

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Zákon, ktorým sa mení a doplňa 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

Spôsob pripomienkového konania	bežný v termíne od 24. mája 2021 - 11. júna 2021
Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných	157 /25
Počet vyhodnotených pripomienok	157
Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných	114 /15
Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných	20/1
Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných	23 /9
Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom)	18. júna 2021 - Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky, Integrovaný odborový zväz, Odborový zväz KOVO, Odborové združenie železničiarov, Zväz autobusovej dopravy, Dopravný podnik Bratislava, a. s. Výsledok je uvedený vo vyhodnotení príslušných pripomienok.
Počet odstránených pripomienok	14
Počet neodstránených pripomienok	14
Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov	

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1.	Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
2.	BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	2 (0o,2z)	0 (0o,0z)		
3.	Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	3 (1o,2z)	0 (0o,0z)		
4.	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		

5.	Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	3 (1o,2z)	0 (0o,0z)		
6.	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	13 (1o,12z)	0 (0o,0z)		
7.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	3 (2o,1z)	0 (0o,0z)		
8.	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		
9.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
10.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	11 (11o,0z)	0 (0o,0z)		
11.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	14 (14o,0z)	0 (0o,0z)		
12.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	7 (7o,0z)	0 (0o,0z)		
13.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		
14.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	29 (24o,5z)	0 (0o,0z)		
15.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	14 (14o,0z)	0 (0o,0z)		
16.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
17.	Národný bezpečnostný úrad	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		
18.	Národný inšpektorát práce	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
19.	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	30 (30o,0z)	0 (0o,0z)		
20.	Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		
21.	Verejnosť	12 (12o,0z)	0 (0o,0z)		
22.	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
23.	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	

24.	Národná banka Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
25.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
26.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
27.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
28.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy)	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
29.	Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
30.	Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
31.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
32.	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
33.	Štatistický úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
34.	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
35.	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
36.	Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
37.	Národná rada Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
38.	Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
39.	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
40.	Združenie miest a obcí Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
41.	Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
42.	Republiková únia zamestnávateľov	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x

43.	Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
44.	Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
45.	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
46.	Asociácia priemyselných zväzov	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
	Spolu	157 (132o,25z)	0 (0o,0z)		

Vyhodnotenie vecných pripomienok je uvedené v tabuľkovej časti.

Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke:

O – obyčajná

A – akceptovaná

Z – zásadná

N – neakceptovaná

ČA – čiastočne akceptovaná

Subjekt	Pripomienka	Typ	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
AZZZ SR	<p>predloženému materiálu</p> <p>k zákonu, 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, predkladáme nasledovný návrh: Odporúčame vypustiť navrhované znenie novely § 3 ods. 4 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave. Odôvodnenie: Zmena § 3 ods. 4 zákona o pracovnom čase v doprave znemožní operatívne zavádzanie pracovných pohotovostí alebo pevných prestávok do rozvrhov pracovného času podľa potrieb prevádzky (podľa GVD a jeho zmien). V denných, ale hlavne nočných zmenách (kedy prichádza k zníženiu intenzity vlakovej dopravy), na základe dohody so zástupcami zamestnancov v súlade s terajším znením § 3 ods. 4 zákona delíme pracovnú zmenu na dve časti bez toho, aby bola stanovená minimálna dĺžka prerušenia na tri hodiny. Jedno z opatrení navrhovaných ÚHP bolo využívanie tohto inštitútu ešte vo väčšom rozsahu, či už početnosťou pracovísk alebo delenia pracovných zmien, ako nástroj efektívneho nakladania s</p>	Z	A	Navrhované znenie novely § 3 ods. 4 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave bolo vypustené.

	<p>pracovným časom. Samotní zamestnanci najmä v oblasti dopravy sú dlhoročne zvyknutí na delenie zmien bez ohľadu na dĺžku trvania tohto prerušenia a odsúhlasovanie takýchto rozvrhov zástupcami zamestnancov je relatívne bezproblémové a najmä v záujme zamestnávateľa ako subjektu vykonávajúce práce vo verejnom záujme. Prijatím tohto návrhu sa znižuje efektívne využívanie pracovného času, zvyšuje sa nadčasová práca. Zamestnávateľ i napriek splneniu ostatných zákonných predpokladov na rozvrh pracovného zmien stratí možnosť využitia inštitútu delenej zmeny. U zamestnancov bude dochádzať k zvyšovaniu fondu pracovného času a tým aj zvyšovaniu mzdových nákladov zamestnávateľov. V Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. (ZSSK) sa v zmysle internej smernice, ktorá podlieha kolektívnemu vyjednávaniu, uplatňuje doba prerušenia od 61 do 180 min. vrátane ako pohotovosť v rámci pracovnej zmeny, pričom táto doba sa nezapočítava do pracovného času. V prípade, že zamestnanec v čase plánovanej pracovnej pohotovosti v rámci pracovnej zmeny vykonáva prácu, považuje sa tento čas za výkon práce zamestnanca. Za výkon práce sa pritom považuje skutočný čas, ktorý zasahuje do pracovnej pohotovosti v rámci pracovnej zmeny. Ak je zvyšok času plánovanej pracovnej pohotovosti v rámci pracovnej zmeny rovný resp. menší ako 60 minút, tento čas sa považuje za výkon práce. Z uvedeného vyplýva, že prerušenie práce (rozdelenie pracovnej zmeny) po dohode so zástupcami zamestnancov sa využíva a uplatňuje v trvaní kratšom ako 3 hodiny. Uvedený návrh zmeny má pre ZSSK zásadný dopad najmä na personálnu potrebu zamestnancov, pričom u profesii vlakvedúci predpokladáme nárast v počte cca 70 zamestnancov a v profesii rušňovodič cca v počte 20 zamestnancov. Zvýšenie personálnej potreby zamestnancov alokuje ďalšie náklady zamestnávateľa. Z predpokladaného návrhu tiež vyplývajú ďalšie riziká ako možné nedodržanie zmluvy so štátom, t.j. nezabezpečenie štandardnej vozby vlakov, ďalej zdĺhavý proces získania nových zamestnancov, najmä v profesii rušňovodič, prípadne ďalšie ekonomické dopady, v prípade nákupu a zabezpečenia služby od iných dopravcov. V neposlednom rade by tento dopad vplýval i na nespokojnosť cestujúcich. Rovnako by sa zhoršili pracovné podmienky pre zamestnancov v oblasti organizácie pracovného času.</p>			
BSK	<p>§ 26 ods. 4 a 5 Navrhujeme § 26 odsek 4 ponechať v pôvodnom znení. Navrhujeme zrušiť návrh na doplnenie nového odseku 5 v § 26. Odôvodnenie: → významný negatívny</p>	Z	ČA	<p>V rámci rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 sa zúčastnené strany dohodli na kompromisnom znení</p>

	<p>dopad (nárast) na mzdové náklady a celkovú ekonomiku resp. hospodárnosť služieb vo verejnom záujme, ktoré budú kompenzovať objednávateľia služieb z verejných rozpočtov, t. j. VÚC v prípade prímestskej autobusovej dopravy a mestá v prípade mestskej dopravy, – nárast potreby ďalších vodičov na zabezpečenie služieb vo verejnom záujme, pričom v tomto odvetví už niekoľko rokov evidujeme akútny nedostatok vodičov, kvôli vysokej hranici minimálneho veku vodičov (24 rokov) pre vedenie motorového vozidla pre skupinu „D“. V prípade navrhovanej úpravy je priamo ohrozená realizácia dopravnej obslužnosti územia. Problém s nedostatkom vodičov by mal byť z úrovne MDV SR a MV SR urýchlene riešený prijatím už pripravenej legislatívnej úpravy zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov minimálneho veku vodiča pre získanie vodičského oprávnenia skupiny D a D + E na hranicu 21 rokov. Týmto krokom by došlo k zosúladieniu legislatívy SR so smernicou 2003/59/ES EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, ktorou sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 a smernica Rady 91/439/EHS a zrušuje smernica Rady 76/914/EHS, – výrazný zásah do udržateľnosti zabezpečovania služieb vo verejnom záujme prostredníctvom zmlúv, v ktorých je stanovená fixná cena €/vkm, €/tkm – negatívny dopad na zmluvného dopravcu (vznik nepredvídateľných nákladov, o ktorých nemal vedomosť v čase predloženia ponuky, riziko vypovedania zmlúv zo strany dopravcov), – negatívny vplyv na pripravované, prebiehajúce aj ukončené verejné súťaže na zmluvných dopravcov – cenová ponuka víťazných uchádzačov bola stanovená na základe súčasne platnej legislatívy (KSK, TTSK, BSK), – zásah do dopravnej obslužnosti jednotlivých obsluhovaných území, pretože touto úpravou bude nutné spracovať úplne nové turnusy/pracovné zmeny vodičov, čím dôjde k zvýšeniu počtu ubehnutých kilometrov (zväčša neefektívnych), – navrhovanou úpravou zanikne „čakanie“ (pracovná pohotovosť), pretože sa po novom bude započítavať do pracovného času. V súčasne platnom znení, ak vodič preruší jazdu, tak sa jedná buď o prestávku, odpočinok, pohotovosť prípadne inú prácu bez ohľadu na dĺžku času prerušenia jazdy, – navyšovanie času jazdy môže predstavovať problém pri dodržiavaní maximálnej doby jazdy, pretože údaj z tachografu o dobe jazdy bude iný ako údaj zo spracovania príkazu vodiča, podľa ktorého realizuje jazdu, – negatívny</p>		<p>ustanovenia § 26 ods. 4: „Do pracovného času vodiča sa započítava aj čas prerušenia súvislého vedenia vozidla, ak je kratšie ako pätnásť minút. Týmto nie sú dotknuté ustanovenia § 27.“.</p>
--	---	--	--

	<p>dopad na prepravnú ponuku (rušenie spojov z dôvodu obmedzených rozpočtov objednávateľov), skrátenie prepravnej špičky z dôvodu nutnosti skoršieho čerpania pracovných prestávok (v súčasnosti je tlak na opačný trend a nutnosť jej predlžovania), zhoršenie vnímania verejnej osobnej dopravy zo strany cestujúcich. V dokumente „vplyvy na rozpočet verejnej správy“ je uvedené, že „návrh má pozitívny a negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Negatívny vplyv je rozpočtovo zabezpečený“. Nakoľko je preukázateľný významný negatívny vplyv na rozpočty VÚC a miest, tak s uvedeným tvrdením zásadne nesúhlasíme. Praktický príklad navýšenia výdavkov objednávateľov z dôvodu navrhovanej úpravy: 1.) Ak má dnes vodič pracovnú zmenu od 05:00 do 23:00 hod. tak do pracovného času sa mu započítava čas vedenia vozidla – t. j. max. 12 hodín, ostatné časy sú prerušenie vedenia vozidla (čakanie, bezpečnostná prestávka, prac. pohotovosť...) tieto časy sa nezapočítavajú do pracovného času, navrhovanou úpravou by dopravcovia potrebovali miesto jedného vodiča dvoch vodičov s delenou zmenou po 9 hodín pre každého vodiča. 2.) Ak má vodič pracovnú zmenu od 05:00 do 17:00 hod. čas vedenia vozidla je približne 8 hodín a 4 hodiny predstavujú ostatné časy prerušenia vedenia vozidla, ktoré sa nezapočítavajú do pracovného času. Navrhovanou úpravou by sa z takejto zmeny stala zmena s počtom odpracovaných hodín 12. Navrhovaná zmena spôsobí podstatné zvýšenie počtu odpracovaných hodín (o neproduktívny čas) a tým zvýšenie celkových osobných (mzdových) nákladov, čo predstavuje zvýšené nároky na rozpočty objednávateľov služieb vo VZ, zvýšenie potreby vodičov o približne 25 - 30 % v závislosti od vypracovania úplne nových „turnusov“, pričom títo vodiči na trhu nie sú a preto budú objednávateľia v spolupráci so zmluvnými dopravcami nútení znižovať rozsah zabezpečovanej dopravnej obslužnosti a tým nepriamo aj atraktivitu verejnej osobnej dopravy. Paradoxne jednotliví vodiči prímestskej autobusovej dopravy zarobia za 1 deň pracovného výkonu (v prípade novelizácie) menej ako v súčasnosti, lebo neproduktívny čas je dnes platený len nepatrne nižšie a touto novelizáciou sa stane táto pracovná profesia ešte menej atraktívnou.</p>			
<p>BSK</p>	<p>§ 3 ods. 4 Odporúčame ponechať § 3 odsek 4 v pôvodnom znení. Odôvodnenie: Pracovné zvýhodnenia pre svojich zamestnancov nad rámec zákona by si mali dopravcovia riešiť vo svojich kolektívnych zmluvách, resp. v pracovných poriadkoch, ktoré</p>	<p>Z</p>	<p>A</p>	<p>Text upravený</p>

	majú vplyv iba na ich dopravnú spoločnosť. Navrhované doplnenie zákona by ovplyvnilo všetky dopravné spoločnosti, bez zohľadnenia charakteru ich dopravnej činnosti. Navrhovaná zmena/doplnenie má významný vplyv na mzdové výdavky (v časti neproduktívneho času zmeny).			
DPB, a.s.	K čl. I bodu 2 návrhu zákona Bod 2 návrhu zákona navrhujeme vypustiť. Zdôvodnenie: Ustanovenie § 3 ods. 4 nemeniť, ponechať v aktuálne platnom znení. Navrhovaná úprava by znamenala rozpor s § 28 písm. b) a je v kontradikcii s reálnymi potrebami zabezpečovania MHD. Dôsledkom navrhovanej zmeny by bolo zavedenie limitu minimálne 3-hodinovej pauzy medzi jednotlivými dielmi delených pracovných zmien. Reálna situácia však ukazuje, že čas rannej špičky sa v súvislosti so zmenami v zamestnaní cestujúcich predlžuje až do 10. hodiny, avšak nástup popoludňajšej pracovnej zmeny sa nemení, keďže žiaci a študenti končia po 12:30. To v reálnych podmienkach neumožňuje vo všetkých prípadoch dodržať pauzu 3 hodiny medzi dielmi pracovnej zmeny. Dôsledkom tejto úpravy bude nemožnosť uspokojiť prepravné potreby cestujúcich na konci rannej špičky alebo začiatku popoludňajšej špičky alebo zvýšenie nákladov na dodatočných vodičov.	Z	A	Navrhované znenie novely § 3 ods. 4 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave bolo vypustené.
DPB, a.s.	K čl. I bodu 4 návrhu zákona Bod 4 návrhu zákona navrhujeme vypustiť. Zdôvodnenie: Ustanovenie § 26 ods. 4 nemeniť, ponechať v aktuálne platnom znení. Nové znenie bude predstavovať potrebu približne 25-% zvýšenia počtu vodičov u podnikov, ktoré využívajú možnosť „pracovnej pohotovosti v rámci pracovnej zmeny“ medzi jednotlivými spojmi v cestovnom poriadku. Dôsledkom bude skokový nárast potreby vodičov s D-oprávnením, pričom je nereálne zabezpečiť takéto navýšenie bez dlhodobého výcviku nových vodičov. Z tohto dôvodu očakávame roztočenie inflačnej špirály, keďže podniky budú musieť v krátko- a strednodobom horizonte získať nových vodičov z iných podnikov. V dlhodobom horizonte je možné predpokladať navýšenie počtu vodičov zamestnávaním príslušníkov iných krajín. Vo výsledku tak prinesie navrhovaná zmena zásadný negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, keďže vzhľadom na vyššie mzdové náklady bude potrebné uhrádzať vyššiu stratu pri výkonoch vo verejnom záujme, pokiaľ nie je zmluvná cena za km medzi objednávateľom a dopravcom konečná.	O	ČA	V rámci rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18. júna 2021 sa zúčastnené strany dohodli na kompromisnom znení ustanovenia § 26 ods. 4: „Do pracovného času vodiča sa započítava aj čas prerušenia súvislého vedenia vozidla, ak je kratšie ako pätnásť minút. Týmto nie sú dotknuté ustanovenia § 27.“.

<p>DPB, a.s.</p>	<p>K čl. I bodu 5 návrhu zákona Bod 5 návrhu zákona navrhujeme vypustiť. Zdôvodnenie: Do § 26 nevkladať nový odsek 5. Navrhovaný nový režim započítavania prerušenia súvislého vedenia vozidla nie do pracovného času, ale doby jazdy by znamenal skorší nárok na prestávky ako doposiaľ. Podľa prepočtov by u DPB muselo dôjsť v ranej špičke k nárastu výpravy vozidiel o 9 %, čo predstavuje enormné náklady na obstaranie dodatočných vozidiel (jedno razové náklady 30 miliónov eur) a ich prevádzku vrátane zvýšenia osobných nákladov. Z tohto dôvodu by išlo o zásadný negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy.</p>	<p>Z</p>	<p>A</p>	<p>Pripomienka akceptovaná.</p>
<p>GPSR</p>	<p>K návrhu zákona všeobecne: Zámeru predkladateľov tohto návrhu zákona, pokiaľ ide o jeho obsahovú časť, rozumieme. Súhlasíme s cieľmi sledovanými navrhovanou legislatívnou zmenou, t. j. nutnosťou transpozície smernice Európskeho parlamentu a Rady, vykonania Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady a zjednotenia pravidiel vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy v rámci Európskej únie, ktoré z vecného a právneho hľadiska považujeme za legitímne a racionálne. Taktiež súhlasíme aj so spôsobom dosiahnutia cieľov sledovaných navrhovanou zmenou vrátane ich legislatívneho riešenia. Dovoľujeme si však poukázať na nedostatky spočívajúce vo forme, v akej bol návrh zákona predložený. Predovšetkým odporúčame znenie vlastného materiálu upraviť v súlade s legislatívno-technickými pokynmi Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky, napr. v čl. I bodoch 2, 5, 8, 10.</p>	<p>O</p>	<p>A</p>	<p>Vlastný materiál bol upravený na základe vznesených pripomienok v súlade s Legislatívnymi pravidlami vlády Slovenskej republiky.</p>
<p>hlavné mesto</p>	<p>K čl. I bodu 2 návrhu zákona Bod 2 návrhu zákona navrhujeme vypustiť. Zdôvodnenie: Ustanovenie § 3 ods. 4 nemeniť, ponechať v aktuálne platnom znení. Navrhovaná úprava by znamenala rozpor s § 28 písm. b) a je v kontradikcii s reálnymi potrebami zabezpečovania MHD. Dôsledkom navrhovanej zmeny by bolo zavedenie limitu minimálne 3-hodinovej pauzy medzi jednotlivými dielmi delených pracovných zmien. Reálna situácia však ukazuje, že čas ranej špičky sa v súvislosti so zmenami v zamestnaní cestujúcich predlžuje až do 10. hodiny, avšak nástup popoludňajšej pracovnej zmeny sa nemení, keďže žiaci a študenti končia po 12:30. To v reálnych podmienkach neumožňuje vo všetkých prípadoch dodržať pauzu 3 hodiny medzi dielmi pracovnej zmeny. Dôsledkom tejto úpravy bude nemožnosť</p>	<p>Z</p>	<p>A</p>	<p>Navrhované znenie novely § 3 ods. 4 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave bolo vypustené.</p>

	uspokojiť prepravné potreby cestujúcich na konci rannej špičky alebo začiatku popoludňajšej špičky alebo zvýšenie nákladov na dodatočných vodičov.			
hlavné mesto	<p>K čl. I bodu 4 návrhu zákona</p> <p>Bod 4 návrhu zákona navrhujeme vypustiť. Zdôvodnenie: Ustanovenie § 26 ods. 4 nemeniť, ponechať v aktuálne platnom znení. Nové znenie bude predstavovať potrebu približne 25-% zvýšenia počtu vodičov u podnikov, ktoré využívajú možnosť „pracovnej pohotovosti v rámci pracovnej zmeny“ medzi jednotlivými spojmi v cestovnom poriadku. Dôsledkom bude skokový nárast potreby vodičov s D-oprávnením, pričom je nereálne zabezpečiť takého navýšenie bez dlhodobého výcviku nových vodičov. Z tohto dôvodu očakávame roztočenie inflačnej špirály, keďže podniky budú musieť v krátko- a strednodobom horizonte získavať nových vodičov z iných podnikov. V dlhodobom horizonte je možné predpokladať navýšenie počtu vodičov zamestnávaním príslušníkov iných krajín. Vo výsledku tak prinesie navrhovaná zmena zásadný negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, keďže vzhľadom na vyššie mzdové náklady bude potrebné uhrádzať vyššiu stratu pri výkonoch vo verejnom záujme, pokiaľ nie je zmluvná cena za km medzi objednávateľom a dopravcom konečná.</p>	O	ČA	V rámci rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 sa zúčastnené strany dohodli na kompromisnom znení ustanovenia § 26 ods. 4: „Do pracovného času vodiča sa započítava aj čas prerušenia súvislého vedenia vozidla, ak je kratšie ako pätnásť minút. Týmto nie sú dotknuté ustanovenia § 27.“.
hlavné mesto	<p>K čl. I bodu 5 návrhu zákona</p> <p>Bod 5 návrhu zákona navrhujeme vypustiť. Zdôvodnenie: Do § 26 nevkladať nový odsek 5. Navrhovaný nový režim započítavania prerušenia súvislého vedenia vozidla nie do pracovného času, ale doby jazdy by znamenal skorší nárok na prestávky ako doposiaľ. Podľa prepočtov by u DPB muselo dôjsť v rannej špičke k nárastu výpravy vozidiel o 9 %, čo predstavuje enormné náklady na obstaranie dodatočných vozidiel (jedno razové náklady 30 miliónov eur) a ich prevádzku vrátane zvýšenia osobných nákladov. Z tohto dôvodu by išlo o zásadný negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy.</p>	Z	A	Pripomienka akceptovaná
KOZSR	<p>1. Zásadná pripomienka - V § 3 žiadame nové znenie odseku 3 : „(3) Ak zamestnanec v doprave vykonáva nočnú prácu, jeho denný pracovný čas nesmie presiahnuť desať hodín počas 24 hodín. Nočná práca na účely tohto zákona je každá práca vykonávaná v nočnom čase medzi 22. hodinou a 6. hodinou. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na pravidelnú mestskú osobnú dopravu podľa § 25 až § 28 tohto zákona, ak sa na tom dohodne zamestnávateľ so zástupcami zamestnancov.“. Odôvodnenie : Z pripomienky vyplýva, že nie je nutné, aby sa v</p>	Z	N	Na základe rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 KOZSR odstúpil od zásadnej pripomienky a súhlasil so zachovaním aktuálne platného znenia predmetného ustanovenia.

	<p>legislatíve SR zákaz presiahnutia 10 hodín pracovného času v priebehu 24 hodín u zamestnanca vykonávajúceho nočnú prácu týkal aj mestských dráh a autobusovej dopravy do 50 km.</p>			<p>Ustanovenie § 3 je všeobecným ustanovením pre celý zákon. Odchýlka pre pravidelnú mestskú dopravu, by mala byť v súlade § 25 ods. 2 z. č. 462/2007 Z. z. („Ak ďalej nie je ustanovené inak, na mobilných zamestnancov v pravidelnej osobnej doprave sa vzťahujú ustanovenia prvej časti a ustanovenia druhej časti vzťahujúce sa na mobilných zamestnancov v cestnej doprave okrem § 6 , § 7 ods. 1 a § 10.“) upravená v § 26 ods. 1: „Zamestnávateľ je povinný rozvrhnúť denný pracovný čas vodiča pravidelnej osobnej dopravy tak, aby čas jazdy nepresiahol desať hodín za 24 po sebe nasledujúcich hodín.“.</p> <p>Navrhované ustanovenie („Toto ustanovenie sa nevzťahuje na pravidelnú mestskú osobnú dopravu podľa § 25 až § 28 tohto zákona, ak sa na tom dohodne zamestnávateľ so zástupcami zamestnancov.“) sa však javí ako sporné, keďže by absentoval v zákone limit pre odklon v prípade dohody a súčasne platí podľa § 1 ods. 7, že: „Ustanovenia o maximálnom pracovnom čase, o maximálnom čase pracovnej pohotovosti, o prestávkach v práci a o minimálnych dobách odpočinku sa nepoužijú, ak dohody medzi zamestnávateľmi a zástupcami zamestnancov upravujú pre zamestnancov v doprave priaznivejšie podmienky organizácie pracovného času z hľadiska bezpečnosti a ochrany ich zdravia pri práci.“</p>
<p>KOZSR</p>	<p>10. Zásadná pripomienka : V § 27 žiadame za odsek 3 pripojiť nový odsek 4,</p>	<p>Z</p>	<p>N</p>	<p>Na základe rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 KOZSR odstúpil</p>

	<p>ktorý znie: „(4) Prestávka v práci z dôvodu bezpečnosti má prednosť pred prestávkou v práci na odpočinok a jedenie podľa § 8 ods. 6 tohto zákona.“. Odôvodnenie: Zosúladené s ostatnými pripomienkami.</p>		<p>od zásadnej pripomienky a súhlasil so zachovaním aktuálne platného znenia predmetného ustanovenia.</p> <p>Z dikcie § 1 ods. 2 vyplýva, že subsidiárne sa na pracovnoprávne vzťahy zamestnancov v doprave vzťahuje Zákonník práce.</p> <p>Komentované znenia ZP zhodne uvádzajú, že v prípade súbehu sa prestávka na jedlo a odpočinok skonzumuje do bezpečnostnej prestávky.</p> <p>„V tomto prípade sú to prestávky poskytované z dôvodov zaistenia BOZP. Tieto prestávky v práci sa započítavajú do pracovného času. Ustanovujú ich osobitné predpisy (napr. doprava - zákon o organizácii pracovného času v doprave). Pokiaľ sa kryje prestávka na odpočinok a jedenie a prestávka na zaistenie BOZP, do pracovného času sa čas prestávky na zaistenie BOZP započíta.“ (ŠVEC, M. – Toman, J. a kolektív 2019. Zákonníka práce o kolektívnom vyjednávaní. Komentár. Zväzok I. Bratislava: Wolters Kluwer s. r. o., 2019, s. 900)</p>
<p>KOZSR</p>	<p>11. Obyčajná pripomienka - V ustanovení § 28 písm. b) na konci zmeniť bodku za čiarku a doplniť nasledovný text: " pričom je povinnosťou zamestnávateľa zabezpečiť každému vodičovi na čas čerpania odpočinku lôžko a sociálne zázemie." Odôvodnenie : Predmetné doplnenie navrhujeme s cieľom zosúladiť podmienky v pravidelnej osobnej doprave do 50 km s nariadením č. 561, a zabezpečiť vodičovi lôžko a sociálne zázemie, a to najmä v prípadoch, kedy je</p>	<p>O</p>	<p>N</p> <p>Na základe rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 KOZSR odstúpil od zásadnej pripomienky a súhlasil so zachovaním aktuálne platného znenia predmetného ustanovenia.</p>

	<p>minimálna doba odpočinku extrémne skrátená, napríklad v zmysle písm. a) predmetného ustanovenia (§ 28 zák. č. 462/2007 Z.z.) na 6 hodín 3 krát za týždeň, pričom sa ešte vodič musí dopraviť do miesta bydliska a spať do práce na ďalší deň, čo tiež prispieva k významnému skracovaniu doby odpočinku.</p> <p>Navrhovanou úpravou je našim zámerom dosiahnuť vyššiu ochranu zamestnancov - vodičov, cestujúcej verejnosti ako aj majetku a zdravia účastníkov cestnej premávky.</p>			
KOZSR	<p>12. Zásadná pripomienka K bodu 30 : v §40a ods. 2 navrhujeme slová „9 hodín“ nahradiť slovami „11 hodín“ – Odôvodnenie : Zákon 462/2007 Z. z. v §5 – Minimálne doby odpočinku, ods. 1 upravuje minimálny denný odpočinok o dĺžke odpočinku 11 hodín pri pracovnej zmene v dĺžke 13 hodín. Návrhom sa predlžuje dĺžka pracovnej zmeny na 15 hodín a zároveň minimálny odpočinok skracuje na 9 hodín. Aj keď bude vyhlásená mimoriadna situácia, núdzový stav alebo výnimočný stav, zastávame názor, že bezpečnosť a ochrana zdravia rušňovodiča musí byť zabezpečená.</p>	Z	A	Text upravený
KOZSR	<p>13. Zásadná pripomienka : Vzhľadom na závažnosť navrhovaných zmien pre oblasť verejnej autobusovej dopravy žiadame, aby bola novela zák. č. 462/2007 Z.z. predložená na prerokovanie v HSR.</p>	Z	A	Pripomienka akceptovaná. Návrh novely bude predložený na prerokovanie v HSR.
KOZSR	<p>2. Zásadná pripomienka - V § 3 odseku 4 žiadame vypustiť slová „, a po dohode so zamestnancom v doprave najviac na tri časti“. Odôvodnenie: V mestskej doprave rozvrhy pracovných zmien určuje zamestnávateľ po dohode so zástupcami zamestnancov. Dohoda s jednotlivým vodičom nie je možná vzhľadom k tomu, že konkrétna služba v rámci rozvrhu služieb rotuje medzi skupinou vodičov. Vzhľadom k rozdielom v organizácii práce v prímestskej doprave a mestskej hromadnej doprave, napriek tomu, že obe dopravy spadajú pod rovnakú legislatívu, bolo by prospešné pre obe strany, ak by sa časť pravidelná osobná doprava rozdelila na dve samostatné časti: -prímestská autobusová osobná doprava -pravidelná mestská osobná doprava a) mestská autobusová doprava b) doprava na mestských električkových dráhach a c) doprava na mestských trolejbusových dráhach. Doplnenú vetu "Pracovná zmena</p>	Z	N	<p>Na základe rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 KOZSR odstúpil od zásadnej pripomienky a súhlasil so zachovaním aktuálne platného znenia predmetného ustanovenia.</p> <p>Ustanovenie § 3 je všeobecným ustanovením pre celý zákon. Jeho vylúčenie je možné cez KZ v súlade s § 231 ZP, a to obmedzením sa zo strany zamestnávateľa tak, že predmetnú právnu úpravu nebude využívať.</p>

	zamestnanca sa môže rozdeliť len v prípade, že rozdelením nastane prerušenie práce v trvaní aspoň 3 hodiny." vnímame ako prínos pre zlepšenie pracovných podmienok zamestnancov a tým aj bezpečnosti dopravy.			
KOZSR	3. Zásadná pripomienka : Ustanovenie § 3 ods. 5 písm. b) navrhujeme doplniť nasledovne: "b) čas prestávok v práci na odpočinok a jedenie podľa §8 ods. 6"	Z	N	Na základe rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 KOZSR odstúpil od zásadnej pripomienky a súhlasil so zachovaním aktuálne platného znenia predmetného ustanovenia. Nahradenie súčasného znenia navrhovaným znením by spôsobilo, že by bolo nutné vykonať viacero legislatívnych úprav. Komplexnosť takýchto legislatívnych úprav si vyžaduje odbornú diskusiu s dostatočným časovým predstihom na úrovni zástupcov zainteresovaných strán.
KOZSR	4. Zásadná pripomienka: V ust. § 8 ods. 2 na konci vložiť nové písm. e), ktoré znie : "e) bezpečnostná prestávka." Odôvodnenie k pripomienkam 3 a 4 Pripomienky odôvodňujeme potrebou zosúladiť znenie zák. č. 462/2007 Z.z. o organizácii pracovného času v doprave s ustanoveniami Zákonníka práce, ktorý rozlišuje prestávku na a oddych a bezpečnostnú prestávku. Vzhľadom na skutočnosť, že zák. č. 462/2007 Z.z. medzi jednotlivými prestávkami nerozlišuje, nastávajú v aplikačnej praxi značné problémy. Tie sú spôsobené najmä skutočnosťou, že prestávka na jedlo a oddych sa poskytuje v prípade ak je pracovná zmena dlhšia ako 6 hodín, a to v trvaní 30 minút, pričom sa nezapočítava do pracovného času. V zmysle ustanovenia § 91 ods. 6 Zákonníka práce sa prestávka poskytovaná z dôvodov zaistenia bezpečnosti a ochrany zdravia zamestnancov pri práci započítava do pracovného času. Vzhľadom na tento významný rozdiel je potrebné jednoznačne určiť, ako má zamestnávateľ pri rozvrhovaní pracovného času postupovať a kedy má stanoviť bezpečnostnú prestávku a kedy prestávku na jedlo a oddych. Je nevyhnutné obe prestávky	Z	N	Na základe rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 KOZSR odstúpil od zásadnej pripomienky a súhlasil so zachovaním pôvodného znenia predmetného ustanovenia. Hlavným cieľom aktuálneho legislatívneho procesu 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. Komplexnosť touto zásadnou

	jednoznačne identifikovať ako aj stanoviť podmienky za ktorých majú byť zamestnávateľom poskytnuté.			pripomienkou navrhovanej legislatívnej úpravy si vyžaduje odbornú diskusiu s dostatočným časovým predstihom na úrovni zástupcov zainteresovaných strán. Gestor právnej úpravy preto nateraz zostáva pri súčasnej koncepcii a terminológii zákona č. 462/2007 Z. z., resp. koncepcii ZP, ktorá sa aplikuje subsidiárne.
KOZSR	<p>5. Zásadná pripomienka - V § 8 odseku 6 prvej vete žiadame za slovo „práci“ vložiť slová „na odpočinok a jedenie“. Odôvodnenie : Pojem „Prestávky v práci“ je potrebné zosúladiť tak so Zákonníkom práce ako aj legislatívou EÚ pre dopravu. Prestávky v práci po určitej dobe pracovnej zmeny podľa § 8 odsek 6 tohto zákona by mali byť časom odpočinku, ale prestávky v práci po určitej dobe vedenia vozidla (jazdy) podľa § 27 sú podľa Čl. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave pracovným časom a tieto prestávky v práci by mali mať prednosť. V MHD však existujú tzv. zálohové služby, ktoré slúžia pre vykrývanie výpadkov v ostatných službách, kde môže dôjsť k prípadom, že vodič čaká vo vozidle, je na pracovisku k dispozícii zamestnávateľovi, ale neabsolvuje žiadnu jazdu, čiže nemá nárok na prestávku v práci podľa § 27, ale len podľa § 8 ods. 6. Zákon však nerozlišuje, ktorá prestávka je pracovným časom a ktorá je časom odpočinku. Podľa Čl. 3 smernice EP a Rady 2002/15 ES : Na účely tejto smernice: a) "pracovný čas" znamená: 1. v prípade mobilných pracovníkov čas od začiatku do konca práce, počas ktorého je mobilný pracovník na svojom pracovisku k dispozícii zamestnávateľovi a vykonáva svoje funkcie alebo činnosti, t. z.: - čas venovaný všetkým dopravným činnostiam. Tieto činnosti obsahujú najmä: i) jazdu; ii) nakladanie a vykladanie; iii) pomoc cestujúcim pri nastupovaní a vystupovaní z vozidla; iv) čistenie a technická údržba; v) každú inú prácu vykonávanú v záujme bezpečnosti vozidla, jeho nákladu a cestujúcich ... - doba, počas ktorej mobilní pracovníci nemôžu voľne disponovať so svojim časom ...</p>	Z	N	<p>Na základe rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 KOZSR odstúpil od zásadnej pripomienky a súhlasil so zachovaním aktuálne platného znenia predmetného ustanovenia.</p> <p>Nahradenie súčasného znenia navrhovaným znením by spôsobilo, že by bolo nutné vykonať viacero legislatívnych úprav. Komplexnosť takýchto legislatívnych úprav si vyžaduje odbornú diskusiu s dostatočným časovým predstihom na úrovni zástupcov zainteresovaných strán.</p>
KOZSR	6. Zásadná pripomienka : Za ustanovenie § 8 vložiť nový § 8a s nasledovným	Z	N	Na základe rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 KOZSR odstúpil

	<p>znením: § 8a Bezpečnostná prestávka (1) Zamestnávateľ je povinný rozvrhnúť pracovný čas vodiča pravidelnej osobnej dopravy tak, aby mal po uplynutí štyroch a pol hodiny vedenia motorového vozidla bezpečnostnú prestávku v trvaní najmenej 45 minút, okrem prípadu, ak sa začína nepretržitý denný odpočinok alebo nepretržitý týždenný odpočinok, ak nie je v tomto zákone ustanovené inak. (2) Bezpečnostnú prestávku podľa odseku 1 možno nahradiť prestávkou v trvaní 15 minút, ak po nej nasleduje prestávka v trvaní minimálne 30 minút, pričom obe bezpečnostné prestávky musia byť rozložené v zmysle odseku 1 tohto článku. Odôvodnenie : Nadväznosť na pripomienku 4</p>			<p>od zásadnej pripomienky a súhlasil so zachovaním aktuálne platného znenia predmetného ustanovenia.</p> <p>Nahradenie súčasného znenia navrhovaným znením by spôsobilo, že by bolo nutné vykonať viacero legislatívnych úprav. Komplexnosť takýchto legislatívnych úprav si vyžaduje odbornú diskusiu s dostatočným časovým predstihom na úrovni zástupcov zainteresovaných strán.</p>
KOZSR	<p>7. Zásadná pripomienka K bodom 4 a 5 : § 26 odseky 4 a 5 - KOZ zásadne trvá na jeho novelizovanom znení. Odôvodnenie : Súčasný znenie § 26 ods. 4 je v rozpore s ustanovením § 27 ods. 2. Z jeho znenia nie je zrejmé, kam by patril časový úsek medzi 10 a 15 minútami.</p>	Z	ČA	<p>V rámci rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 sa zúčastnené strany dohodli na kompromisnom znení ustanovenia § 26 ods. 4: „Do pracovného času vodiča sa započítava aj čas prerušenia súvislého vedenia vozidla, ak je kratšie ako pätnásť minút. Týmto nie sú dotknuté ustanovenia § 27.“.</p>
KOZSR	<p>8. Zásadná pripomienka : V § 27 žiadame názov ustanovenia nahradiť novým názvom, ktorý znie: „Prestávka v práci z dôvodu bezpečnosti“. Odôvodnenie: Zosúladené s ostatnými pripomienkami.</p>	Z	N	<p>Na základe rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 KOZSR odstúpil od zásadnej pripomienky a súhlasil so zachovaním aktuálne platného znenia predmetného ustanovenia.</p> <p>Hlavným cieľom aktuálneho legislatívneho procesu 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</p>

				2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012. Komplexnosť touto zásadnou pripomienkou navrhovanej legislatívnej úpravy si vyžaduje odbornú diskusiu s dostatočným časovým predstihom na úrovni zástupcov zainteresovaných strán. Gestor právnej úpravy preto nateraz zostáva pri súčasnej koncepcii a terminológii zákona č. 462/2007 Z. z., resp. koncepcii ZP, ktorá sa aplikuje subsidiárne.
KOZSR	<p>9. Zásadná pripomienka K bodu 6 : V ustanovení § 27 ods. 1 vypustiť slovo "najmenej", nový ods. 1 potom znie nasledovne: "(1) Zamestnávateľ je povinný rozvrhnúť pracovný čas vodiča pravidelnej osobnej dopravy tak, aby maj najneskôr po štyroch hodinách času jazdy prestávku 30 minút, to neplatí, ak najneskôr po štyroch hodinách času jazdy nasleduje nepretržitý denný odpočinok alebo nepretržitý týždenný odpočinok." Odôvodnenie : Pripomienku uplatňujeme s cieľom jednoznačného určenia dĺžky prestávky, nakoľko pôvodne navrhovaný text " najmenej 30 minút" nestanovuje žiaden časový limit na dĺžku prestávky. Vzhľadom na skutočnosť, že sa jedná o prestávku v práci z dôvodu BOZP, je potrebné jednoznačne stanoviť dĺžku jej trvania, tak aby stanovenie dĺžky trvania nebolo ponechané no voľnej úvahe zamestnávateľa.</p>	Z	A	Text upravený
MFSR	<p>Všeobecne Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (v čl. I bode 2 úvodnú vetu preformulovať takto: „V § 3 ods. 4 sa na konci pripája táto veta:“, v § 3 ods. 4 za slovo „rozdeliť“ vložiť čiarku a slová „len v prípade, že“ nahradiť slovom „ak“ a číslo „3“ nahradiť slovom „tri“, v bode 3 úvodnej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, v § 16 ods. 1 za slovo „prvého“ vložiť slovo „bodu“ a slová „a b)“ nahradiť slovami „a písm. b)“, v bode 5 úvodnú vetu preformulovať takto: „§ 26 sa dopĺňa odsekom 5, ktorý znie:“, v bode 6 úvodnej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, bod 7 rozdeliť na dva novelizačné body a úvodné vety týchto novelizačných bodov uviesť v znení:</p>	O	ČA	Text upravený.

	<p>„V § 30 odsek 2 znie:“ a „V § 30 odseky 5 a 6 znejú:“, v bode 7 § 30 ods. 5 vypustiť slová „alebo subjekt“ ako nadbytočné, v § 30 ods. 6 za slovo „výkone“ vložiť slovo „cestných“, v bode 8 úvodnej vete slová „doplňa text, ktorý znie:“ nahradiť slovami „pripájajú tieto vety:“, bod 9 rozdeliť na dva novelizačné body a úvodné vety týchto novelizačných bodov uviesť v znení: „V § 31 odsek 4 znie:“ a „V § 31 odsek 6 znie:“, v bode 9 § 31 ods. 6 slová „k vykonávaniu kontrol“ nahradiť slovami „vykonávajúci kontrolu“, v bode 10 § 31a ods. 1 úvodnej vete na konci vypustiť dvojbodku, v § 31a ods. 1 písm. a) na konci bodkočiarku nahradiť čiarkou, v § 31a ods. 2 a 3 nekumulovať dve lehoty (bezodkladne a určenú počtom dní), ale vybrať si len jednu z nich, v § 31a ods. 2 na konci pripojiť tieto slová: „odo dňa podania žiadosti“, v § 31a ods. 4 slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsekov“, v § 31a ods. 5 slovo „písmena“ nahradiť slovom „písm.“ a vypustiť slová „(ďalej len „IMI“)“ ako nadbytočné, v § 31a ods. 6 slová „Ustanovenia podľa odseku 5 sa nevzťahujú“ nahradiť slovami „Odsek 5 sa nevzťahuje“, v úvodnej vete k poznámkam pod čiarou k odkazom 16c až 16e slová „16c, 16d a 16e“ nahradiť slovami „16c až 16e“, v poznámke pod čiarou k odkazu 16c slovo „článok“ nahradiť slovom „Čl.“, v poznámke pod čiarou k odkazu 16e slová „článok 16 ods. 5 Nariadenia“ nahradiť slovami „Čl. 16 ods. 5 nariadenia“, v poznámkach pod čiarou k odkazom 16d a 16e slová „v platnom znení“ uviesť na konci citácií, pričom táto pripomienka platí pre celý text čl. I, v bode 12 poznámke pod čiarou k odkazu 21b slovo „článok“ nahradiť slovom „Čl.“, v bode 13 úvodnej vete slovo „písmeno“ nahradiť slovom „písmenom“, v § 34 ods. 1 písm. j) skratku „SR“ nahradiť slovami „Slovenskej republiky“, v bode 14 úvodnej vete slová „bod 1 vkladá bod 2“ nahradiť slovami „prvý bod vkladá nový druhý bod, ktorý znie:“ v § 34 ods. 2 písm. c) druhom bode odkaz 22a nahradiť odkazom 22aa vrátane príslušnej poznámky pod čiarou, pretože odkaz 22a už platné znenie zákona obsahuje, v poznámke pod čiarou k odkazu 22a slovo „zákon“ nahradiť slovom „Zákon“, poslednú vetu bodu 14 preformulovať takto: „Doterajší druhý bod sa označuje ako tretí bod.“, v bode 16 § 36 ods. 2 úvodnej vete vypustiť dvojbodku, v § 36 ods. 2 písm. c) slovo „ich“ nahradiť slovom „ho“, v poznámke pod čiarou k odkazu 24 slovo „článok“ nahradiť slovom „Čl.“, poznámku pod čiarou k odkazu 25a presunúť do bodu 17, kde je zavedený príslušný odkaz, v bode 17 § 36 ods. 5 skratku „SR“ nahradiť slovami „Slovenskej republiky“, v § 36 ods. 6 slovo „Pokiaľ“ nahradiť slovom „Ak“, poslednú vetu bodu 17 preformulovať takto: „Doterajší odsek 5 sa</p>			
--	--	--	--	--

	<p>označuje ako odsek 7.“, v bode 18 na začiatok úvodnej vety vložiť slovo „V“, v bode 19 na konci pripojiť túto vetu: „Poznámka pod čiarou k odkazu 27 sa vypúšťa.“, v bode 20 § 37 ods. 2 písm. h) a bode 26 § 38 ods. 1 písm. r) vypustiť slová „Európskej únie“ ako nadbytočné, v poznámke pod čiarou k odkazu 27a slovo „článok“ nahradiť slovom „Čl.“ a za slovo „a“ vložiť slovo „čl.“, v bode 22 na začiatok úvodnej vety vložiť slovo „V“, body 22 a 23 spojiť do jedného novelizačného bodu, bod 24 umiestniť chronologicky za bod 21, v bode 28 úvodnej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, v bode 29 § 38 ods. 6 skratku „SR“ nahradiť slovami „Slovenskej republiky“, v bode 30 úvodnej vete slovo „nadvizu“ nahradiť slovom „nadvizov“, v § 40b nadvize slovo „ustanovenia“ nahradiť slovom „ustanovenie“, body 31 a 32 spojiť do jedného novelizačného bodu, v bode 31 prílohu č. 1 členiť zaužívaným spôsobom na písmená, body a podbody a na konci jednotlivých bodov nepoužívať bodkočiarky, ale čiarky, v prílohe č. 1 časti A druhom bode podbode b. číslo „7“ nahradiť slovom „siedmich“ a pred slovo „ak“ vložiť čiarku, v časti A druhom bode podbode f. slovo „pokiaľ“ nahradiť slovom „ak“, v časti A druhom bode podbode h. slová „porovnať údaje“ nahradiť slovami „porovnanie údajov“ a pred slovo „ak“ vložiť čiarku, v časti A piatom bode vypustiť slovo „zákona“ ako nadbytočné, v poznámkach pod čiarou k odkazom 31, 31a, 31d, 31e, 31i a 32 slovo „článok“ nahradiť slovom „čl.“ v poznámkach pod čiarou k odkazom 31b a 31c slovo „bod“ nahradiť slovom „Bod“, v prílohe č. 2 nepoužívať na členenie odrážky ale body, v bode 33 vypustiť druhú vetu, pretože podľa legislatívnych pravidiel sa prílohy neprečíslovávajú a v bodoch 34 až 36 uviesť správne číslo prílohy, v bode 35 úvodnej vete slová „bod 5“ nahradiť slovami „piaty bod“, v bode 36 úvodnú vetu preformulovať takto: „Príloha č. 5 sa dopĺňa deviatym bodom, ktorý znie:“, v čl. II úvodnej vete doplniť poslednú novelu Zákonníka práce – zákon č. 215/2021 Z. z., v bode 1 § 5a ods. 2 písm. f) slovo „operácii“ nahradiť slovom „operácií“, v čl. III bode 3 odkazy 7a až 7c nahradiť odkazmi 6a až 6c vrátane príslušných poznámok pod čiarou).</p>			
<p>MFSR</p>	<p>Všeobecne V Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu v časti 2.1.1. Financovanie návrhu poslednej vete je potrebné slová „by mali byť“ nahradiť slovom „budú“.</p>	<p>O</p>	<p>A</p>	<p>Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy upravená</p>

MFSR	<p>Všeobecne Žiadame vyčíslit' vplyv predloženého návrhu na rozpočet verejnej správy súvisiaci najmä s vplyvom na náklady na zmluvy o službách vo verejnom záujme na dopravné výkony (napríklad osobná vlaková doprava, autobusová doprava). Navrhované doplnenie ustanovenia § 3 ods. 4 (čl. I bode 2 návrhu) bude mať vplyv na organizáciu pracovných zmien a môže zvýšiť mzdové náklady tých dopravcov plniacich zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorí zamestnancom prerušujú pracovné zmeny na čas kratší ako tri hodiny v súvislosti s obelmi vozidiel alebo cestovnými poriadkami. Z uvedeného dôvodu sa môžu zvýšiť náklady subjektom verejnej správy, ktoré tieto služby objednávajú.</p>	Z	N	Navrhované znenie novely § 3 ods. 4 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave bolo vypustené z tohto dôvodu navrhovaná pripomienka je bezpredmetná. Z tohto dôvodu zostáva v platnosti súčasne platný stav a preto nie je potrebné vykonávať zmeny ohľadom rozpočtu verejnej správy, ktoré boli predmetom predbežného pripomienkového konania.
MIRRI SR	<p>K dôvodovej správe - osobitná časť K bodu 27. Odporúčame doplniť dôvody zvýšenia všetkých pokút za priestupky. ODÔVODNENIE: Nejde len o úpravu pokút ako píše predkladateľ, ale o ich zvýšenie. Napr. ods. 5 v blokovom konaní do 700 eur (pôvodne 330) alebo rozkaznom konaní do 900 eur (pôvodne 500). Aj v prípade celého ods. 4 nejde len o úpravu pôvodných sk na euro, ale o zvýšenie výšky pokút. Napr. písm. a) 15 000 Sk (497 eur) na 1 100 eur.</p>	O	A	Text dôvodovej správy upravený.
MIRRI SR	<p>K doložke vybraných vplyvov K časti 7 Transpozícia práva EÚ. Prvú vetu navrhujeme preformulovať nasledovne: "Navrhovaná úprava nie je nad rámec minimálnych požiadaviek ani nad rámec minimálnej transpozičnej povinnosti." ODÔVODNENIE: Precizovanie textu.</p>	O	A	Text upravený
MIRRI SR	<p>K doložke vybraných vplyvov Odporúčame upraviť doložku vybraných vplyvov a v nadväznosti na to aj analýzu vplyvov na informatizáciu spoločnosti v zmysle odôvodnenia. ODÔVODNENIE: Predkladateľ vyznačil v doložke vplyvov pozitívny vplyv na informatizáciu spoločnosti. Nakoľko však tento vplyv súvisel s výmenou informácií prostredníctvom IS Európskej Komisie, ktorý nie je informačným systémom verejnej správy a preto ani nie je zapísaný v MetaIS, výmena informácií nezakladá potrebu akéhokoľvek zásahu/úpravy IS v SR, nejedná sa o žiadny vplyv na informatizáciu spoločnosti. Nevykonávajú sa žiadne úpravy elektronických služieb ani systémov v zmysle platnej analýzy vplyvov.</p>	O	A	Doložka upravená

	Vzhľadom na uvedené navrhujeme, aby bol v doložke vybraných vplyvov vyznačený „žiadny“ vplyv na informatizáciu spoločnosti a z tohto dôvodu nie je potrebné ani vypracovať analýzu vplyvov na informatizáciu spoločnosti.			
MKSR	<p>Odporúčame vlastný materiál upraviť v súlade s Prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády. V súlade legislatívno-technickými pokynmi odporúčame nasledovné: 1. V novelizačnom bode 2 odporúčame úvodnú vetu upraviť takto: „V § 3 ods. 4 sa na konci pripája táto veta:“ a číslovku 3 odporúčame uviesť slovom. 2. V novelizačnom bode 3 odporúčame v úvodnej vete slová „ods.“ nahradiť slovom „odsek“; pripomienka platí aj pre bod 6. 3. V novelizačnom bode 5 odporúčame úvodnú vetu uviesť takto: „§ 26 sa dopĺňa odsekom 5, ktorý znie:“. 4. Novelizačný bod 7 odporúčame rozdeliť na dva samostatné novelizačné body, ktorými sa vstúpi do § 30 ods. 2 a do § 30 ods. 5 a 6. Pripomienka platí obdobne aj pre novelizačný bod 9. 5. V novelizačnom bode 10 odporúčame v § 31a ods. 1 na konci úvodnej vety vypustiť dvojbodku, v odseku 3 číslovku 10 uviesť slovom, v odseku 4 slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsekov“, v odseku 5 pred a za slovo „IMI“ doplniť horné a dolné úvodzovky. 6. V novelizačnom bode 11 odporúčame v texte za odkazom 16c doplniť okrúhlu zátvorku. 7. V novelizačnom bode 13 odporúčame slovo „SR“ nahradiť slovami „Slovenskej republiky“; pripomienka platí pre celý text napr. bod 17, 29. 8. V novelizačnom bode 14 odporúčame za slovo „vkladá“ doplniť slovo „nový“. 9. V novelizačnom bode 16 odporúčame na konci úvodnej vety vypustiť dvojbodku. 10. V novelizačnom bode 17 odporúčame slová „Doterajší bod 5 sa označuje ako bod 7“ nahradiť slovami „Doterajší odsek 5 sa označuje ako odsek 7.“. 11. V novelizačnom bode 18 odporúčame pred slová „§ 36“ vložiť predložku „V“. 12. V novelizačnom bode 19 odporúčame pred slovo „nehraď“ doplniť označenie nového písmena e). V novelizačnom bode 22 odporúčame pred slová „§ 38“ vložiť predložku „V“.</p>	O	ČA	Text sčasti upravený iným ako navrhovaným spôsobom.
MOSR	<p>K čl. I bodu 14 Úvodnú vetu v bode 14 odporúčame upraviť takto: „14. V § 34 ods. 2 písm. c) sa za prvý bod vkladá nový druhý bod, ktorý znie:“ a slová „bod 2 sa označuje ako 3“ odporúčame nahradiť slovami „druhý bod sa označuje ako tretí bod“. Odôvodnenie: Legislatívnotechnická pripomienka v súlade s prílohou č. 1 k</p>	O	A	Text upravený.

	Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky (bod 22.7. v spojitosti s bodom 32.).			
MOSR	K čl. I bodu 2 Úvodnú vetu v bode 2 odporúčame upraviť takto: „2. V § 3 ods. 4 sa na konci pripája táto veta:“. Odôvodnenie: Legislatívnotechnická pripomienka v súlade s prílohou č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky (bod 35.2.).	O	N	Navrhované znenie novely § 3 ods. 4 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave bolo vypustené z tohto dôvodu navrhovaná pripomienka je bezpredmetná.
MOSR	K čl. I bodu 5 Úvodnú vetu v bode 5 odporúčame upraviť takto: „5. § 26 sa dopĺňa odsekom 5, ktorý znie:“. Odôvodnenie: Legislatívnotechnická pripomienka v súlade s prílohou č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky (bod 31).	O	A	Text upravený.
MOSR	K čl. I bodu 8 Úvodnú vetu v bode 8 odporúčame upraviť takto: „8. V § 31 ods. 3 sa na konci pripájajú tieto vety:“. Odôvodnenie: Legislatívnotechnická pripomienka v súlade s prílohou č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky (bod 35.2.).	O	A	Text upravený.
MOSR	K čl. I bodu 10 V § 31a ods. 4 odporúčame slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsekov“. Odôvodnenie: Legislatívnotechnická pripomienka v súlade s prílohou č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky (bod 56).	O	A	Text upravený.
MOSR	K čl. I bodu 13 V bode 13 odporúčame slová „Ministerstvu dopravy a výstavby SR“ nahradiť slovami „Ministerstvu dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“)“.	O	A	Text upravený.
MOSR	K čl. I bodu 21 a 24 V bode 21 odporúčame číslo „28“ nahradiť číslom „56“ a zároveň v bode 24 odporúčame vypustiť slová „V §37 ods. 3 písm. d) a“. Odôvodnenie: Bod 21 novelizuje ustanovenie § 37 ods. 3 písm. d), ktoré sa následne mení aj v bode 24.	O	ČA	Uvedenú zmenu treba posudzovať v súvislosti s odloženou účinnosťou vyjadrenou v Čl. III.

MOSR	K čl. I bodu 30 V bode 30 odporúčame slová „vkladá § 40a a 40b, ktorý“ nahradiť slovami „vkladajú § 40a a 40b, ktoré“.	O	A	Text upravený.
MOSR	K čl. I bodu 17 a 29 V bodoch 17 a 29 odporúčame slová „Ministerstvu dopravy a výstavby SR“ nahradiť slovom „ministerstvu“.	O	A	Text upravený.
MOSR	K čl. I prílohe č. 1 V prílohe č. 1, časti A bode 2 písm. h) odporúčame slová „porovnať údaje z pamäti“ nahradiť slovami „porovnanie údajov z pamäte“ a v bode 6 odporúčame slovo „kópiu“ nahradiť slovom „kópia“.	O	A	Text upravený.
MOSR	K čl. I bodu 9 V úvodnej vete k poznámke pod čiarou k odkazu 16b odporúčame slovo „bodu“ nahradiť slovom „odkazu“.	O	A	Text upravený.
MPSVRSR	Všeobecná pripomienka nad rámec predkladaného návrhu Odporúčame nad rámec predkladaného návrhu upraviť v § 37 a 38 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave ukladanie pokút v eurách. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	Text upravený.
MPSVRSR	K čl. I bodu 26 Odporúčame v čl. I bode 26 priestupky navrhované v § 38 ods. 1 písm. t) až v) upraviť ako správne delikty dopravného podniku/zamestnávateľa a upraviť ich v § 37 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave. Odôvodnenie: V čl. I bode 26 navrhovanom § 38 ods. 1 písm. t) až v) sa dopĺňajú medzi priestupky - nečerpanie doby pravidelného týždenného odpočinku a každej doby týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín mimo vozidla; v rámci každého obdobia štyroch za sebou idúcich týždňov nevrátenie sa do operačného centra zamestnávateľa v členskom štáte, v ktorom je zamestnávateľ usadený, alebo nevrátenie sa do miesta bydliska s cieľom stráviť tam aspoň jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku alebo dobu týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín čerpanú ako náhradu za dobu skráteného týždenného odpočinku; vykonávanie kabotážnych preprav v rozpore	O	ČA	Text upravený sčasti iným ako navrhovaným spôsobom.

	<p>so zákonom č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave. Následne v čl. I bodoch 27 a 28 navrhovanej úprave § 38 ods. 4 a 5 sa ustanovujú pokuty za priestupky, ktoré môžu byť uložené vodičovi, a to do 1 700 eur alebo a zákaz činnosti do dvoch rokov, v blokovom konaní možno uložiť pokutu do 700 eur, v rozkaznom konaní do 900 eur. V zmysle nariadení Európskej únie je povinnosťou dopravného podniku/zamestnávateľa organizovať prácu vodičov/zamestnancov tak, aby sa mohli vrátiť do operačného centra zamestnávateľa alebo bydliska vodiča, organizuje ich činnosť/pracovný čas, určuje pracovné zmeny a doby odpočinku. Vodič, ktorý je zamestnancom zamestnávateľa (v slovenskom právnom poriadku povinne zamestnanci v pracovnoprávnom vzťahu s výnimkou SZČO s vlastnou dopravnou licenciou, títo SZČO sú teda „dopravné podniky“) je podriadený zamestnávateľovi, vykonáva prácu podľa jeho pokynov. Zamestnanci sú považovaní v tomto vzťahu za slabšiu stranu, a preto v právnom systéme požívajú zvýšenú ochranu v pracovnoprávnych a iných právnych predpisoch. Nie je vhodné prenášať povinnosti zamestnávateľa na zamestnancov a prijať právnu úpravu, na základe ktorej možno finančne sankcionovať pokutami zamestnancov za nedodržanie povinností zamestnávateľov.</p>			
MPSVRSR	<p>K čl. I bodom 10 a 11 Odporúčame v čl. I bode 10 navrhovanom § 31a ods.1 úvodnej vete a v čl. I bode 11 navrhovanom § 33 písm. e) slová „týkajúce sa uplatňovania vnútroštátnych ustanovení pre“ nahradiť slovami „o uplatňovaní vnútroštátnych predpisov Slovenskej republiky týkajúcich sa“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.</p>	O	A	Text upravený
MPSVRSR	<p>K čl. I bodu 10 Odporúčame v čl. I bode 10 navrhovaný § 31a upraviť v tom zmysle, aby bolo zrejmé z jednotlivých ustanovení, že ide o „žiadosť orgánu členského štátu“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; zosúladenie so zákonom č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave.</p>	O	A	Text upravený
MPSVRSR	<p>K čl. I bodu 12 Odporúčame v čl. I bode 12 navrhovanom § 33 písm. j) a k) za slovo „inšpektorov“ vložiť slovo „práce“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická</p>	O	A	Text upravený

	pripomienka. Zosúladienie s terminológiou zaužívanou v právnom poriadku Slovenskej republiky.			
MPSVRSR	K čl. I bodom 20 a 26 Odporúčame v čl. I bode 20 navrhovanom § 37 ods. 2 písm. h) a v čl. I bode 26 navrhovanom § 38 ods. 1 písm. r) vypustiť slová „Európskej únie“ a slovo „neplní“ nahradiť slovom „nesplňa“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; zosúladienie s § 2 ods. 5 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave.	O	A	Text upravený
MPSVRSR	K čl. I bodu 31 Odporúčame v čl. I bode 31 navrhovanej prílohe č. 1 časť A Cestné kontroly druhý bod písm. a) za slovo „kontrola“ vložiť slovo „vykonania“ a v písm. b) za slovo „kontrola“ vložiť slovo „dodržania“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	Text upravený
MPSVRSR	K čl. I bodom 7 a 8 Odporúčame v čl. I bode 7 navrhovanom § 30 ods. 2 vypustiť druhú vetu, resp. zvážiť vhodnejšie legislatívne riešenie. Odporúčame upraviť v čl. I bode 8 navrhované doplnenie § 31 ods. 3 ohľadne konštatovania o vykonávaní kontroly na vlastnom území. Odôvodnenie: Upozorňujeme, že právna úprava, ako ju navrhuje predkladateľ v čl. I bode 7 navrhovanom § 30 ods. 2 druhá veta a v čl. I bode 8 navrhovanom doplnení § 31 ods. 3 presahuje rozsah územnej pôsobnosti zákona. Slovenský právny predpis nemôže regulovať územný rozsah kontrol vykonávaných orgánmi iných členských štátov Európskej únie, ale iba kontroly vykonávané slovenskými orgánmi. Skutočnosť, že slovenské orgány môžu kontroly vykonávať iba na území Slovenskej republiky, a nie aj na území iných členských štátov Európskej únie, nie je potrebné v právnom predpise vyjadrovať.	O	A	Text upravený
MPSVRSR	K čl. I bodu 9 Odporúčame v čl. I bode 9 navrhovanom § 31 ods. 6 slová „k vykonávaniu“ nahradiť slovami „pri vykonávaní“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	ČA	Text upravený iným ako navrhovaným spôsobom.
MPSVRSR	K čl. III Odporúčame v čl. III pred novelizačný bod 1 vložiť nový novelizačný bod 1,	O	A	Text upravený

	ktorý znie: „1. V § 4 ods. 1 písm. d) sa za slovo „pobytu“ vkladá čiarka a slová „číslo cestovného dokladu alebo číslo dokladu totožnosti“. Nasledujúce novelizačné body sa primerane prečísľujú. Odôvodnenie: Doplnenie údajov za účelom rýchlejšej a presnejšie identifikácie vyslaného zamestnanca pri výkone kontroly.			
MPSVRSR	K doložke zlučiteľnosti právneho predpisu s právom Európskej únie Odporúčame v doložke zlučiteľnosti právneho predpisu s právom Európskej únie bode 3. Problematika návrhu právneho predpisu písm. a) vypustiť slová „1. legislatívne akty“ a slová „2. nelegislatívne akty“. Odôvodnenie: V Doložke zlučiteľnosti právneho predpisu s právom Európskej únie v bode 3. písm. a) predkladateľ uvádza nariadenia (Nariadenie 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 (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020), Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 v platnom znení (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006)) a smernicu (Smernica 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 (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020)), pričom ide o legislatívne právne akty.	O	A	Text doložky upravený
MPSVRSR	K čl. I bodu 31 Odporúčame vo vzťahu k v čl. I bode 31 navrhovanej prílohe č. 1 časti A Cestné kontroly piatemu bodu upraviť § 37 ods. 2 písm. d), § 37 ods. 3 písm. a) a § 38 ods. 1 písm. d) zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave. Odporúčame v § 37 ods. 2 písm. d) zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave za slová „v práci alebo“ vložiť slová „presiahne maximálny týždenný pracovný čas alebo poruší pravidlá“.	O	A	Text upravený

	<p>Odporúčame v § 37 ods. 3 písm. a) zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave za slovo „pohotovosti“ vložiť čiarku a slová „maximálny týždenný pracovný čas“. Odporúčame v § 38 ods. 1 písm. d) zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave na konci pripojiť tieto slová: „alebo presiahne maximálny týždenný pracovný čas“. Odôvodnenie: V čl. I bode 31 navrhovaná príloha č. 1 časť A Cestné kontroly piaty bod ustanovuje nový prvok, ktorý je predmetom cestnej kontroly, ktorý znie: „presiahnutý maximálny týždenný pracovný čas 60 hodín a iné týždenné pracovné časy podľa § 3 zákona“ (zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave).</p>			
MPSVRSR	<p>K čl. I bodu 26 Odporúčame vzhľadom na v čl. I bode 26 navrhovaný § 38 ods. 1 písm. u) v predkladanom materiáli vymedziť pojem „operačné centrum zamestnávateľa“. Odôvodnenie: Pojem „operačné centrum zamestnávateľa“ nie je vymedzený v zákone č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a ani v nariadení (EÚ) 2020/1054, 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.</p>	O	ČA	Text upravený
MPSVRSR	<p>K čl. I bodom 21, 23 a 24 Odporúčame, vzhľadom na v čl. I bod 24, ponechať v § 37 ods. 3 písm. d) zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave súčasnú právnu úpravu týkajúcu sa nezabezpečenia skopírovania všetkých údajov z karty vodiča najmenej raz za 28 kalendárnych dní. Túto povinnosť upravuje nariadenie komisie (EÚ) č. 581/2010 z 1. júla 2010 týkajúce sa maximálnych lehôt na ukladanie relevantných údajov z jednotiek vozidla a z kariet vodiča (článok 1 ods. 3 písm. b)). Upozorňujeme na nezrozumiteľnosť a zrejmu nesprávnosť vo vzťahu k čl. I bodom 21, 23 a 24. Odôvodnenie: V čl. I body 21, 23 a 24 upravujú znenie § 37 ods. 3 písm. d) a § 38 ods. 1 písm. c) nezrozumiteľným a zrejme nesprávnym spôsobom.</p>	O	ČA	Uvedené body treba posudzovať v súvislosti s odloženou účinnosťou vyjadrenou v Čl. III.
MSSR	<p>K článku I, bod 13 Navrhujeme v čl. I bod 13 v úvodnej vete nahradiť slovo „písmeno“ slovom „písmenom“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.</p>	O	ČA	Upravené podľa znenia obdobnej pripomienky MFSR.

MSSR	K článku I, bod 2 Navrhujeme v čl. I bod 2 úvodnú vetu v znení: „V § 3 ods. 4 sa na konci pripája táto veta:“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	N	Navrhované znenie novely § 3 ods. 4 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave bolo vypustené z tohto dôvodu navrhovaná pripomienka je bezpredmetná.
MSSR	K článku I, bod 6 Navrhujeme v čl. I bod 6 slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	Text upravený.
MSSR	K článku I, bod 8 Navrhujeme v čl. I bod 8 úvodnú vetu v znení: „V § 31 ods. 3 sa na konci pripájajú tieto vety:“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	Text upravený.
MSSR	K článku I, body 21, 23, 24 Navrhujeme v článku I body 21 a 23 v navrhovaných zneniach písmen nahradiť číslo „28“ číslom „56“ a bod 24 v znení: „V § 38 ods. 1 písm. g) sa číslo „28“ nahrádza číslom „56“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	Uvedené body treba posudzovať v súvislosti s odloženou účinnosťou vyjadrenou v Čl. III.
MSSR	K článku I, bod 17 V čl. I bod 17 poslednej vete bodu nahradiť slovo „bod“ slovom „odsek“ v príslušnom tvare. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	Text upravený.
MSSR	K osobitnej časti dôvodovej správy V odôvodnení k bodu 13 tretej vete pred prvou čiarkou navrhujeme slovo „vodič“ nahradiť slovom „vodiča“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	Text upravený.
MŠVVaŠSR	všeobecne Odporúčame návrh zákona upraviť jazykovo, napríklad - v čl. I bode 13 úvodnej vete slovo "písmeno" nahradiť slovom "písmenom", - v čl. I bode 30 názve § 40b slovo "ustanovenia" nahradiť slovom "ustanovenie".	O	A	Text upravený.
MŠVVaŠSR	všeobecne Odporúčame návrh zákona upraviť legislatívno-technicky, napríklad - v čl. I bode 2 úvodnú vetu preformulovať nasledovne: "V § 3 ods. 4 sa na konci pripája táto veta:", obdobnú pripomienku uplatňujeme aj v čl. I bode 8, - v čl. I bode 3	O	ČA	Upravené podľa znenia obdobných pripomienok pripomienkujúcich subjektov

	úvodnej vete slovo "ods." nahradiť slovom "odsek", rovnakú pripomienku uplatňujeme aj v čl. I bodoch 6 a 28, - v čl. I bode 13 § 34 ods. 1 písm. j) slovo "SR" nahradiť slovami "Slovenskej republiky", rovnakú pripomienku uplatňujeme aj v čl. I bode 17 § 36 ods. 5 a bode 29, - v čl. I bode 17 na konci slová "bod 5 sa označuje ako bod 7" nahradiť slovami "odsek 5 sa označuje ako odsek 7", - v čl. I bode 22 vložiť na začiatok úvodnej vety písmeno "V", - v čl. I bode 30 úvodnej vete slová "vkladá", "ktorý" a "nadpisu" nahradiť slovami "vkladajú", "ktoré" a "nadpisov", - v celom texte návrhu zákona písať interpunkčné znamienka pred odkazom.			
MVSR	1. Bod 2 je potrebné uviesť takto: „V § 3 ods. 4 sa na konci pripája táto veta:“.	O	N	Navrhované znenie novely § 3 ods. 4 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave bolo vypustené z tohto dôvodu navrhovaná pripomienka je bezpredmetná.
MVSR	10. V bode 15 odseku 2 navrhujeme dať slovo „kontrola“ z jednotlivých písmen do predvetia. V písmene b) je potrebné slovo „trvajúce“ nahradiť slovom „trvajúceho“ a v písmene c) za slovom „vozidlom2“ vypustiť čiarku. Odsek 3 je potrebné zosúladiť s bodom 5.2 Legislatívno-technických pokynov. Za odsek 4 je potrebné vložiť úvodzovky a bodku, slová „k odkazu 24 až 25a“ je potrebné nahradiť slovami „k odkazom 24 a 25“. Poznámku pod čiarou k odkazu 25a je potrebné presunúť do bodu 16, kde sa odkaz 25a nachádza.	O	A	Text upravený
MVSR	11. V bode 15 odseku 2 písm. b) žiadame za slová „prekročila rýchlosť“ vložiť slová „uvedená na montážnom štítku, ktorá ale nesmie byť vyššia ako“. Túto pripomienku považujeme za zásadnú. Odôvodnenie: Pri periodickej prehliadke záznamového zariadenia v autorizovanej dielni podľa zákona č. 461/2007 Z. z. o používaní záznamového zariadenia v cestnej doprave v znení zákona č. 177/2018 Z. z. sa vykonáva aj nastavenie obmedzovača rýchlosti. Po nastavení rýchlosti obmedzovača sa nastavená hodnota uvedie na montážnom štítku, ktorá však môže u niektorých typov vozidiel byť nižšia ako 90 km/h, respektíve nižšia ako 105 km/h. Pri cestnej kontrole je preto potrebné kontrolovať prekročenie	Z	A	Text upravený

	rýchlosti uvedenej na montážnom štítku, a z tohto dôvodu sa precizuje navrhnutý text.			
MVSR	<p>12. V bode 16 žiadame odsek 6 preformulovať takto: „(6) Ak má policajt pri cestnej kontrole dôvodné podozrenie, že vozidlo je vybavené zariadením na manipuláciu záznamového zariadenia alebo bolo použité manipulačné zariadenie, je oprávnený pri náležitom zohľadnení bezpečnostných aspektov a technickom vybavení pre účely kontroly odstrániť alebo porušiť plomby za predpokladu, že je vybavený náhradnými plombami a počas celej doby kontroly má kontrolnú kartu vloženú v záznamovom zariadení. Pokiaľ sa pri kontrole nepotvrdí manipulácia so záznamovým zariadením, odstránenie alebo porušenie plomby, policajt nahradí porušené alebo odstránené plomby novými plombami a vydá o porušení alebo odstránení plomby potvrdenie podľa osobitného predpisu.25a) Ak sa pri kontrole potvrdí manipulácia so záznamovým zariadením, odstránenie alebo porušenie plomby, policajt nenahradí porušené alebo odstránené plomby novými plombami, ale vydá o porušení alebo odstránení plomby potvrdenie podľa osobitného predpisu.25a) Dopravný podnik je povinný do siedmich dní od porušenia alebo odstránenia plomby zabezpečiť prehliadku záznamového zariadenia a pri periodickej prehliadke predložiť potvrdenie vydané policajtom podľa osobitného predpisu25a).“. Doterajší odsek 5 sa označuje ako odsek 7. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.</p> <p>Odôvodnenie: Podobne ako v Rakúsku a aj v Českej republike je potrebné mať do budúcnosti legislatívne upravenú možnosť kontroly manipulácie záznamových zariadení pri cestných kontrolách. Navrhnutý text je v súlade s čl. 22 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (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. Uvedené ustanovenie navrhujeme upraviť tak, aby bolo zrejmé, že ak sa pri cestnej kontrole zistí manipulácia vo vozidle, porušia sa plomby, vodič zaplatí pokutu a musí ísť s vozidlom na periodickejšiu prehliadku. Tam sa musí preukázať potvrdením vydaným policajtom</p>	Z	A	Text upravený.

	a autorizovaná dielňa musí vykonať kontrolu, či tam je ešte manipulačné zariadenie a následne vykonať periodickú prehliadku.			
MVSR	13. V bode 17 je potrebné pred paragrafovú značku vložiť písmeno „V“ a písmeno e) ukončiť bodkou.	O	A	Text upravený.
MVSR	14. V bode 18 je potrebné za dolné úvodzovky vložiť písmeno „e)“.	O	A	Text upravený.
MVSR	15. V bode 21 prvom bode je potrebné za slovo „znečistená“ vložiť čiarku.	O	A	Text upravený.
MVSR	16. V bode 22 odporúčame za slovom „držiteľom,“ vypustiť slovo „alebo“.	O	A	Text upravený.
MVSR	17. V bode 23 je potrebné vypustiť slová „§ 37 ods. 3 písm. d) a“, nakoľko toto ustanovenie je uvedené samostatne v bode 20.	O	ČA	Upravené podľa znenia obdobných pripomienok pripomienkujúcich subjektov
MVSR	18. V bode 25 predvetí je potrebné slová „r) až v)“ nahradiť slovami „q) až r)“.	O	A	Text upravený.
MVSR	19. V bode 28 predvetí je potrebné slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“.	O	A	Text upravený.
MVSR	2. V bodoch 3 a 6 predvetí je potrebné slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“.	O	A	Text upravený.
MVSR	20. V bode 29 predvetí je potrebné slová „ktorý vrátane nadpisu“ nahradiť slovami „ktoré vrátane nadpisov“.	O	A	Text upravený.
MVSR	21. Bod 30 je potrebné uviesť takto: „Príloha č. 1 vrátane nadpisu znie:“ a ďalej	O	ČA	Text upravený

	<p>uviesť označenie prílohy „Príloha č. 1 k zákonu č. ... Z. z.“. V časti A „CESTNÉ KONTROLY“ prvom bode je potrebné bodkočiarku nahradiť čiarkou, v druhom bode predvetí je potrebné za slovo „zariadenia“ vložiť čiarku, slovo „kontrola“ z jednotlivých písmen navrhujeme presunúť do predvetia, v písmene b. za slovo „predpisu“ vložiť čiarku, v písmene g. za slová „v prípade“ vložiť čiarku a bodkočiarku na konci nahradiť čiarkou, v písmene h. slová „porovnať údaje“ nahradiť slovami „porovnanie údajov“ a bodkočiarku na konci nahradiť čiarkou. V bodoch 4 a 5 je potrebné bodkočiarku na konci nahradiť čiarkou, v bode 6 na konci vložiť čiarku, v bode 7 za slová „to neplatí“ vložiť čiarku a bodku na konci nahradiť čiarkou, v bode 8 bodku na konci nahradiť čiarkou. V „Časť B KONTROLY V DOPRAVNÝCH PODNIKOV“ šiestom bode je potrebné za slová „vodičmi“ a „z dôvodu“ vložiť čiarku, čiarku medzi slovami „ktorých zamestnáva, ktorých má k dispozícii“ nahradiť „a/alebo“, v poznámkach pod čiarou k bodom 31 až 32 dať na začiatok dolné úvodzovky a každú poznámku ukončiť bodkou. Slová „Poznámky pod čiarou k bodom 31 až 32 znejú:“ je potrebné nahradiť slovami „Poznámky pod čiarou k odkazom 31 až 32 znejú:“.</p>			
MVSR	<p>22. V bode 30 časti A „CESTNÉ KONTROLY“ bod 2 písm. d. žiadame na konci pripojiť tieto slová: „a jeho zabezpečenie voči neoprávnenej manipulácii“. Túto pripomienku považujeme za zásadnú. Odôvodnenie: Predmetom cestnej kontroly je kontrola údajov na montážnom štítku. Montážny štítok, pokiaľ nie je pripevnený tak, že ho nemožno odstrániť bez poškodenia značiek, ktoré sa na ňom nachádzajú, je potrebné prelepiť špeciálnou fóliou. Navrhujeme doplniť do návrhu zákona kontrolu jeho zabezpečenia voči neoprávnenej manipulácii.</p>	Z	A	Text upravený
MVSR	<p>23. V bode 30 časti A žiadame druhý bod doplniť písmenami i. a j., ktoré znejú: „i. skopírovania údajov zo záznamového zariadenia za posledných 90 dní, j. používania karty vodiča držiteľom počas jazdy v záznamovom zariadení podľa osobitného predpisu,xy)“. Poznámka pod čiarou k odkazu xy znie: „xy) Napríklad Európska dohoda o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR) z 1. júla 1970 vyhlásená vyhláškou ministra zahraničných vecí č. 108/1976 Zb. v znení zmeny vyhlásenej vyhláškou č. 82/1984 Zb., Články 5 až 9 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, Nariadenie</p>	Z	A	Text upravený

	Rady (EHS) č. 3821/85 v platnom znení.“. Túto pripomienku považujeme za zásadnú. Odôvodnenie: (k písmenu i.) 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, počas ktorej sa ukladajú relevantné údaje v záznamovom zariadení. Dopravné podniky sú povinné zabezpečiť sťahovanie údajov zo záznamového zariadenia, aby údaje neboli zmazané. Ide o doplnenie kontroly, či príslušné údaje boli zo záznamového zariadenia skopírované v príslušnej lehote. Ide o štandardnú kontrolu aj v okolitých štátoch, ktorú je potrebné zaviesť aj na území Slovenskej republiky. (k písmenu j.) Pokiaľ vodič vedie vozidlo so záznamovým zariadením, mal by mať kartu vodiča vloženú v záznamovom zariadení. Z aplikačnej praxe vieme o prípadoch, kedy napríklad v logistickom parku vodič prepne záznamové zariadenie do funkcie „mimo rozsah“, vyberie kartu, jazdí s vozidlom, vykonáva nakládku/vykládku a následne po vložení karty pri zaznamenávaní iných aktivít zadá odpočinok. Ide o porušenie pracovného času, z tohto dôvodu navrhujeme pri cestných kontrolách kontrolovať aj toto porušenie.			
MVSR	24. V bode 30 prílohy č. 1 časť A bod 4 žiadame slová „denné a týždenné“ nahradiť slovami „denné, týždenné a dvojtýždenné“. Túto pripomienku považujeme za zásadnú. Odôvodnenie: Podľa článku 6 bod 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 celkový súhrnný čas jazdy počas dvoch po sebe idúcich týždňov nesmie presiahnuť 90 hodín. Z tohto dôvodu navrhujeme kontrolovať aj dvojtýždenný čas vedenia vozidla.	Z	A	Text upravený
MVSR	25. V bode 31 je potrebné prílohu č. 2 označiť ako „Príloha č. 2 k zákonu č. ... Z. Z.“.	O	A	Text upravený
MVSR	26. V bode 32 odporúčame vypustiť slová „Doterajšie prílohy č. 4 a 5 sa označujú ako prílohy č. 3 a 4“ (bod 42 LPV).	O	A	Text upravený

MVSR	27. V bode 34 predvetí je potrebné slová „č. 4 bod 5“ nahradiť slovami „č. 5 piaty bod“.	O	A	Text upravený
MVSR	28. Bod 35 je potrebné uviesť takto: „Príloha č. 5 sa dopĺňa deviatym bodom, ktorý znie:“	O		Text upravený
MVSR	K doložke vplyvov 29. Návrh zákona má od roku 2023 pozitívny aj negatívny vplyv na verejné financie. Pozitívny vplyv bude riešený prostredníctvom zvýšením pokút za porušenie zákona ukladaných v blokovom a rozkaznom konaní. Negatívny vplyv bude spôsobený obstaraním 16 kusov zariadení pre Policajný zbor na diaľkovú včasnú detekciu potrebných na komunikáciu údajov pri vykonávaní cielených cestných kontrol; predpokladaná suma je 100 tis. eur v kapitálových výdavkoch z prvku 0EK0B04 Národné informačné systémy. Kapitola MV SR nedisponuje podľa nového spôsobu rozpočtovania žiadanými kapitálovými výdavkami. V nadväznosti na vyššie uvedené žiadame v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy uviesť, že finančné prostriedky na tento účel v sume 100 000 eur budú v roku 2023 uvoľnené zo zdrojov kapitoly Všeobecnej pokladničnej správy, kde sa momentálne všetky kapitálové výdavky rozpočtujú.	O	A	Text upravený
MVSR	3. Bod 5 je potrebné uviesť takto: „§ 26 sa dopĺňa odsekom 5, ktorý znie:“.	O	A	Text upravený
MVSR	4. Bod 8 je potrebné uviesť takto: „V § 31 ods. 3 sa na konci pripájajú tieto vety:“ a za slová „členských štátov“ je potrebné vložiť čiarku.	O	ČA	Upravené podľa znenia obdobných pripomienok pripomienkujúcich subjektov
MVSR	5. V bode 10 § 31a ods. 1 je potrebné za úvodnou vetou vypustiť dvojbodku a ustanovenie upraviť tak, aby bolo zrejmé, či majú byť splnené obidve podmienky súčasne alebo postačuje jedna z nich. V odseku 4 slovo „ods.“ nahradiť slovom	O	A	Text upravený

	„odsekov“, v odseku 5 slovo „písmena“ nahradit' slovom „písm.“, slovo „IMI“ dat' do úvodzoviek.			
MVSR	6. V celom texte je potrebné umiestniť odkazy za interpunkčné znamienko.	O	A	Text upravený
MVSR	7. V bode 13 úvodnej vete je potrebné slovo „písmeno“ nahradit' slovom „písmenom“. Písmeno „j)“ navrhujeme uviesť takto: „j) zasiela odobraté karty vodiča Ministerstvu dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“).“. Zavedenú legislatívnu skratku je potrebné použiť v celom texte. V prípade nezavedenia legislatívnej skratky je potrebné skratku „SR“ rozpísať.	O	ČA	Upravené podľa znenia obdobných pripomienok pripomienkujúcich subjektov
MVSR	8. Bod 14 navrhujeme uviesť takto: „V § 34 ods. 2 písm. c) sa za prvý bod vkladá nový druhý bod, ktorý znie:“.	O	A	Text upravený
MVSR	9. Novelizačný bod k § 34 ods. 2 je potrebné označiť poradovým číslom 15 a ostatné body následne prečíslovať. Znenie písmena f) navrhujeme uviesť takto: „f) zadržať kartu vodiča, ak zistí, že vodič používa kartu vodiča, ktorá vykazuje známky falšovania, alebo vznikne dôvodné podozrenie z jej sfalšovania, používa kartu vodiča, ktorej nie je oprávneným držiteľom, alebo drží viac ako jednu platnú kartu vodiča.“. Odôvodnenie: Nie je vylúčené, že pri reálnom výkone kontroly by mohla nastať aj situácia, kedy nebude možné priamo na mieste kontroly jednoznačne a bez pochybností vodičovi preukázať falšovanie karty vodiča.	O	N	Pripomienka neakceptovaná. Podľa článku 26 odsek 7 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 platná karta vodiča nesmie byť odobraná ani jej platnosť pozastavená, pokiaľ príslušné orgány členského štátu nezistia, že karta bola sfalšovaná alebo že vodič používa kartu, ktorej nie je držiteľom, alebo že karta bola získaná na základe falošných tvrdení a/alebo falošných dokladov. Z tohto dôvodu ponechávame pôvodne navrhnuté znenie.

MZSR	K Čl. I bodu 17 (poznámka pod čiarou) Do bodu 17 navrhujeme doplniť: „Poznámka pod čiarkou k odkazu 25a znie: „, 25a) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/548 z 23. marca 2017, ktorým sa stanovuje štandardné tlačivo pre písomné vyhlásenie o odstránení alebo porušení plomby tachografu (Ú. v. EÚ L 79, 24.3.2017).“. Odôvodnenie: Ide o formálno-technickú pripomienku, na základe ktorej sa navrhuje precizovanie predmetného novelizačného bodu.	O	A	Text upravený
MZSR	K Čl. I bodu 18 Do uvádzajúcej vety bodu 18 navrhujeme vložiť slovo „V“. Odôvodnenie: Ide o formálno-technickú pripomienku.	O	A	Text upravený
MZSR	K Čl. I bodu 22 Do uvádzajúcej vety bodu 22 navrhujeme doplniť slovo „V“. Odôvodnenie: Ide o formálno-technickú pripomienku.	O	A	Text upravený
MZSR	K Čl. I bodu 16 Uvádzaciu vetu k poznámkam pod čiarou navrhujeme preformulovať, a to nasledovne: „Poznámky pod čiarkou k odkazom 24 a 25 znejú:“. V nadväznosti na to navrhujeme zo zoznamu skratiek vypustiť odkaz 25a. Odôvodnenie: Navrhovaný text odsekov 2 až 4 odkaz 25a neupravuje.	O	A	Text upravený
MZSR	K Čl. I bodu 10 (§ 31a ods. 3) V § 31a ods. 3 navrhujeme číslice „10“ nahradiť slovami „desiatich“. Odôvodnenie: Podľa bodu 56 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR sa odseky, pokiaľ sa neuvádzajú spolu s označením paragrafu, vypisujú slovom.	O	A	Text upravený
MZSR	K Čl. I bodu 10 (§ 31a ods. 4) V § 31a ods. 4 navrhujeme slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsekov“. Podľa bodu 56 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR sa odseky, pokiaľ sa neuvádzajú spolu s označením paragrafu, vypisujú slovom.	O	A	Text upravený
MZSR	K Čl. I bodu 10 (§ 31a ods. 5) V § 31a ods. 5 navrhujeme slovo „písmena“ nahradiť slovom „písm.“. Odôvodnenie: Podľa bodu 57 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR	O	A	Text upravený

	sa pre označenie pododsekov paragrafov alebo odsekov, ku ktorým patria, používa skratka „písm.“.			
MZSR	K Čl. II bodu 1 (§ 5a ods. 1) V § 5a ods. 1 navrhujeme nad slovo „predpisu“ vložiť nový odkaz; v nadväznosti na to navrhujeme v poznámke pod čiarou k tomuto novému odkazu uviesť príslušné ustanovenia právneho predpisu upravujúce kabotážnu prepravu. Odôvodnenie: Účelom navrhovaného je explicitne uviesť príslušné ustanovenie právneho predpisu upravujúceho kabotážnu prepravu, a tým zabezpečiť primeranú mieru určitosti predmetnej právnej úpravy.	O	ČA	V Čl. II návrhu zákona sa novelizuje kódex – Zákonník práce. V kódexoch sa neuvádzajú odkazy a poznámky pod čiarou z tohto dôvodu bola upravená dôvodová správa a doplnený odkaz na ustanovenia, ktoré sa týkajú kabotáže.
MZSR	K Čl. I bodu 14 V bode 14 navrhujeme za slovo „vkladá“ vložiť slovo „nový“. Zároveň v poslednom odseku tohto bodu navrhujeme za slovo „ako“ vložiť slovo „bod“. Odôvodnenie: Ide o legislatívno-technickú pripomienku podľa bodu 32 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR. Ide o formálno-technickú pripomienku, na základe ktorej sa navrhuje precizovanie daného ustanovenia.	O	A	Text upravený
MZSR	K Čl. I bodu 29 V bode 29 navrhujeme slovo „SR“ nahradiť slovami „Slovenskej republiky“. Odôvodnenie: Ide o formálno-technickú pripomienku.	O	N	Upravené podľa znenia obdobných pripomienok pripomienkujúcich subjektov
MZSR	K Čl. I bodu 9 V bode 9 v uvádzacej vete k poznámke pod čiarou navrhujeme slovo „bod“ nahradiť slovom „odkazu“. Odôvodnenie: Podľa bodu 23.2 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády sa na označenie poznámky pod čiarou používa pojem „odkaz“.	O	A	Text upravený
MZSR	K Čl. I bodu 17 V druhom odseku bodu 17 navrhujeme slová „bod“ nahradiť slovom „odsek“. Odôvodnenie: Ide o formálno-technickú pripomienku.	O	A	Text upravený
MZSR	K Čl. I bodu 17 (odsek 5) V odseku 5 navrhujeme slovo „SR“ nahradiť slovami „Slovenskej republiky“. Odôvodnenie: Ide o formálno-technickú pripomienku.	O	N	Upravené podľa znenia obdobných pripomienok pripomienkujúcich subjektov

MZSR	K Čl. I bodu 31 (poznámky pod čiarou) V uvádzacej vete k poznámkam pod čiarou navrhujeme slovo „bodom“ nahradiť slovom „odkazom“. Odôvodnenie: Podľa bodu 23.2 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády sa na označenie poznámky pod čiarou používa pojem „odkaz“.	O	A	Text upravený
MZVEZ SR	K doložke zlučiteľnosti V doložke zlučiteľnosti odporúčame: - v bode 3 písm. a) doplniť gestorov uvedených sekundárnych aktov EÚ a dátumy ich vydania (Príloha č. 2 LPV SR); - v bode 3 písm. a) preradiť uvedené smernice č. 2020/1057 a č. 2006/22/ES v časti nelegislatívne akty medzi legislatívne akty vzhľadom na to, že ide o legislatívne materiály, resp. nepovažujeme za nutné vôbec uvádzať, či ide o legislatívne akty, keďže všetky uvedené akty sú legislatívnymi aktami a Príloha č. 2 k LPV SR toto rozdelenie neuvádza; - v bode 4 písm. a) uviesť k uvedenému dátum konkrétny predpis, ku ktorému sa vzťahuje; bod 4 písm. b) a bod 6 odporúčame vypustiť, keďže do doložky zlučiteľnosti nepatria.	O	A	Doložka zlučiteľnosti upravená
NBÚ	vlastnému materiálu – k čl. I. – k novelizačnému bodu 22. Novelizačný bod 22. znie: „§ 38 ods. 1 písmeno b) znie: b) používa kartu vodiča, ktorá je 1. poškodená, nefunkčná alebo znečistená, pričom údaje na nej uvedené nie sú čitateľné, 2. sfalšovaná alebo ktorej uplynula platnosť, 3. iného vodiča alebo je držiteľom viac ako jednej karty vodiča,“. Odôvodnenie: Vodič vozidla je držiteľom, nie vlastníkom karty vodiča.	O	A	Text upravený
NBÚ	vlastnému materiálu – k čl. I. – k novelizačnému bodu 26. Odporúčame písmena r) až v) nahradiť písmenami q) až u). Odôvodnenie: Legislatívno – technická pripomienka (bod 14.). Z hľadiska postupnosti písmen v abecede po písmene p) nasleduje písmeno q).	O	A	Text upravený
NBÚ	vlastnému materiálu – k čl. I. – k novelizačnému bodu 27. V § 38 ods. 4 písm. c) odporúčame slová „r) až v)“ nahradiť slovami „q) až u)“. Odôvodnenie: Legislatívno – technická pripomienka (bod 14.). V zmysle odporúčajúcej pripomienky k novelizačnému bodu 26, z hľadiska postupnosti písmen v abecede po písmene p) nasleduje písmeno q).	O	A	Text upravený
NIP	§ 34 ods. 1 zákona č. 462.2007 Z. z. Navrhujeme zmenu ust. § 34 ods. 1 zákona do ktorého sa vloží nové písmeno j),	O	A	Text upravený

	<p>ktoré bude znieť: "vykonáva v spolupráci s Policajným zborom kontroly vodičov špecializovaných havarijných vozidiel, ktorých predmetom je dodržiavanie požiadaviek osobitných predpisov34) Poznámka pod čiarou 34) bude znieť: „34) § 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. Vyhláška Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky 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.“ Odôvodnenie: Pojem odťahová služba nie je presne a špecificky determinovaný v právnych predpisoch, pretože pojem odťahová služba môžeme si vysvetľovať v rozširujúcom alebo zužujúcom výklade. Pod pojmom odťahová služba si môže každý občan, resp. účastník cestnej premávky predstaviť niečo iné, pretože pod takýmto pojmom sa v podstate skrýva množstvo rozličných činností, kde sa v prvom rade má na mysli odťah motorových vozidiel. Pod pojmom odťah je potrebné definovať určitý zákonný postup, ktorý sa týka postupu vo vzťahu k represívnej časti takéhoto pôsobenia na základe pokynov konkrétnych subjektov, ktoré majú na to oprávnenie, resp. vôľovej zložky vyplývajúcej zo vzniknutého zmluvného vzťahu dvoch subjektov. V prvom rade subjekt, ktorý by mal vykonávať takéto služby by mal mať konkrétne oprávnenie v konkrétnom rozsahu a samozrejme technické vybavenie pre takýto prípad. V praxi sa stretávame s tým, že v podstate existuje viacero živnostníkov, ktorí deklarujú, že vykonávajú odťahovú službu, avšak neexistuje zákonná úprava, ktorá by generalizovala takéto konania, napr. v úprave práv a povinností takéhoto subjektu, nie sú regulované ceny za poskytnutie takýchto služieb a taktiež nie je regulovaná zodpovednosť za škodu, ktorá by mohla takýmto konaním vzniknúť a to škoda vyplývajúca z nezákonného postupu, resp. spôsobenia konkrétnej škody. Navrhovanou zmenou zákona by bolo možné dohliadať na to, aby konkrétny subjekt, ktorý vykonáva odťahovú službu mal napr. pre konkrétnu činnosť primeranú techniku, ako aj personálne vybavenie, ktoré by podliehalo buď pravidelným technickým kontrolám a konkrétni pracovníci, ktorí by vykonávali takúto činnosť by museli byť odborne spôsobilí (písomný doklad „Preukaz viazača bremien“) a oboznámení s právnymi predpismi a ostatnými predpismi na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, so zásadami</p>			
--	---	--	--	--

	<p>bezpečnej práce, zásadami ochrany zdravia pri práci a s bezpečnými pracovnými postupmi. Teda úprava práv a povinností pokiaľ sa týka pojmu „odťahová služba“ je v podstate legislatívneho charakteru pri regulovaní konkrétnych subjektov napr. pri možnosti vydávania licencií na takúto prevádzku, ako aj napr. pri regionálnych významoch takýchto subjektov z hľadiska toho, aká je sociálna úroveň a frekvencia potrieb v jednotlivých regiónoch Slovenska. V zmysle uvedeného návrhu zmeny zákona navrhuje sa upraviť 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.</p>			
OAPSVLÚVSR	<p>Všeobecne k návrhu zákona: 1. Podľa doložky zlučiteľnosti je predmet návrhu zákona upravený aj v smernici 2006/22/ES v platnom znení. Uvedenie predmetnej smernice v doložke zlučiteľnosti je správne, nakoľko návrhom zákona sa novelizujú ustanovenia, ktoré predstavujú transpozíciu predmetnej smernice. Upozorňujeme, že podľa čl. 3 Legislatívnych pravidiel vlády SR sa súlad návrhu zákona s právom Európskej únie preukazuje nielen doložkou zlučiteľnosti návrhu právneho predpisu s právom Európskej únie, ale aj tabuľkou zhody návrhu právneho predpisu s právom Európskej únie. Žiadame preto k návrhu zákona predložiť čiastkovú tabuľku zhody preukazujúcu zachovanie úplnej transpozície dotknutých ustanovení smernice (napr. čl. 2 ods. 2, čl. 4 ods. 3 a čl. 4 ods. 5, čl. 6 ods. 3 a prílohy I a II).</p>	O	A	Čiastková tabuľka zhody k smernici 2006/22/ES bude predložená.
OAPSVLÚVSR	<p>K transpozícii a k tabuľke zhody so smernicou (EÚ) 2020.1057: 1. Upozorňujeme, že v stĺpci 6 tabuľky zhody je potrebné uvádzať doslovný text</p>	O	A	Tabuľka zhody upravená

	návrhu právneho predpisu SR ako i platné znenie tohto predpisu. Ak ustanovenie návrhu zákona alebo jeho platné znenie obsahuje odkaz na osobitný predpis a poznámku pod čiarou, je potrebné takúto úpravu preniesť aj do tabuľky zhody. Žiadame preto k transpozičným opatreniam uvedeným v stĺpci 6 tabuľky zhody obsahujúcim odkaz na osobitný predpis, tento odkaz aj doplniť a následne uviesť príslušný právny predpis.			
OAPSVLÚVSR	<p>K dôvodovej správe osobitnej časti:</p> <p>1. V Čl. II návrhu zákona sa novelizuje kódex – Zákonník práce. Keďže sa v kódexoch neuvádzajú odkazy a poznámky pod čiarou, z hľadiska právnej istoty je o to dôležitejšie v tomto smere vypracovať dôsledne dôvodovú správu, osobitnú časť. V Čl. II § 5a ods. 1. ods. 2 písm. f), ods. 3 a ods. 5 návrhu zákona sa odkazuje na osobitný predpis, pričom z odôvodnenia dôvodovej správy osobitnej časti nie je priamo zrejmé, o aké osobitné právne predpisy ide. Napr. podľa § 5a ods. 1 návrhu zákona „Vodič vykonávajúci kabotážnu prepravu podľa osobitného predpisu sa považuje za zamestnanca vyslaného na výkon prác pri poskytovaní služieb podľa § 5 ods. 6 písm. a).“. Z odôvodnenia však nie je zrejmé, aký osobitný predpis sa vzťahuje na vodiča kabotážnej prepravy. V odôvodnení je síce uvedené, že ide o transpozíciu čl. 1 ods. 7 smernice (EÚ) 2020/1057, ale samotná smernica v tomto článku uvádza, že ide o kabotážnu prepravu v zmysle vymedzení nariadenia (ES) č. 1072/2009 v platnom znení a nariadenia (ES) č. 1073/2009 v platnom znení. Na základe uvedeného žiadame do odôvodnenia Čl. II „K bodu 1“ návrhu zákona doplniť k vyššie uvedeným odsekmi konkrétny relevantný právny predpis.</p>	O	A	Text dôvodovej správy upravený
OAPSVLÚVSR	<p>K Čl. I návrhu zákona:</p> <p>1. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 3a je uvedený neaktuálny názov nariadenia (EÚ) 2018/395. Názov predmetného nariadenia EÚ zmenilo vykonávacie nariadenie (EÚ) 2020/357. Žiadame preto názov nariadenia EÚ zmeniť nasledovne: „Nariadenie Komisie (EÚ) 2018/395 z 13. marca 2018, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky balónov, ako aj udeľovania preukazov spôsobilosti letovej posádke balónov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 (Ú. v. EÚ L 71, 14.3.2019) v platnom znení.“.</p>	O	A	Upravené

OAPSVLÚVSR	<p>K Čl. III návrhu zákona: 1. Z Čl. III § 4a ods. 1 písm. b) návrhu zákona žiadame vypustiť pojem „Spoločenstva“ Pojem „Spoločenstvo“ používa smernica 96/71/ES v platnom znení, nariadenie (ES) č. 1072/2009 v platnom znení ako i nariadenie (ES) č. 1073/2009 v platnom znení z dôvodu, že bola prijaté ešte na základe Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva. Nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy sa Európska únia stala právnym nástupcom Európskeho spoločenstva a právo Európskeho spoločenstva bolo recipované do práva Európskej únie. Používanie pojmu „Spoločenstvo“ v návrhu zákona je preto neaktuálne a neopodstatnené a je potrebné ho preformulovať. Uvedenú úpravu žiadame následne premietnuť aj do tabuľky zhody so smernicou (EÚ) 2020/1057.</p>	O	N	<p>Ide o terminológiu, ktorá sa používa v právnych predpisoch Slovenskej republiky, napríklad v zákone č. 56/2012 Z. z.. Tento pojem nebol zmenený na úrovni Európskej únie pri novelizáciách v rámci smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057, ani v rámci nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 2020/1055, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy.</p> <p>Z vyššie uvedených dôvodov, aby bolo aj zrejmé o akú licenciu ide navrhujeme pojem „Spoločenstvo“ ponechať.</p>
OAPSVLÚVSR	<p>K Čl. I návrhu zákona: 10. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 31b žiadame slová „bod 5.2, prílohy I C“ nahradiť slovami „Bod 5.2 prílohy I C“ a dodatok „v platnom znení“ uviesť na konci citácie, teda za publikačný zdroj citovaného vykonávacieho nariadenia (EÚ).</p>	O	A	Text upravený
OAPSVLÚVSR	<p>K Čl. I návrhu zákona: 11. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 31c žiadame skrátenú citáciu vykonávacieho nariadenia EÚ uviesť nasledovne: „Bod 5. prílohy I C vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2016/799 v platnom znení.“.</p>	O	A	Text upravený
OAPSVLÚVSR	<p>K Čl. I návrhu zákona: 12. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 31h žiadame slovo „kapitola“ nahradiť slovom „Kapitola“ a za slovo „trh“ doplniť slová „(prepracované znenie)“.</p>	O	A	Text upravený

OAPSVLÚVSR	<p>Všeobecne k návrhu zákona:</p> <p>2. Ak sa návrhom zákona zasahuje do ustanovení, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia k ostatným smerniciam uvedeným v transpozičnej prílohe zákona č. 462/2007 Z. z., zákona č. 311/2001 Z. z. alebo zákona č. 351/2015 Z. z., je potrebné rovnako predložiť tabuľku zhody aj k týmto smerniciam.</p>	O	A	Návrh zákona sa dotýka ustanovení smernice EP a Rady 2002/15 a smernice EP a Rady 2006/22 čiastkové tabuľky zhody sú predložené.
OAPSVLÚVSR	<p>K dôvodovej správe osobitnej časti:</p> <p>2. Návrhom zákona sa podľa sprievodných dokumentov zabezpečuje aj vykonanie nariadenia (EÚ) 2020/1054. Z návrhu zákona ani z dôvodovej správy osobitnej časti nie je zrejmé, ktorými navrhovanými ustanoveniami sa predmetné nariadenie EÚ vykonáva. Žiadame preto identifikovať ustanovenia návrhu zákona, ktorými dochádza k vykonaniu nariadenia EÚ a tieto skutočnosti následne žiadame doplniť aj do odôvodnení príslušných ustanovení dôvodovej správy osobitnej časti.</p>	O	A	Dôvodová správa bola upravená
OAPSVLÚVSR	<p>K transpozícii a k tabuľke zhody so smernicou (EÚ) 2020.1057:</p> <p>2. V čl. 2 ods. 13 smernice (EÚ) 2020/1057 sa menia niektoré body časti A a časti B prílohy I smernice 2006/22/ES. Transpozícia týchto zmien sa v stĺpci 6 tabuľky zhody preukazuje Čl. I bod 31 návrhu zákona, ktorým sa nanovo upravuje príloha č. 1 zákona č. 462/2007 Z. z.. Keďže smernica mení len určité body prílohy a nie celú prílohu, žiadame v stĺpci 6 tabuľky zhody uvádzať len tie ustanovenia prílohy č. 1 návrhu zákona, ktorými sa zabezpečuje a preukazuje transpozícia týchto bodov smernice. Ostatné zmeny prílohy č. 1 návrhu zákona je potrebné za účelom preukázania súladu s právom EÚ uvádzať v čiastkovej tabuľke zhody príslušnej smernice 2006/22/ES.</p>	O	A	Tabuľka zhody upravená
OAPSVLÚVSR	<p>K Čl. I návrhu zákona:</p> <p>2. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 16a žiadame upraviť skrátenú citáciu nariadenia EÚ nasledovne: „Nariadenie (ES) č. 561/2006 v platnom znení.“. Ďalej pri citovaní nariadenia (EÚ) č. 165/2014 žiadame slová „v platnom znení“ umiestniť nakoniec citácie, teda za publikačný zdroj.</p>	O	A	Text upravený

OAPSVLÚVSR	K Čl. III návrhu zákona: 2. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 7a žiadame pri citácii nariadenia (ES) č. 1072/2009 za slovom trh uviesť slová „(prepracované znenie)“ a rovnaké slová žiadame doplniť pri citácii nariadenia (ES) č. 1073/2009 za slovami „561/2006“.	O	A	Text upravený
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 2. V treťom bode je potrebné uviesť, že problematika návrhu zákona je upravená v práve EÚ. Následne žiadame v treťom bode označiť primárne právo ako písmeno „a“, sekundárne právo ako písmeno „b“ a judikatúru Súdneho dvora Európskej únie ako písmeno „c“.	O	A	Upravené
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 3. Do bodu 3 písm. a) doložky zlučiteľnosti žiadame ako primárne právo doplniť aj Hlavu VI Doprava Zmluvy o fungovaní Európskej únie a príslušné jej články.	O	A	Text upravený
OAPSVLÚVSR	K Čl. I návrhu zákona: 3. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 16b žiadame v publikačnom zdroji nariadenia (EÚ) 2016/403 dať za písmenom L medzeru.	O	A	Text upravený
OAPSVLÚVSR	K Čl. III návrhu zákona: 3. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 7b žiadame skrátenú citáciu nariadenia EÚ upraviť nasledovne: „Čl. 8 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1072/2009 v platnom znení.“.	O	A	Text upravený
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 4. Ďalej upozorňujeme, že sekundárne právo sa viac nečlení na prijaté pred nadobudnutím a po nadobudnutí platnosti Lisabonskej zmluvy, ani na legislatívne akty a nelegislatívne akty. Žiadame uvedené členenie vypustiť.	O	A	Text doložky upravený
OAPSVLÚVSR	K Čl. I návrhu zákona: 4. V § 31a ods. 1 návrhu zákona sa uvádza, že „Národný inšpektorát práce poskytuje orgánom členských štátov informácie týkajúce sa uplatňovania vnútroštátnych ustanovení pre mobilných zamestnancov v cestnej doprave a informácie podľa osobitného predpisu 16c):“. Osobitným predpisom, na ktorý sa odkazuje je podľa poznámky pod čiarou čl. 22 ods. 3 nariadenia (ES) č. 561/2006 v platnom znení, ktorý však ustanovuje, že „Členské štáty pravidelne	O	ČA	Text upravený

	zasielajú Komisii príslušné informácie týkajúce sa vnútroštátneho výkladu a uplatňovania tohto nariadenia a Komisia tieto informácie elektronickou formou sprístupní ostatným členským štátom.“. Na základe uvedeného žiadame vecne nesúvisiaci článok nariadenia EÚ z poznámky pod čiarou vypustiť a nahradiť vecne zodpovedajúcim článkom nariadenia EÚ. Ďalej upozorňujeme na nesprávne uvedenú skrátenú citáciu nariadenia EÚ v poznámke pod čiarou k odkazu 16c a žiadame ju upraviť ako v prípade pripomienky v bode 2. Navyiac, ak sa cituje konkrétny článok nariadenia EÚ, neuvádza sa na začiatku citácie slovo „článok“, ale skratka „Čl.“ začínajúca veľkým písmenom, nakoľko text v poznámke pod čiarou sa považuje za vetu, preto sa začína veľkým písmenom a končí bodkou. Rovnakú úpravu na zmenu skratky „Čl.“ žiadame vykonať v poznámke pod čiarou k odkazu č. 16e, 21b, č. 24, č. 27a, č. 31a, č. 31d, č. 31e, č. 31i, č. 32.			
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 5. K uvedeným právne záväzným aktom EÚ sekundárneho práva v bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti je potrebné doplniť príslušného gestora.	O	A	Text doložky upravený
OAPSVLÚVSR	K Čl. I návrhu zákona: 5. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 16d žiadame pri citovaní nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 slová „v platnom znení“ umiestniť nakoniec citácie, teda za publikačný zdroj.	O	A	Text upravený
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 6. Do bodu 3 písm. a) doložky zlučiteľnosti je potrebné doplniť aj úplné citácie na ostatné právne záväzné akty vrátane gestora, ktoré sa predmetu návrhu zákona týkajú a sú uvedené vo vlastnom materiáli.	O	A	Text upravený
OAPSVLÚVSR	K Čl. I návrhu zákona: 6. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 16e žiadame nariadenie EÚ citovať nasledovne: „Čl. 16 ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009) v platnom znení.“.	O	A	Text upravený

OAPSVLÚVSR	K Čl. I návrhu zákona: 7. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 21b žiadame v skrátenej citácii nariadenia skratku „(ES)“ nahradiť skratkou „(EÚ)“. Rovnakú pripomienku uplatňujeme k poznámke pod čiarou k odkazu č. 24, č. 27a.	O	A	Text upravený
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 8. Do bodu 4 písm. a) doložky zlučiteľnosti žiadame doplniť aj lehotu implementácie nariadenia (EÚ) 2020/1054.	O	A	Doložka upravená
OAPSVLÚVSR	K Čl. I návrhu zákona: 8. Poznámku pod čiarou k odkazu č. 31 a odkaz č. 31 žiadame z dôvodu duplicity s odkazom č. 24 vypustiť.	O	ČA	Odkazy upravené
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 9. Upozorňujeme, že bod 4 písm. b) - lehota určená na predloženie návrhu právneho predpisu sa na rokovanie vlády podľa gestorských ústredných orgánov štátnej správy zodpovedných za transpozíciu smerníc a vypracovanie tabuliek zhody k návrhom všeobecne záväzných právnych predpisov, sa viac v tomto bode neuvádza. Žiadame preto bod 4 písm. b) doložky zlučiteľnosti vypustiť.	O	A	Doložka upravená
OAPSVLÚVSR	K Čl. I návrhu zákona: 9. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 31a žiadame za skratku „(EÚ)“ doplniť skratku „č.“ a na konci citácie čiarku nahradiť bodkou. Rovnakú zmenu žiadame vykonať v poznámke pod čiarou k odkazu č. 31d a č. 31i.	O	A	Text upravený
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: Doložku zlučiteľnosti návrhu zákona s právom Európskej únie žiadame upraviť v súlade s Prílohou č. 2 k Legislatívnym pravidlám vlády SR v platnom znení: 1. Upozorňujeme, že doložka zlučiteľnosti má iba päť bodov. Z predloženej doložky zlučiteľnosti žiadame vypustiť bod 6 upravujúci gestorov a spolugestorov. Gestora je potrebné uvádzať v bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti.	O	A	Doložka upravená
OAPSVLÚVSR	K Čl. II návrhu zákona: Zákonník práce v platnom a účinnom znení používa pre tretie štáty pojem „cudzina (§ 43 ods. 5 a 6, § 44 ods. 3, § 63 ods. 4, § 128)“ alebo pojem „iný ako	O	N	Z kontextu § 5a vyplýva, že pojem "iné štáty" treba vykladať ako "iné ako členské štáty". Zastávam názor, že použitie pojmu "iné štáty" v kontexte § 5a je v zmysle logického výkladu v

	<p>členský štát“ (§ 241 ods. 7, § 245 ods. 3). V § 5a ods. 2 písm. c) a e) návrhu zákona sa používa pojem „iný štát“, ktorý predstavuje transpozíciu čl. 1 ods. 4 smernice (EÚ) 2020/1057, ktorý používa pojem „tretia krajina“. Ani jeden z vyššie uvedených pojmov však v Zákonníku práce nie je zadaný. Žiadame preto zosúladiť používanie týchto pojmov v celom texte návrhu zákona.</p>		<p>súlade s terminológiou používanou v Zákonníku práce. Dňa 16.7.2021 začalo predbežné pripomienkové konanie k novele Zákonníka práce, ktorou sa transponuje aj smernica EÚ 2019/1152 o transparentných a predvídateľných pracovných podmienkach. Uvedená smernica sa týka aj informovania zamestnanca, ak je vyslaný na výkon práce do iného štátu, ako aj ak má miesto výkonu práce v inom štáte. Z dôvodu transpozície smernice dochádza k "novelizácii" § 43 ods. 5 a 6 a § 44 ods. 3, pričom pojem "cudzina" už v zákone nebude použitý. Zároveň k dôjde aj k presunu § 43 ods. 5 a 6 a § 44 ods. 3 do iných ustanovení, pretože navrhované znenie bude mať inú štruktúru a mení sa aj ich text.</p> <p>Tvrdenie, že pojem "cudzina" = iný ako členský štát EÚ nie je pravdivý. Pojem cudzina = iný štát ako SR, v kontexte ZP je to ustálený pojem (napr. zákon o pobyte cudzincov - Cudzincom je každý, kto nie je štátnym občanom Slovenskej republiky), ktorý bol použitý už vo vyhlásenom znení Zákonníka práce 65/1965 Zb. (pojem cudzinec). Dôkazom, že je tak je, je § 43 ods. 5 a 6 ZP, ktoré sú transpozíciou smernice z roku 1991, ktorá je nahradená smernicou 2019/1152, kde sa v čl. 7 ods. 1 hovorí o práci v inom členskom štáte EÚ alebo v treťom štáte (v porovnávacjej tabuľke starej a novej smernice ide o to isté ustanovenie ako je ustanovenie, ktoré sa prevzalo v § 43 ods. 5 a 6). Slovo "cudzina" v týchto ustanoveniach bude nahradené slovami "v inom štáte" (aj EÚ aj mimo EÚ).</p> <p>Vid'. 7 ods. 1 smernice EÚ 2019/1152</p> <p>1. Členské štáty zabezpečia, aby pracovníkovi,</p>
--	--	--	---

			<p>ktorý je povinný pracovať v inom členskom štáte, ako je členský štát, v ktorom zvyčajne pracuje, alebo v tretej krajine, zamestnávateľ ešte pred jeho odchodom poskytol dokumenty uvedené v článku 5 ods. 1, ktoré musia obsahovať aspoň tieto dodatočné informácie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) krajinu alebo krajiny, v ktorých sa má vykonávať práca v zahraničí, a jej predpokladané trvanie; b) menu, v ktorej má byť vyplácaná odmena za prácu; c) peňažné alebo vecné dávky spojené s pracovnou úlohou alebo úlohami, ak sa uplatňujú; d) informácie o tom, či je zabezpečená repatriácia pracovníka, a ak áno, podmienky, ktoré sa na takúto repatriáciu vzťahujú. <p>Pojem iný členský štát EÚ je vymedzený v § 5 ods. 2 ZP: "Pracovnoprávne vzťahy zamestnancov vyslaných na výkon prác pri poskytovaní služieb host'ujúcim zamestnávateľom z územia iného členského štátu Európskej únie alebo štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o Európskom hospodárskom priestore (ďalej len "iný členský štát Európskej únie)". Teda je zjavné, ktorý je iný členský štát EÚ ako aj ktorý štát do tohto okruhu nepatrí (vyplýva to zo základných zmlúv EÚ).</p> <p>Z kontextu § 5a ZP - "na území členských štátov Európskej únie alebo iných štátov", vyplýva, že v prvej skupine ide o členské štáty EÚ/EHP a v druhej časti logicky musí ísť iba o iné ako členské štáty. Spojenie "iných štátov" je tu použité iných ako členských štátov EÚ.</p>
--	--	--	--

ÚPVS	čl. I, bod 7 Novelizovaný bod 7 odporúčame rozdeliť na dva novelizačné body. V prvom z týchto novelizačných bodov odporúčame upraviť znenie odseku 2 a v druhom novelizačnom bode odseky 5 a 6; (bod 32 legislatívno-technických pokynov). Obdobná pripomienka sa vzťahuje aj na novelizačný bod 9.	O	A	Text upravený.
ÚPVS	čl. I, bod 10 V § 31a ods. 1 odporúčame za slovo „poskytujú“ vložiť slovo „kontrolným“ (kontrolným orgánom členských štátov) a to s poukazom na súčasné znenie § 31 ods. 5. V odseku 4 odporúčame skratku „ods.“ nahradiť slovom „odseku“ a v odseku 5 odporúčame slovo „písmena“ nahradiť skratkou „písm.“; ide o legislatívno-technickú pripomienku.	O	ČA	Vzhľadom na znenie príslušnej európskej legislatívy, ponechávame § 31a ods. 1 vo všeobecnej rovine.
ÚPVS	čl. I, bod 8 V novelizačnom bode 8 odporúčame zosúladiť znenie úvodnej vety s bodom 35.2 legislatívno-technických pokynov.	O	A	Text upravený
Verejný	§ 36 Návrh predkladaný Zväzom autobusovej dopravy Pripomienka č. 10 § 36 Polícijný zbor ods.(4) Ak policajt pri cestnej kontrole zistí, že vodič presiahol povolený čas jazdy bez prestávky v práci, alebo nečerpal dobu denného odpočinku, nariadi vodičovi bezodkladne odstaviť vozidlo na určenom mieste a okamžite začať čerpať prestávku v práci alebo dobu denného odpočinku. Návrh doplniť v ods (4) § 36 vetu “ V prípade autokaru / autobusu sa určené miesto nariadeného odpočinku stanoví tak, aby počas nariadeného odpočinku neboli dotknuté práva a potreby cestujúcich“	O	A	Text upravený
Verejný	§ 26 Návrh predkladaný Zväzom autobusovej dopravy Pripomienka č. 7 § 26 Maximálny pracovný čas - návrh na úpravu ods. (1) nahradiť „ za 24 po sebe nasledujúcich hodín „ textom „ medzi koncom jednej doby denného odpočinku a začiatkom nasledujúcej doby denného odpočinku alebo medzi dobou denného odpočinku a dobou týždenného odpočinku.“ v znení: (1) „Zamestnávateľ je povinný rozvrhnúť denný pracovný čas vodiča osobnej dopravy tak, aby celkový súhrnný čas jazdy nepresiahol desať hodín medzi koncom jednej doby denného odpočinku a začiatkom nasledujúcej doby denného odpočinku alebo medzi	O	N	Hlavným cieľom aktuálneho legislatívneho procesu 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.

	dobou denného odpočinku a dobou týždenného odpočinku.“ Pozn. Ak vodič v čase od 6,00 h. do 6,00 h. nasledujúceho dňa (24 h.) odjazdí 10 h., a nasledujúci deň po dennom odpočinku (skrátenom na 6 h.) začína pracovnú zmenu o 4,30 h., tak jazdiť nemôže nakoľko ešte neprešlo 24 hodín a je už vyjazdený – 10 h. jazdy.			1024/2012. Komplexnosť touto pripomienkou navrhovanej legislatívnej úpravy si vyžaduje odbornú diskusiu s dostatočným časovým predstihom na úrovni zástupcov zainteresovaných strán.
Verejnosť	§ 3 odsek 4 Návrh predkladaný Zväzom autobusovej dopravy: Pripomienka č. 2 V navrhovanej novele zákona nesúhlasíme s doplnením znenia odseku 4 v § 3 vetou, ktorá znie: „Pracovná zmena zamestnanca sa môže rozdeliť len v prípade, že rozdelením nastane prerušenie práce v trvaní aspoň 3 hodiny “. Navrhujeme ponechať odsek 4 § 3 v pôvodnom znení, odporúčame dopravcom aby oporu pre zamestnanca nad rámec legislatívy riešili v kolektívnej zmluve alebo v pracovnom poriadku. Výkony verejnej dopravy - oblasť s nerovnomerne rozvrhnutým pracovným časom, turnusové obehly sú ovplyvnené obsahom objednaných dopravných služieb - rozsah spojov v cestovných poriadkoch. V prímestskej doprave sa môže stať, že v niektorých odľahlejších oblastiach je dopravná obsluha v sedle iba minimálna, dokonca až žiadna. Z tohto dôvodu je aj väčšie množstvo voľného času v denných záznamoch vodiča. Prímestska doprava alebo malé MHD nemajú taktovú dopravu ako v prípade MHD, ktoré zabezpečujú dopravné podniky. V MHD je viac menej dodržiavaná taktová doprava, dopravné služby sú poskytované nepretržite v špičke aj sedle. Nie je možné porovnávať princípy tvorby denných príkazov vodiča v prímestskej doprave a princípy tvorby v mestskej hromadnej doprave. Navrhovaná zmena ustanovenia zvyšuje dopravcom cenu práce (zvlášť v časti neproduktívneho času zmeny). Nie je logické aby v zákone bola akceptovaná požiadavka dopravcu mesta Košice ktorý zamestnáva XY vodičov výlučne v režime MHD, oproti zamestnávateľom vodičov v prímestskej doprave, ktorých je X krát viac ako vodičov XY v MHD.	O	A	Ponechaný súčasný platný stav.
Verejnosť	§26 odsek 4 a 5 Návrh predkladaný Zväzom autobusovej dopravy: Pripomienka č. 3 Navrhujeme odsek 4 § 26 ponechať v pôvodnom znení a navrhujeme zrušiť návrh doplnenia nového odseku 5 v §26 Nesúhlasíme s navrhovanými zneniami odsekov 4 a 5 v §	O	ČA	V rámci rozporového konania, ktoré sa uskutočnilo dňa 18.júna 2021 sa zúčastnené strany dohodli na kompromisnom znení ustanovenia § 26 ods. 4: „Do pracovného času

	<p>26 – dopad na zvýšené mzdy, ekonomiku výkonov vo verejnom záujme, dopad na objednávateľov prímestskej dopravy - VUC a malých MHD - mestá, nárast potreby vodičov na zabezpečenie výkonov vo verejnom záujme, problematika zabezpečenia výkonov pre nedostatok vodičov na trhu práce. Pri zmluvách uzatvorených na základe ukončených a prebiehajúcich tendroch, kde je fixná cena €/TKM(zmluva v NSK), €/vkm (tender ŽSK) - negatívny dopad na dopravcu, zvýšenie nepredvídateľných nákladov, riziko neudržateľnosti zmluvy a v konečnom dôsledku dopad na objednávateľa verejnej dopravy .</p> <p>Navrhovaným znením by odpadlo čakanie (pracovná pohotovosť), tento čas by sa započítaval do pracovného času. Aktuálne ak vodič preruší jazdu, tak má prestávku, odpočinok, inú prácu alebo pohotovosť – bez ohľadu na dĺžku času prerušenia jazdy. Zvyšovanie doby jazdy, môže byť problematické pri dodržaní maximálnej doby jazdy – údaj z tachografu o dobe jazdy by bol iný ako údaj zo spracovania príkazu vodiča.</p>			<p>vodiča sa započítava aj čas prerušenia súvislého vedenia vozidla, ak je kratšie ako pätnásť minút. Týmto nie sú dotknuté ustanovenia § 27.“.</p>
Verejnost'	<p>§ 25 Návrh predkladaný Zväzom autobusovej dopravy: Pripomienka č. 4 § 25 predmetného zákona navrhujeme zosúladiť so zákonom č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave - zmeniť definíciu „ pravidelnú osobnú dopravu“ na „ osobnú dopravu“ a následne aj v ďalších ustanoveniach zákona z dôvodu zjednotenia pojmov v legislatíve, aby nedochádzalo k rôznym výkladom pojmu „osobná doprava“ – pravidelná zmluvná doprava nepresahujúca 50 km má charakter prímestskej pravidelnej osobnej dopravy, pričom sa t.č. na ňu vzťahuje nariadenie 561/2006 nakoľko nie je verejnou dopravou podľa aktuálneho znenia § 25 ods.1. zákona č. 462/2007 Z.z. Osobná doprava34) § 25 Základné ustanovenia (1) Osobná doprava na účely tohto zákona je pravidelná doprava35) a osobitná pravidelná doprava36) vozidlami používanými na prepravu cestujúcich a) v autobusovej doprave, ak spoj na trase linky nepresahuje 50 km, b) v doprave na mestských električkových dráhach a trolejbusových dráhach. ---- ----- 34) § 8 zákona č. 56/2012 o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. 35) § 9 zákona č. 56/2012 o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. 36) § 24 zákona č. 56/2012 o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.</p>	O	N	<p>Hlavným cieľom aktuálneho legislatívneho procesu 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. Komplexnosť touto pripomienkou navrhovanej legislatívnej úpravy si vyžaduje odbornú diskusiu s dostatočným časovým predstihom na úrovni zástupcov zainteresovaných strán.</p>

<p>Verejnosť</p>	<p>§ 5 Návrh predkladaný Zväzom autobusovej dopravy: Pripomienka č. 5 § 5 Minimálne doby odpočinku – upraviť ods. (4) v novom znení: (4) „Zamestnávateľ rozvrhne pracovný čas zamestnanca v doprave tak, že doba neprerušovaného týždenného odpočinku bude najmenej 24 hodín s tým, že za obdobie 3 týždňov po sebe nasledujúcich bude tento odpočinok tvoriť celkom najmenej 105 hodín.“ Pozn.: Bolo by to zosúladené s nariadením EPaR č. 561/2006, kde týždenný odpočinok sa môže skrátiť na 24 hodín. Vodič vykonáva dopravu v priebehu dňa alebo týždňa aj podľa nariadením EPaR č. 561/2006 a aj podľa zákona NR SR č. 462/2007 Z. z. kde trasa linky nepresahuje 50 km. Zdôvodnenie 105 hod. - efektívnejšie a výhodnejšie zadelenie vodičov v turnusových obehoch z pohľadu zamestnávateľa aj zamestnanca - vodiča. Doposiaľ je týždenný odpočinok 35 h. /t.j. za obdobie 3 týždňov 105 h, ak vodič vykonáva zmiešanú dopravu (aj podľa nariadenia 561/2006 aj podľa 462/2007 Z.z.) tak potom nemôže podľa nariadenia 561/2006 krátiť odpočinok na 24 hodín nakoľko by porušil zákon 462/2007 Z.z. - podľa ktorého 35 hodinový týždenný odpočinok nemožno krátiť . Podmienky ČR - Nariadenie vlády č. 589/2006 vodičom v ČR umožňuje skrátiť týždenný odpočinok na 24 hod. § 18 Nepřetržitý odpočinek v týdnu Zaměstnavatel rozvrhne pracovní dobu zaměstnanci městské hromadné dopravy tak, že doba nepřetržitého odpočinku v týdnu během každého období sedmi po sobě jdoucích kalendářních dnů bude alespoň 24 hodin s tím, že za období 3 týdnů bude tento odpočinek činit celkem alespoň 105 hodin.</p>	<p>O</p>	<p>N</p>	<p>Hlavným cieľom aktuálneho legislatívneho procesu 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. Komplexnosť touto pripomienkou navrhovanej legislatívnej úpravy si vyžaduje odbornú diskusiu s dostatočným časovým predstihom na úrovni zástupcov zainteresovaných strán.</p>
<p>Verejnosť</p>	<p>§ 5 Návrh predkladaný Zväzom autobusovej dopravy: Pripomienka č. 6 § 5 Minimálna doba odpočinku - doplniť o nový odsek (7) v znení: (7) „Doba denného odpočinku sa môže predĺžiť na dobu týždenného odpočinku.“ Tento bod prijať len v prípade akceptovania predchádzajúcej požiadavky t.j. § 5 ods.4</p>	<p>O</p>	<p>N</p>	<p>Hlavným cieľom aktuálneho legislatívneho procesu 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. Komplexnosť touto pripomienkou navrhovanej legislatívnej úpravy si vyžaduje odbornú diskusiu s dostatočným časovým</p>

				predstihom na úrovni zástupcov zainteresovaných strán.
Verejnosť	<p>§ 27 Návrh predkladaný Zväzom autobusovej dopravy: Pripomienka č. 8 § 27 Prestávka v práci - návrh na úpravu v ods. (1) doplnením slova „ najneskôr“ za slovo „ mal “ v znení: (1) „Zamestnávateľ je povinný rozvrhnúť pracovný čas vodiča osobnej dopravy tak, aby mal najneskôr po štyroch hodinách času jazdy prestávku v práci najmenej 30 minút; to neplatí, ak po štyroch hodinách času jazdy nasleduje nepretržitý denný odpočinok alebo nepretržitý týždenný odpočinok.“</p>	O	N	Hlavným cieľom aktuálneho legislatívneho procesu 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. Komplexnosť touto pripomienkou navrhovanej legislatívnej úpravy si vyžaduje odbornú diskusiu s dostatočným časovým predstihom na úrovni zástupcov zainteresovaných strán.
Verejnosť	<p>§ 28 Návrh predkladaný Zväzom autobusovej dopravy: Pripomienka č. 9 § 28 Minimálna doba odpočinku upraviť písm. (a) z dôvodu výhodného zadelenia vodičov v dvojdňových turnusoch a tým dlhšieho súvislého odpočinku Zamestnávateľ je povinný rozvrhnúť pracovný čas vodiča osobnej dopravy tak, aby mal medzi dvoma pracovnými zmenami nepretržitý denný odpočinok najmenej 11 hodín počas 24 po sebe nasledujúcich hodín. Tento odpočinok môže zamestnávateľ a) skrátiť až na šesť hodín najviac trikrát za týždeň za podmienky, že ku skráteniu nedôjde v troch po sebe nasledujúcich dňoch a odpočinok do konca nasledujúceho týždňa bude predĺžený o čas skrátenia, b) rozdeliť najviac na tri časti počas 24 hodín v dňoch, v ktorých nie je odpočinok skrátený podľa písmena a), pričom najmenej jedna časť odpočinku musí byť najmenej osem hodín a doba odpočinku musí byť predĺžená najmenej na 12 hodín Pozn. Ak vodič pracuje v dvojdňových turnusoch, tak nie je možné obidva dni robiť tie isté</p>	O	N	Hlavným cieľom aktuálneho legislatívneho procesu 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. Komplexnosť touto pripomienkou navrhovanej legislatívnej úpravy si vyžaduje odbornú diskusiu s dostatočným časovým

	turnusy, nakoľko by mal skrátený odpočinok v dvoch po sebe idúcich dňoch. Ak by to bolo takto možné tak by mal dodržané aj týždenné odpočinky, lebo by mal dva dni turnusového voľna. A ak vodič má dvakrát za sebou skrátené odpočinky na 6 h., a potom má dva dni voľno (týždenný odpočinok) tak TAGRA nevyhodnotí, že je to skrátené dvakrát po sebe nasledujúcich dňoch.			predstihom na úrovni zástupcov zainteresovaných strán.
Verejnosť	<p>§ 3 ods. 3 Návrh predkladaný Zväzom autobusovej dopravy: Pripomienka č.1 § 3 ods. 3 ponechať pôvodné znenie Zdôvodnenie: V dôvodovej správe k materiálu sa uvádza, že v prípade úpravy § 3 ods. 3 ide o spresnenie transpozície čl. 7 ods. 1 Smernice EP a Rady č. 2002/15/ES z 11. marca 2002. V zmysle čl. 8 uvedenej smernice je uvedený: - Výnimka z článku 7 sa môže z objektívnych alebo technických dôvodov alebo dôvodov týkajúcich sa organizácie práce prijať formou kolektívnych zmlúv, dohôd medzi sociálnymi partnermi alebo ak to nie je možné, zákonmi, inými právnymi predpismi a správnymi opatreniami za predpokladu, že sa prerokuje so zástupcami zamestnávateľov a príslušných pracovníkov a vyvinie sa úsilie na podporu všetkých príslušných foriem sociálneho dialógu. Uvedenou úpravou by došlo k zníženiu počtu odpracovaných hodín na 1 vodiča a následnej nutnosti prijatia nových zamestnancov – vodičov, ktorí už teraz v tomto odvetví chýbajú. Zvýšením počtu vodičov by došlo aj k zvýšeniu nákladov na VOD a to v oblasti mzdových / osobných nákladov.</p>	O	A	Je ponechaný súčasne platný stav.
Verejnosť	<p>§ 3 ods. 3 Návrh predkladaný Zväzom autobusovej dopravy: Pripomienka č.1 § 3 ods. 3 ponechať pôvodné znenie Zdôvodnenie: V dôvodovej správe k materiálu sa uvádza, že v prípade úpravy § 3 ods. 3 ide o spresnenie transpozície čl. 7 ods. 1 Smernice EP a Rady č. 2002/15/ES z 11. marca 2002. V zmysle čl. 8 uvedenej smernice je uvedený: - Výnimka z článku 7 sa môže z objektívnych alebo technických dôvodov alebo dôvodov týkajúcich sa organizácie práce prijať formou kolektívnych zmlúv, dohôd medzi sociálnymi partnermi alebo ak to nie je možné, zákonmi, inými právnymi predpismi a správnymi opatreniami za predpokladu, že sa prerokuje so zástupcami zamestnávateľov a príslušných pracovníkov a vyvinie sa úsilie na podporu všetkých príslušných foriem sociálneho dialógu. Uvedenou úpravou by došlo k zníženiu počtu odpracovaných hodín na 1 vodiča a následnej nutnosti prijatia nových zamestnancov – vodičov,</p>	O	A	Je ponechaný súčasne platný stav.

	ktorí už teraz v tomto odvetví chýbajú. Zvýšením počtu vodičov by došlo aj k zvýšeniu nákladov na VOD a to v oblasti mzdových / osobných nákladov.			
Verejnost'	<p>Čl. I, bod 2 (§ 3 ods. 4) Navrhujeme znenie: "(4) Zamestnávateľ môže po dohode so zástupcami zamestnancov rozdeliť pracovnú zmenu zamestnanca v doprave na dve časti a po dohode so zamestnancom v doprave najviac na tri časti." Zdôvodnenie: Zmena § 3 ods. 4 zákona o pracovnom čase v doprave znemožní operatívne zavádzanie pracovných pohotovostí alebo pevných prestávok do rozvrhov pracovného času podľa potrieb prevádzky (podľa GVD a jeho zmien). V denných, ale hlavne nočných zmenách (kedy prichádza k zníženiu intenzity vlakovej dopravy), na základe dohody so zástupcami zamestnancov v súlade s terajším znením § 3 ods. 4 zákona delíme pracovnú zmenu na dve časti bez toho, aby bola stanovená minimálna dĺžka prerušenia na tri hodiny. Jedno z opatrení navrhovaných ÚHP bolo využívanie tohto inštitútu ešte vo väčšom rozsahu, či už početnosťou pracovísk alebo delenia pracovných zmien, ako nástroj efektívneho nakladania s pracovným časom. Samotní zamestnanci najmä v oblasti dopravy sú dlhoročne zvyknutí na delenie zmien bez ohľadu na dĺžku trvania tohto prerušenia a odsúhlasovanie takýchto rozvrhov zástupcami zamestnancov je relatívne bezproblémové a najmä v záujme zamestnávateľa ako subjektu vykonávajúce práce vo verejnom záujme. Prijatím tohto návrhu sa znižuje efektívne využívanie pracovného času, zvyšuje sa nadčasová práca. Zamestnávateľ i napriek splneniu ostatných zákonných predpokladov na rozvrh pracovného zmien stratí možnosť využitia inštitútu delenej zmeny. U zamestnancov bude dochádzať k zvyšovaniu fondu pracovného času a tým aj zvyšovaniu mzdových nákladov zamestnávateľov. Z vyššie uvedených dôvodov navrhujem vypustiť navrhované znenie novely § 3 ods. 4 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave.</p>	O	A	Je ponechaný súčasne platný stav.