**Doložka vybraných vplyvov**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **Základné údaje** | | | | | |
| **Názov materiálu** | | | | | |
| Návrh zákona o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov | | | | | |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** | | | | | |
| Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky | | | | | |
| **Charakter predkladaného materiálu** |  | Materiál nelegislatívnej povahy | | | |
|  | Materiál legislatívnej povahy | | | |
|  | Transpozícia práva EÚ | | | |
| *V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:* | | | | | |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | | | marec 2023 | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie** | | | marec 2023 | | |
| **Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP\*\*** | | |  | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR\*** | | | apríl 2023 | | |
|  | | | | | |
| 1. **Definovanie problému** | | | | | |
| Uznesením vlády SR č. 221 z 28.4.2021 k návrhu Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky vláda podľa bodu C.3. určila Ministerstvo dopravy SR ako vykonávateľa investícií a reforiem pre časť komponentu 3. Jedným z dôležitých míľnikov v rámci „Reformy verejnej osobnej dopravy“ je prijatie zákona o verejnej osobnej doprave.  Verejná osobná doprava predstavuje služby osobnej dopravy všeobecného hospodárskeho záujmu poskytované verejnosti na nediskriminačnom a nepretržitom základe. Súčasný stav vo verejnej osobnej doprave je charakterizovaný predovšetkým slabšou koordináciou a efektivitou vyplývajúcou aj z objednávania dopravných výkonov z viacerých úrovní v súlade s uplatňovaním princípu subsidiarity (Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky – železničná doprava, vodná doprava, vyššie územné celky – prímestská autobusová doprava, obce – mestská hromadná doprava), nižšou efektivitou poskytovaných služieb verejnej dopravy a chýbajúcim zabezpečením technického a prevádzkového prepojenia elektronických systémov platieb. Stav verejnej dopravy na Slovensku aktuálne nie je dobrý, až trištvrtina všetkých ciest je vykonávaná prostredníctvom individuálnej dopravy, čo má negatívny vplyv na kvalitu životného prostredia, bezpečnosť cestnej premávky, ekonomickú efektívnosť a potrebu čoraz väčšieho dofinancovávania systému verejnej dopravy zo strany objednávateľov, a to aj napriek klesajúcemu počtu prepravených cestujúcich.  Slabšia koordinácia a nízka efektivita vytvárajú negatívne konzekvencie na hospodárstvo Slovenskej republiky predovšetkým v oblastiach:   * neustále sa znižujúceho podielu ciest udržateľnými druhmi dopravy, ktorý má dopad na zhoršujúci sa stav životného prostredia, ale aj na rastúce náklady v súvislosti s jeho ochranou, * zvyšujúceho sa podielu ciest individuálnou automobilovou dopravou, ktorý má dopad na zhoršujúci sa stav životného prostredia, zhoršujúcu sa bezpečnosť, zhoršujúcu sa kvalitu životného prostredia, zdravia a života v miestach intenzívnej cestnej premávky, ale aj negatívny dopad na rozpočet verejnej správy z dôvodu neustále sa zvyšujúcich požiadaviek na kapacitu a údržbu infraštruktúry, * rastúce jednotkové náklady verejnej správy na zabezpečenie dopravných služieb vo verejnom záujme vzhľadom na špecifický vzťah medzi dopytom a ponukou (ktorá musí byť pravidelná a teda nerešpektuje skutočný dopyt).   Úloha zabezpečiť efektívnu a fungujúcu verejnú osobnú dopravu a stabilizovať pokles podielu ciest vykonaných verejnou osobnou dopravou v súčasnosti existuje vo viacerých strategických dokumentoch a cieľoch vlády SR:   * **Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (2017)**   + **Organizačné opatrenia vo verejnej osobnej a nemotorovej doprave**     - **OPS1:** Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora     - **OPVO2:** Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy     - **OPS4:** Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov     - **OPŽ2:** Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050     - **OPŽ11:** Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy * **Programové vyhlásenie vlády SR 2021 – 2024 (2021)**   + *„V rámci prehlbovania harmonizácie verejnej osobnej dopravy Vláda SR pripraví návrh zákona o verejnej osobnej doprave, ktorý vytvorí podmienky pre zjednotenie tarifných prepravných podmienok medzi železničnou, prímestskou autobusovou dopravou a mestskou hromadnou dopravou a stanoví pravidlá a štandardy tejto dopravy, zohľadňujúc spoločenskú pridanú hodnotu a finančnú udržateľnosť. Cieľom je umožniť cestovať na jeden prepravný doklad všetkými prostriedkami verejnej osobnej dopravy vo verejnom záujme. Bude pokračovať v aktivitách na zabezpečenie koordinácie osobnej vlakovej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy. S týmto cieľom Vláda SR zabezpečí spravovanie a implementáciu Národného plánu dopravnej obsluhy, ktorý určí želaný rozsah verejnej osobnej dopravy na jednotlivých trasách objednávaný na základe zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme. Vláda SR v snahe o zefektívnenie výdavkov na verejnú dopravu zváži možnosť primerane zjednotiť objednávanie dopravných služieb vo verejnom záujme v železničnej a prímestskej autobusovej doprave do jediného subjektu, ktorého organizačná štruktúra umožní efektívnu spoluprácu a spolurozhodovanie medzi štátom a regiónmi.“* * **Plán obnovy a odolnosti (2021)**   + **Komponent 3** Udržateľná doprava   + **Reforma 2** Reforma verejnej osobnej dopravy: *„Nový plán dopravnej obslužnosti s následnou optimalizáciou osobnej železničnej dopravy bude tvoriť hlavnú časť komplexnej reformy verejnej dopravy. Zvýši sa frekvencia železničnej dopravy na tratiach s najvyšším potenciálom na prevedenie dopravy z áut do vlakov, čo umožní lepšiu koordináciu regionálnej verejnej autobusovej a vlakovej dopravy. Reforma bude podporená novou legislatívou, ktorá zadefinuje pravidlá, zodpovednosti a povinnosti pri koordinácii, objednávaní a financovaní regionálnej autobusovej a vlakovej dopravy. Legislatíva zadefinuje národnú autoritu, ktorá bude v spolupráci s regionálnymi integrátormi koordinovať vytvorenie národného integrovaného dopravného systému so zjednoteným cestovným ako aj koordinovať prípravu a realizáciu verejných obstarávaní na železničné linky verejnej osobnej dopravy aj s vozidlami, ktoré boli na prevádzku týchto liniek nakúpené z fondov“* | | | | | |
| 1. **Ciele a výsledný stav** | | | | | |
| Cieľom predkladaného zákona je vytvoriť právne predpoklady na zvýšenie miery používania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy s priamym pozitívnym dopadom na emisie skleníkových plynov a kvalitu ovzdušia ako aj efektivitu v prípade využitia dopravného systému (preferencia tých druhov dopravy, ktoré vzhľadom na počet cestujúcich nespôsobia kongescie, nepriepustnosť systému a podobne). Z pohľadu efektivity dosiahnutia udržateľného stavu je nutné riešiť udržateľný spôsob dopravy najmä v mestách.  Pridanou hodnotou je zvýšenie efektivity verejnej dopravy lepším zdieľaním a nastavením vyhovujúcich legislatívnych podmienok z dôvodu podpory integrácie a rozvoja verejnej osobnej dopravy, uľahčením podmienok pre objednávateľov a zjednotením ustanovení vo verejnej doprave, ktorých rozdielnosť je nežiadúca pre zabezpečenie integrovanej dopravy.  Usporiadanie a prevádzka verejnej dopravy bude zabezpečená v súlade s novými plánmi dopravnej obslužnosti a zavedením jednotných požiadaviek a určením jasnej zodpovednosti za plnenie verejného záujmu na národnej a regionálnej úrovni. Rozsah a kvalita služieb bude zodpovedať dopytu a polohe obsluhovanej oblasti a bude sa opierať o skutočné dáta.  Materiálne a finančne sa zabezpečia počiatočné výdavky do zjednotenia výberu cestovného pre služby  prevádzkované vo verejnom záujme. Bude zavedená nová vrstva tarify: spoločný cestovný lístok na súvislú cestu viacerými dopravnými prostriedkami a dopravcami s integráciou ďalších mobilitných služieb. Integrovaná a koordinovaná bude všetka dotovaná železničná doprava, regionálna autobusová doprava a mestská hromadná doprava (ďalej len „MHD“), ako aj vodná doprava. Ďalším krokom bude zapojenie do integrácie na dobrovoľnom systéme aj ďalšie nedotované formy dopravy (komerční dopravcovia) a mikromobilitné služby.  V osobnej železničnej dopravy ako nosného systému verejnej dopravy bude prebiehať optimalizácia na národnej  a regionálnej úrovni. Optimalizácia prinesie častejšie spojenia v pravidelnom intervale a zvýši ich nákladovú efektívnosť. Tú pomôže naplniť aj širšie zastúpenie súkromného sektora v dotovanej železničnej doprave. V súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (ďalej len „nariadenie č. 1370/2007) v platnom znení a smernicou Európskeho parlamentu a Rady EÚ 2016/2370 ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry sa do roku 2030 očakáva vyhlásenie súťaží postupne na všetkých tratiach patriacich do železničnej siete Slovenska.  Integrovanú dopravu je potrebné inštitucionalizovať na celoslovenskej úrovni . Súčasťou riešenia je vytvorenie národnej dopravnej autority, ktorá bude priamo zodpovedná za implementovanie, kontrolu a riadenie reformy verejnej dopravy v zmysle Plánu obnovy a odolnosti SR. Cieľom je rastúci počet cestujúcich, ktorí sú spokojní a zároveň dochádza k napĺňaniu cieľov v dopravnej politike. | | | | | |
| 1. **Dotknuté subjekty** | | | | | |
| Pozitívne bude dotknuté obyvateľstvo a návštevníci Slovenskej republiky. Z organizácií sa implementácia zákona bude dotýkať dopravcov, organizátorov verejnej osobnej dopravy a objednávateľov verejnej osobnej dopravy. | | | | | |
| 1. **Alternatívne riešenia** | | | | | |
| Alternatívnym riešením k zákonu o verejnej doprave je novelizácia a zosúladenie súčasných zákonov a vykonávajúcich vyhlášok, ktorých predmetom úpravy je objednávanie dopravných služieb vo verejnom záujme a/alebo organizácia verejnej osobnej dopravy, najmä:   * zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, * vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 124/2012 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, * zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov, * vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o prevádzkovom poriadku dráh v znení neskorších predpisov, * zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, * vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 5/2020 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávania verejnej osobnej dopravy | | | | | |
| 1. **Vykonávacie predpisy** | | | | | |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | | | | **Áno** | **Nie** |
| *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:*  Prijmú sa nové vykonávacie predpisy v zmysle splnomocňovacích ustanovení, ktoré ustanovia   1. podrobnosti o obsahu cestovného poriadku vo verejnej osobnej doprave, o postupe jeho zostavovania a schvaľovania a o spôsobe zverejňovania, 2. jednotný celoštátny kódovník liniek pravidelnej autobusovej dopravy , 3. podrobnosti o obsahových náležitostiach plánu dopravnej obslužnosti podľa § 22 ods. 4 a minimálny rozsah, pravidlá jeho zostavovania a štandardy dopravnej obslužnosti územia, 4. podrobnosti o rozsahu prevádzkových údajov o službách vo verejnom záujme a frekvencii ich poskytovania národnej dopravnej autorite a príslušnému organizátorovi, 5. podrobnosti o vzorovom prepravnom poriadku, o štruktúre základných tarifných skupín vrátane rozsahu zliav zo základného cestovného a minimálnych spôsoboch dokladovania príslušnosti cestujúcich v rámci nich, 6. podrobnosti o štandardoch technického zabezpečenia vydávania a kontrole cestovných dokladov, 7. podrobnosti o požiadavkách a postupoch pre zaistenie technickej a prevádzkovej prepojiteľnosti elektronických systémov platieb a vybavenia cestujúcich a ich zariadení a technológií, 8. podrobnosti o štruktúre otvorených dát, ich formáte pre strojové spracovanie a štandardy formátov a číselníkov, 9. podrobnosti o náležitostiach národného integrovaného cestovného dokladu, integrovanej tarify, integrovaného prepravného poriadku, výške integrovanej tarify a o spôsobe predaja národného integrovaného cestovného dokladu, 10. minimálne štandardy kvality a bezpečnosti vo verejnej osobnej doprave, vrátane štandardov pre prepravu osôb so zdravotným postihnutím a cestujúcich so zníženou pohyblivosťou, 11. vzor preukazu povereného zamestnanca pri výkone odborného dozoru, 12. reguláciu cestovného v železničnej osobnej doprave a vodnej doprave a postup pri regulácii cestovného 13. podrobnosti o náležitostiach návrhu na určenie cestovného v železničnej osobnej doprave a o postupe pri regulácii cestovného, 14. podrobnosti o štandardoch a pravidlách pre stavbu, prevádzku a financovanie prestupných terminálov verejnej dopravy, 15. podrobnosti o štandardoch pre uplatňovanie prvkov pre preferenciu verejnej dopravy do investičných akcií financovaných z verejných rozpočtov. 16. podrobnosti o náležitostiach žiadosti o príspevok vo vodnej doprave a spôsobe ich preukazovania, o náležitostiach zmluvy medzi objednávateľom a poskytovateľom príspevku a podrobnosti vyúčtovania poskytnutého príspevku. | | | | | |
| 1. **Transpozícia práva EÚ** | | | | | |
| |  | | --- | | *Uveďte, či v predkladanom návrhu právneho predpisu dochádza ku goldplatingu podľa tabuľky zhody.* | | **Áno  Nie**  *Ak áno, uveďte, ktorých vplyvov podľa bodu 9 sa goldplating týka:* | | | | | | |
|  | | | | | |
| 1. **Preskúmanie účelnosti** | | | | | |
| Kritéria účelnosti :  1/ možnosť cestovania jednotným cestovným dokladom,  2/ stabilizácia poklesu a rast podielu celkovej deľby prepravnej práce do roku 2030,  3/ úspora jednotkových nákladov na financovanie dopravných služieb vo verejnom záujme,  4/ elektronizácia procesov súvisiacich s dopravnými službami vo verejnom záujme.  Plnenie kritérií sa bude vyhodnocovať v roku 2026 po ukončení a vyhodnotení Plánu obnovy a odolnosti a v roku 2030 v rámci vyhodnocovania Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030. | | | | | |
| \* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.  \*\* vyplniť iba v prípade, ak sa záverečné posúdenie vybraných vplyvov uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. jednotnej metodiky.  \*\*\* posudzovanie sa týka len zmien v I. a II. pilieri univerzálneho systému dôchodkového zabezpečenia s identifikovaným dopadom od 0,1 % HDP (vrátane) na dlhodobom horizonte. | | | | | |

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

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

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

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