**

K bodu 1 a 2

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

K bodu 3

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

K bodu 4

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

K bodu 5

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

K bodom 6,7 a 8

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

K bodu 9

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

K bodu 10

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

K bodu 11

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

K bodu 12

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

K bodom 13 až 20

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

K bodom 21 až 25

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

K bodom 26 a 27

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

K bodom 28 až 42

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

K bodu 43

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

K bodu 44 a 45

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

K bodu 46

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

K bodu 47 až 56

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

K bodu 57

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

**K Čl. VII**

K bodu 1

Legislatívno-technická úprava.

K bodu 2

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

K bodom 3,4 a 5

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

K bodom 6,7,8 a 9

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

K bodu 10

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

K bodom 11, 12

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

K bodu 13

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

K bodu 14

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

K bodu 15

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

K bodom 16,17 a18

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

K bodu 19

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

**K Čl. VIII**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s predložením návrhu zákona.

**K Čl. IX**

Navrhuje sa účinnosť návrhu zákona so zohľadnením potrebnej dĺžky legisvakančnej lehoty na 1.6.2023 s výnimkou ustanovení týkajúcich sa národného integrovaného cestovného dokladu v § 26, ktorých účinnosť sa vzhľadom na potrebu technickej predprípravy plánuje na 1.1.2025.