

DÔVODOVÁ SPRÁVA

A. Všeobecná časť

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) predkladá na rokovanie vlády SR návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov a ktorým sa dopĺňa zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov ako iniciatívny návrh.

Zákon č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov je účinný od 1. januára 2024. Počas tohto obdobia vyplynula z aplikačnej praxe potreba úpravy a doplnenia niektorých ustanovení zákona, zároveň bolo tiež identifikovaných niekoľko návrhov na úpravu legislatívnotechnického charakteru.

Cieľom návrhu zákona je zapracovanie týchto požiadaviek, ktoré vyplynuli z aplikačnej praxe, resp. sú výsledkom analýzy, v spolupráci s partnermi v oblasti verejnej osobnej dopravy. V prevažnej miere ide o zmeny legislatívnotechnického charakteru, prípadne zmeny a doplnenia, ktoré sa týkajú usmernenia existujúcich administratívnych procesov. Návrh zákona vhodným spôsobom dopĺňa jednotlivé ustanovenia zákona.

Návrh zákona obsahuje najmä:

- a) úpravu týkajúcu sa určovania prepravného poriadku s cieľom zapojiť do procesu aj dopravcu,
- b) úpravu týkajúcu sa potvrdenia o uzatvorení zmluvy o preprave osôb,
- c) úpravu úloh organizátora pri výkone svojej činnosti,
- d) doplnenie oprávnenia pre obce a vyššie územné celky zabezpečiť dopravnú obsluhu lodnou dopravou v ich záujmovom území,
- e) doplnenie povinnosti iných osôb – riešenie problematiky zriaďovania a správy autobusových zastávok,
- f) doplnenie kompetencie ministerstva stanoviť minimálne štandardy autobusových staníc a ďalšie.

V čl. II sa dopĺňa možnosť vydania spoločného povolenia na prevádzkovanie linky pre autobusovú a mestskú dráhovú dopravu v súlade s § 6 ods. 2 zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorá v zákone NR SR č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov doposiaľ chýbala.

Návrh zákona nemá žiadne vplyvy na rozpočet verejnej správy, na podnikateľské prostredie, na informatizáciu spoločnosti, na životné prostredie, na služby verejnej správy pre občana, sociálne vplyvy a ani vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi Slovenskej republiky a nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, zákonmi 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.

B. Osobitná časť

K Čl. I

K bodu 1

Zdôraznenie požiadavky na určovanie prepravného poriadku podľa vykonávacieho predpisu, predovšetkým § 23 a 24 vyhlášky č. 269/2024 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o verejnej osobnej doprave (ďalej „vyhláška“). Zároveň sa doplnila požiadavka na súčinnosť dopravcu pri určovaní prepravného poriadku.

K bodom 2 a 3

Administratívne sa zjednodušuje proces konania na povolenie na jazdu mimo územia Slovenskej republiky bez zastávok, ktoré sa explicitne považuje za vnútroštátnu dopravu. Vychádza sa z analogickej úpravy v Českej republike, konkrétne zákona § 2 ods. 5 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě.

Analogicky sa uplatňuje toto ustanovenie aj na prevádzkovanie linky tak, aby explicitne nemusel byť oslovený správny orgán, v ktorého územnom obvode síce linka má trasu, ale nezastavuje. Toto je obzvlášť užitočné v prípade, ak z dôvodu vedenia administratívnej hranice medzi obvody správnych orgánov linka na krátkom úseku obvodom druhého správneho orgánu iba prechádza.

K bodu 4

Upresnenie ustanovenia vo vzťahu k povinnosti dopravcov označovať dopravné prostriedky v pravidelnej doprave spôsobom ustanoveným vykonávacím predpisom

K bodom 5 a 6

Na základe aplikačnej praxe a nemožnosti vymáhania sankcie sa rozširuje oprávnenie, na základe ktorého je dopravca oprávnený požadovať od policajného zboru asistenciu vo forme poskytnutia osobných údajov cestujúceho, ktorý porušil povinnosti v prepravnom poriadku, za ktorú mu bola uložená sankcia a cestujúci ju nezaplatil na mieste.

Doplnená je aj lehota uchovávaní osobných údajov získaných na účely vymáhania pohľadávok z dôvodu zabezpečenia súladu s Nariadením GDPR, ktoré v čl. 5 ods. 1 písm. e) ustanovuje zásadu minimalizácie uchovávaní. Podľa tejto zásady musia byť osobné údaje uchovávané vo forme, ktorá umožňuje identifikáciu dotknutých osôb, najviac dovtedy, kým je to potrebné na účely, na ktoré sa osobné údaje spracúvajú. Účelom spracúvania osobných údajov podľa § 11 ods. 2 a 3 je vymáhanie pohľadávky dopravcu (neuhradené cestovné, náhrada škody). Lehota uchovávaní je priamo naviazaná na dobu, počas ktorej môže dopravca svoju pohľadávku legítimne uplatniť na súde.

K bodu 7

Zavedenie lehoty súvisiacej s nariadením mimoriadnej zmeny cestovného poriadku zo strany príslušného správneho orgánu z dôvodu podstatnej zmeny rozhodujúcich okolností pre cestovný poriadok tak, ako je uvedené v § 12 ods. 5. Lehota umožňuje dopravcovi najmä naplánovať turnusy vodičov a obslužného personálu, prípadne ich tejto zmene prispôbiť. Ak je to z prevádzkového hľadiska možné a príslušný správny orgán sa s dopravcom dohodnú na kratšej lehote, lehota sedem dní nemusí byť dodržaná.

K bodu 8

Prepravný poriadok, ktorý predstavuje zmluvné podmienky zmluvy o preprave cestujúcich podľa § 760 Občianskeho zákonníka je právne záväzný pre cestujúceho, ktorý takúto zmluvu uzatvorí. V minulosti bolo za sporný vnímaný moment uzatvorenia tejto zmluvy, pričom sa predpokladalo, že zmluva je uzatvorená momentom označenia cestovného lístka a počas jeho platnosti. Viacerí dopravcovia, objednávateľia alebo organizátori však navrhujú aby bol momentom uzatvorenia tejto zmluvy moment vstúpenia cestujúceho do dopravného prostriedku alebo na nástupište z dôvodu, aby bol prepravný poriadok záväzný aj pre tých cestujúcich, ktorí si povinnosť držby platného cestovného lístka podľa prepravného poriadku nesplnili a bolo ich možné legálne sankcionovať. Toto zapracovali už do existujúcich prepravných poriadkov. Ustanovenie v § 13 odseku 1 bolo vo vyhlásenom znení zákona č. 332/2023 Z. z. v rozpore s týmito prepravnými poriadkami a preto ho s cieľom vyššej benevolencie pri príprave a vymáhaní ustanovení v prepravných poriadkoch upravujeme vypustením navrhovaného textu.

K bodu 9

Spresnenie znenia ustanovenia týkajúceho sa poskytovania informácií z dôvodu pokrytia všetkých druhov dopravy.

K bodu 10

Doplňa sa zdôraznenie súladu so štruktúrou základných tarifných skupín v § 23 vyhlášky č.269/2024 Z. z.

K bodom 11 a 12

Problematika správy autobusových zastávok a zastávok mestskej dráhovej dopravy predstavuje v súčasnosti právne vákuum, ktoré je potrebné legislatívne ukotviť v právnych predpisoch. V bode 4 sa pre čitateľnosť odstraňuje časť, ktorá sa venuje autobusovým zastávkam, od problematiky autobusových staníc. V nadväznosti na vyššie uvedené, problematiku autobusových zastávok upravujú nové odseky. Tieto odseky definujú spôsob zriaďovania zastávok vrátane časových lehôt a určenia správy zastávok. Potreba definovania spôsobu zriadenia zastávky a určenia jej správcovstva vychádza z aplikačnej praxe, v ktorej častokrát dochádza k problémom s definovaním, ktorý subjekt zastávku zriadil a ktorý subjekt je jej správcom. Navrhované znenie odsekov jasne pomenúva povinnosti jednotlivých zainteresovaných subjektov a je pre tieto subjekty dostatočne transparentné.

Pri zriaďovaní zastávky sa názov zastávky určí podľa príslušných ustanovení osobitného predpisu. Uvedená lehota, v ktorej miestne príslušný vyšší územný celok a obec informujú o zriadení zastávky dopravcov, ktorí majú vydané platné povolenie na prevádzkovanie linky slúži na to, aby sa jednotliví dopravcovia vedeli vzniknutej situácii prispôbiť, v dostatočnom predstihu informovať verejnosť a zároveň na to, aby dopravca (prípadne iná osoba), ktorý je určený ako správca zastávky, zabezpečil osadenie označiek na nástupištiach novozriadenej zastávky.

K bodu 13

Legislatívnotechnická úprava pojmu.

K bodu 14

Na Slovensku v súčasnosti existuje niekoľko prevádzok lodnej dopravy (predovšetkým kompy), ktoré majú miestny a regionálny význam a do účinnosti zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov boli z právneho hľadiska objednávané obcou, prípadne vyšším územným celkom. Návrhom tohto ustanovenia sa legalizuje súčasný skutkový stav.

K bodom 15 a 16

Legislatívnotechnická úprava a zjednodušenie názvu § 22.

K bodom 17 až 21

Legislatívnotechnická úprava bez dopadu na vecné znenie, ktorá ale vyžaduje preformulovanie a reorganizovanie odsekov v rámci paragrafu. Vo vyhlásenej verzii zákona boli pôvodne odseky s rovnakým obsahom. Bez zmeny obsahu sa navrhuje zmena usporiadania ustanovení. Zároveň došlo k usporiadaniu niektorých činností v súlade s ich predpokladanou časovou postupnosťou.

K bodu 22

Legislatívnotechnická úprava z dôvodu správneho pomenovania identifikačného čísla organizácie.

K bodu 23

Oprava poznámky pod čiarou.

K bodu 24

Upresnenie kompetencie ministerstva dopravy, ktoré vydáva preukazy zamestnancom povereným výkonom odborného dozoru len v rámci svojej pôsobnosti, nie pre celú verejnú správu.

K bodu 25

Doplňa sa tiež splnomocňovací bod ohľadom určovania minimálnych štandardov vybavenia autobusových staníc, presunu funkcie národného prístupového bodu z pôsobnosti Národnej dopravnej autority do pôsobnosti Ministerstva dopravy SR a v súvislosti s povinnosťou Ministerstva dopravy SR zverejňovať na svojom webovom sídle zoznam určených autobusových staníc, kde sa poskytuje pomoc podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady

(EU) č. 181/2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení.

K bodom 26 až 33

Úprava znenia s cieľom odstrániť vágnosť pôvodných ustanovení.

K bodu 34

Legislatívnotechnická úprava z dôvodu návrhu v bode 25.

K bodu 35

Legislatívnotechnická úprava v súvislosti so zmenami v bodoch 26 až 33.

K bodu 36

Úprava počtu členov Rady objednávateľov z dôvodu vyhovenia požiadavky Združenia miest a obcí Slovenska (ZMOS) so zachovaním nepárneho počtu členov.

K bodom 37 až 39

Doplnenie kompetencie vydávania preukazov, keďže každý orgán, ktorý vykonáva odborný dozor vydáva preukazy v rámci svojej pôsobnosti. Zároveň sa v bodoch 38 a 39 dopĺňa kompetencia v nadväznosti na bod 12.

K bodu 40

Vnútroštátna autobusová doprava v súčasnosti nemá efektívny nástroj na vymáhanie rozhodnutí správnych orgánov. V prípade, ak vozidlo dopravcu v pravidelnej doprave neoprávnene zastaví na zastávke, nemá žiadny zúčastnený subjekt možnosť voči takémuto vozidlu zakročiť. Odstránením slova „medzinárodnej“ sa umožní policajnému zboru vozidlo skontrolovať a následne udeliť pokutu za neoprávnené zastavenie a státie na zastávke.

K bodom 41 a 43

Legislatívnotechnická úprava a rozšírenie okruhu sankcií na porušovanie ustanovení novej vyhlášky č. 269/2024 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o verejnej osobnej doprave a v súvislosti s úpravou v bodoch 4 a 12

K bodu 44

Oprava chybného vnútorného odkazu.

K bodu 45

Oprava chybného vnútorného odkazu.

K bodom 46 a 47

Legislatívnotechnická úprava a precizovanie textu.

K bodu 48

Na základe potreby definovať minimálne štandardy vybavenia autobusových staníc vyplývajúcej z aplikačnej praxe sa dopĺňa splnomocňovacie ustanovenie.

K Čl. II

Posledná veta § 6 ods. 2 zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov umožňuje vydanie spoločného povolenia na prevádzkovanie linky pre autobusovú a mestskú dráhovú dopravu. Táto možnosť však doposiaľ chýba v zákone č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov. Zároveň dopĺňame možnosť upustiť od výberu správneho poplatku v prípade vydania povolenia alebo zmeny v povolení za splnenia určitých podmienok.

K Čl. III

Účinnosť sa navrhuje na 1. januára 2026, pričom sa dáva dostatočný priestor na legislatívny proces s predpokladanou primeranou dĺžkou legisvakančného obdobia.