

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony

Spôsob pripomienkového konania

Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných

225 /49

Počet vyhodnotených pripomienok

225

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných

77 /7

Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných

2 /0

Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných

30 /0

Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom)

Počet odstránených pripomienok

Počet neodstránených pripomienok

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1.	Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	6 (0o,6z)	0 (0o,0z)		
2.	Bratislavská integrovaná doprava, a.s.	8 (8o,0z)	0 (0o,0z)		
3.	BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	8 (5o,3z)	0 (0o,0z)		

4.	Dopravný úrad	6 (6o,0z)	0 (0o,0z)		
5.	Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	6 (3o,3z)	0 (0o,0z)		
6.	Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o.	10 (10o,0z)	0 (0o,0z)		
7.	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		
8.	Košický samosprávny kraj	6 (0o,6z)	0 (0o,0z)		
9.	Mesto Prešov	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
10.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		
11.	Ministerstvo cestovného ruchu a športu Slovenskej republiky	27 (27o,0z)	0 (0o,0z)		
12.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
13.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	8 (8o,0z)	0 (0o,0z)		
14.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	4 (0o,4z)	0 (0o,0z)		
15.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		
16.	Národný bezpečnostný úrad	4 (4o,0z)	0 (0o,0z)		
17.	Nitriansky samosprávny kraj	11 (4o,7z)	0 (0o,0z)		
18.	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	15 (15o,0z)	0 (0o,0z)		
19.	Prešovský samosprávny kraj	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
20.	Slovenská asociácia organizátorov verejnej dopravy	10 (10o,0z)	0 (0o,0z)		

21.	Samosprávne kraje Slovenska	11 (4o,7z)	0 (0o,0z)		
22.	Trnavský samosprávny kraj	6 (0o,6z)	0 (0o,0z)		
23.	Únia miest Slovenska	7 (2o,5z)	0 (0o,0z)		
24.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	3 (1o,2z)	0 (0o,0z)		
25.	Verejnosť	57 (57o,0z)	0 (0o,0z)		
26.	Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
27.	Štatistický úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
28.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
29.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
30.	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
31.	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
32.	Ministerstvo školstva, výskumu, vývoja a mládeže Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
33.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
34.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
35.	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
36.	Národná banka Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	

37.	Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
38.	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
39.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
40.	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
41.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
42.	Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
43.	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
44.	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
45.	Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
46.	Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
47.	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
48.	Združenie miest a obcí Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
49.	Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
50.	Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
51.	Republiková únia zamestnávateľov	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
52.	Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x

53.	Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
54.	Klub 500	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
55.	Úrad vlády Slovenskej republiky - podpredseda vlády Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
56.	Žilinský samosprávny kraj	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
57.	Banskobystrický samosprávny kraj	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
58.	Trenčiansky samosprávny kraj	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
59.	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
60.	Úrad pre územné plánovanie a výstavbu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
61.	Úrad pre reguláciu sieťových odvetví	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
	Spolu	225 (176o,49z)	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
APZD	k Čl. I nový novelizačný bod 1 § 2 ods. 5 V § 2 ods. 5 znie: „(1) Vlečka je verejne prístupná, ak a) nie je súčasťou areálu využívaného v ťažobnom, spracovateľskom alebo energetickom priemysle, b) neslúži výhradne potrebe svojho vlastníka alebo inej osoby, a dopravu na dráhe na nej vykonáva viac ako jeden dopravca, c) jej hlavným účelom je napojenie zariadenia služieb na celoštátnej a regionálnu dráhu. (2) O zaradení vlečky do kategórie dráhy Vlečka verejne prístupná rozhoduje dopravný úrad.“. Odôvodnenie: Máme za to, že je potrebné upraviť pojem „Verejne prístupnej vlečky“, pre potreby navrhovanej zmeny § 6a.	Z		Pripomienka nad rámec návrhu zákona.
APZD	k Čl. I nový novelizačný bod 34, § 30 ods. 1 nové písm. n) V § 30 ods. 1 sa dopĺňa nové písm. n), ktoré znie: „vybudovať systém kontrolných bodov, ktorý bude monitorovať jazdu vlakov na zabezpečenie bezpečnej prevádzky na tratiach manažéra infraštruktúry. Tieto body budovať prednostne v blízkosti hraničných železničných priechodov.“ Odôvodnenie: Máme za to, že budovanie kontrolných bodov sa aj reálne deje (zatiaľ len vo fáze prípravy), podložme to znením v zákone. Toto je obojstranne výhodné – pre MI aj dopravcov. Menšie opotrebovávanie infraštruktúry a možnosť dopravcu relevantne zistiť/odmerať hmotnosť nákladu, jeho rozloženie na vozni, opotrebovanie súčastí vozňa a p. bude prínosné pre obe strany.	Z		Pripomienka nad rámec návrhu zákona.

APZD	k Čl. I nový novelizačný bod 4 § 6a ods. 1 V § 6a ods. 1 sa slová „v súkromnom vlastníctve” a nahrádzajú slovami „, ktorá nie je verejne prístupná”. Odôvodnenie: Účelom zákona by mala byť ochrana záujmov Slovenskej republiky, pri rešpektovaní zásady rovnosti vlastníckeho práva. V súčasnom právnom poriadku Slovenskej republiky neexistuje legálna definícia pojmu súkromné vlastníctvo. Ustanovenie § 6 zjavne zriaďuje ochranu (vecné bremeno) zariadenia určeného k verejnému prospechu. Takýmto zariadením však môže byť nielen vlečka vlastnená štátom ale aj vlečka vlastnená inou osobou, ak táto vlečka slúži na prístup k zariadeniam služieb, (prekládkový terminál, terminál intermodálnej dopravy, terminál logistického parku a pod.) Uvedenú úpravu navrhujeme jednak aby bol odstránený pojem, ktorý nemá oporu v právnom systéme a zároveň, aby bol nediskriminačne definovaný zámer ochrany verejného záujmu, v tomto prípade ochrany užívania, výkonu správy, údržby, opráv a rekonštrukcie vlečiek, teda zariadení slúžiacich k rozvoju verejnej železničnej dopravy.	Z		Pripomienka nad rámec návrhu zákona.
APZD	k Čl. I novelizačný bod 110 § 110 ods. 1 písm. c) V navrhovanom znení § 110 odst. 1 sa vypúšťa písm. c) bez náhrady. Odôvodnenie: Pri podmienených trestoch odňatia slobody platí, že ak sa odsúdený po skončení skúšobnej doby osvedčil, hľadá sa na neho akoby nebol odsúdený. Pri priestupkoch platí, že orgán, ktorý vedie evidenciu priestupkov, likviduje údaje z evidencie priestupkov po uplynutí piatich rokov od nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia o priestupku alebo od zaplatenia pokuty v blokovom konaní, ak osobitný	Z	A	

	zákon neustanovuje inak. Tým pádom, osoba, ktorá spácha trestný čin, za ktorý je podmiennečne odsúdená s odkladom napr. na jeden rok, by bola bezúhonná už po roku a osoba, ktorá spácha priestupok, čiže podstatne menšie previnenie, stratí záznam o priestupku až po piatich rokoch.			
APZD	k Čl. I novelizačný bod 22 § 25 ods. 4 písm. c) V navrhovanom znení § 25 ods. 4 písm. c) v bode 3. sa vypúšťajú slová „s rýchlosťou do 65 km/h“. Odôvodnenie: Obmedzenie výkonu 19 ročného rušňovodiča len na území Slovenskej republiky je dostatočné. Pri obmedzení rýchlosti na 65 km/h sa stane najmä pre menších dopravcov prakticky nepoužiteľný.	Z	A	
APZD	k Čl. IV nový novelizačný bod 12 § 22 Žiadame v § 22 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach zosúladiť výšku podpory pre intermodálnu dopravu s Plánom obnovy a odolnosti. Odôvodnenie: Podľa súčasného zákona č. 514/2009 podľa § 22 dotácie môžu byť v maximálnej výške 15 % na nákup technických prostriedkov na prevádzkovanie liniek kombinovanej dopravy a 30% na podporu prevádzky novej linky, čo je pre podnikateľov v kombinovanej doprave nedostatočné vzhľadom na výšku investičných prevádzkových nákladov. Naša žiadosť vychádza zo skutočnosti, že vláda SR prijala uznesením č. 254/2022 Koncepciu rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030, kde jedným z opatrení na podporu intermodálnej dopravy mala byť novelizácia zákona o doprave na dráhach s cieľom zosúladiť výšku podpory pre intermodálnu dopravu s Plánom obnovy a odolnosti (POO). V súlade s POO	Z		Pripomienka nad rámec návrhu zákona.

	bola vypracovaná i schéma štátnej pomoci na podporu rozvoja intermodálnej nákladnej dopravy, ktorú Európska komisia schválila 4. augusta 2022. Podľa schválenej schémy štátnej pomoci, MD SR sa zaviazalo podporiť vytváranie nových pravidelných liniek úhradou maximálne 49% oprávnených nákladov a nákup technického vybavenia úhradou maximálne 30% oprávnených nákladov. Po schválení Národnou implementačnou a koordinačnou autoritou (NIKA) pre POO, MD SR zverejnilo uvedené výzvy na webovom sídle ministerstva. Tento systém cieľenej podpory je nepochybne prínosom pre rozvoj kontinentálnej intermodálnej dopravy, zároveň však musíme konštatovať, že jeho ukončenie v roku 2026 bude citeľným prerušením tohto rozvoja a nenaplní sa jeden z dôležitých cieľov, ku ktorým sa zaviazala vláda svojím uznesením. Svoj návrh zdôvodňujeme aj tým, že Slovenská republika má jeden z najnižších podielov intermodálnej prepravy na dopravnom trhu. Pre zvýšenie jej podielu a priblíženie sa vyspelým členským krajinám považujeme za potrebné poskytovať stimuly vo forme cieľenej podpory v dlhšom časovom horizonte, nielen do roku 2026, pričom súčasné výšky (15%, resp. 30%) v zákone 514/2009 platné od roku 2010 sú pre dopravcov málo motivujúce. Aby sme sa priblížili k hranici 20% podielu intermodálnej dopravy na nákladnej železničnej doprave a teda podielovo sa priblížili ku krajinám ako Rakúsko či Česká republika, potrebujeme rýchlu a účinnú pomoc do roku 2030 zakotvenú v novele zákona 514/2009 formou navýšenia percentuálneho podielu dotácie na pomoc podnikateľom operujúcich v kombinovanej doprave, zo súčasných 30% na 49%			
--	--	--	--	--

	na podporu pravidelnej intermodálnej linky a zo súčasných 15% na 30% na nákup nových intermodálnych prepravných jednotiek.			
BID, a.s.	Čl. V ods. 19 OBYČAJNÁ PRIPOMIENKA Navrhujeme v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a obec ako miestne príslušný správny orgán schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
BID, a.s.	Čl. V ods. 18 OBYČAJNÁ PRIPOMIENKA Navrhujeme v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a VÚC ako miestne príslušný správny orgán schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
BID, a.s.	Čl. V ods. 5 OBYČAJNÁ PRIPOMIENKA Navrhujeme v texte nového bodu (4) doplniť vo vete „Miestne príslušný vyšší územný celok a obec informujú o zriadení zastávky dopravcov ktorí majú platné povolenie na prevádzkovanie linky“ doplniť text „prechádzajúce danou zastávkou“. Odôvodnenie: Nie je potrebné	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza.			
BID, a.s.	Čl. V ods. 5 OBYČAJNÁ PRIPOMIENKA Navrhujeme v texte nového bodu (5) upraviť koniec vety nasledovne: „názov zastávky určuje príslušný správny orgán na návrh organizátora.“ Odôvodnenie: Lepšie zohľadnenie existujúceho spôsobu, kedy organizátor predloží návrh pomenovania zastávky a príslušný správny orgán ho schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
BID, a.s.	Čl. V ods. 11 OBYČAJNÁ PRIPOMIENKA Navrhujeme zmeniť text „po schválení Ministerstvom ich“ na „po schválení Radou objednávateľov ich“. Odôvodnenie: Upresnenie, kto schvaľuje tieto návrhy (viď kontext ďalších našich pripomienok).	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
BID, a.s.	Čl. V ods. 15 ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA Žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Chápeme zmysel zmien navrhovaných v článku V, bodoch 10 až 14. Avšak tieto činnosti svojim výsledkom zasahujú do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy prostredníctvom ním zriadenej organizácie nariad'oval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej dopravy plán	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Preto ak má prísť k zmenám navrhovaným v článku V v bodoch 10 až 14, musia zostať v schvaľovacej pôsobnosti Rady objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam.			
BID, a.s.	Čl. V ods. 16 ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA Žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Z uvedeného návrhu nie je jednoznačne zrejmé, či sa počet členov z 3 na 5 zvyšuje pre zástupcov Ministerstva lebo pre zástupcov Združenia samosprávnych krajov. Zámer legislatívca je možné	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	zistiť až z ďalšej priloženej dokumentácie – z konsolidovaného znenia zákona 332/2023. Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov, počet zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) bude väčšinový a tým preváži zástupcov samosprávy, pričom samosprávy zabezpečujú výrazne vyšší rozsah objednávaných výkonov. Pritom rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné. Pre lepšiu ilustráciu dopĺňame pomer objednávaných dopravných výkonov jednotlivými objednávateľmi: Železničná doprava (objednáva štát) 33 000 000 vlkm 11% počet členov rady: 3+1, navrhované 5+1 Regionálna autobusová doprava (objednávajú VÚC) 187 000 000 vlkm 63% počet členov rady: 3 Mestská hromadná doprava (objednávajú obce) 80 000 000 vlkm 26% počet členov rady: 2			
BID, a.s.	Čl. V ods. 9 ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA Žiadame vypustiť písmeno x) Odôvodnenie: Súvis s našou pripomienkou k Čl. V ods. 15, ponechanie súčasnej kompetencie Rade objednávateľov.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
BSK	Čl. V. ods. 19 Navrhujeme v písmene m) za slovným spojením „na svojom	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a obec ako miestne príslušný správny orgán schváli.			
BSK	Čl. V. ods. 18 Navrhujeme v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a VÚC ako miestne príslušný správny orgán schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
BSK	Čl. V. ods. 5. Navrhujeme v texte nového bodu (4) doplniť vo vete „Miestne príslušný vyšší územný celok a obec informujú o zriadení zastávky dopravcov ktorí majú platné povolenie na prevádzkovanie linky“ doplniť text „prechádzajúce danou zastávkou“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
BSK	Čl. V. ods. 5 Navrhujeme v texte nového bodu (5) upraviť koniec vety nasledovne: „názov zastávky určuje príslušný správny orgán na návrh organizátora.“ Odôvodnenie: Lepšie zohľadnenie	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	existujúceho spôsobu, kedy organizátor predloží návrh pomenovania zastávky a príslušný správny orgán ho schváli.			
BSK	Čl. V. ods. 11 Navrhujeme zmeniť text „po schválení Ministerstvom ich“ na „po schválení Radou objednávateľov ich“. Odôvodnenie: Upresnenie, kto schvaľuje tieto návrhy (viď kontext ďalších našich pripomienok).	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
BSK	Čl. V. ods. 15 Žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Chápeme zmysel zmien navrhovaných v článku V, bodoch 10 až 14. Avšak tieto činnosti svojim výsledkom zasahujú do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy prostredníctvom ním zriadenej organizácie nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Preto ak má	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	prísť k zmenám navrhovaným v článku V v bodoch 10 až 14, musia zostať v schvaľovacej pôsobnosti Rady objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam.			
BSK	Čl. V. ods. 16 Žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Z uvedeného návrhu nie je jednoznačne zrejmé, či sa počet členov z 3 na 5 zvyšuje pre zástupcov Ministerstva alebo pre zástupcov Združenia samosprávnych krajov. Zámer legislatívca je možné zistiť až z ďalšej priloženej dokumentácie – z konsolidovaného znenia zákona 332/2023. Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov, počet zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) bude väčšinový a tým preváži zástupcov samosprávy, pričom samosprávy zabezpečujú výrazne vyšší rozsah objednávaných výkonov. Pritom rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné. Pre lepšiu ilustráciu dopĺňame pomer objednávaných dopravných výkonov jednotlivými objednávatel'mi: Železničná doprava (objednáva štát) 33 000 000 vlkm 11% počet členov rady: 3+1, navrhované 5+1 Regionálna autobusová doprava (objednávajú VÚC) 187 000 000 vlkm 63% počet členov rady: 3 Mestská hromadná doprava (objednávajú obce) 80 000 000 vlkm 26% počet členov rady: 2			
BSK	Čl. V ods. 9 žiadame vypustiť písmeno x) Odôvodnenie: Súvis s našou pripomienkou k Čl. V ods. 15, ponechanie súčasnej kompetencie Rade objednávatel'ov. Chápeme zmysel zmien navrhovaných v článku V, bodoch 10 až 14. Avšak tieto činnosti svojim výsledkom zasahujú do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávatel'ov verejnej osobnej dopravy prostredníctvom ním zriadenej organizácie nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávatel'om verejnej osobnej dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Preto ak má prísť k zmenám navrhovaným v článku V v bodoch 10 až 14, musia zostať v schvaľovacej pôsobnosti Rady objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam.			
Dopravný úrad	Čl. I bod 28 - § 26 ods. 2 písm. a) návrhu zákona Navrhujeme ponechať pôvodné znenie zákona. Odôvodnenie Skúšobný komisár, ktorý vykonáva technicko-bezpečnostnú skúšku vozidla, teda vedie vozidlo, by mal byť držiteľom preukazu na konkrétny druh dráhového vozidla, z ktorého skúšku vykonáva, a to z dôvodu, aby bola zabezpečená bezpečnosť a odbornosť pri skúškach. Osoba, ktorá vedie vozidlo pri technicko-bezpečnostnej skúške musí spĺňať všetky zákonom vyžadované podmienky, aj keď je skúšobným komisárom, pričom zvolený by mal byť ešte prísnejší prístup k týmto osobám, nakoľko tieto osoby sú garantom bezpečnosti a odbornosti pri vykonávaných skúškach, musia skúšať vozidlo,	O	N	Za prevádzkyschopnosť vozidla zodpovedá subjekt zodpovedný za údržbu v zmysle nariadenia (EÚ) 2019/779, ktorým sa stanovujú podrobné ustanovenia o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 a je uvedený v rámci európskeho registra železničných vozidiel k

	predovšetkým jeho jazdné vlastnosti a porovnávať ich s predpokladanými výrobnými parametrami a zistiť, či vozidlo spĺňa predpísané jazdné hodnoty, resp. či vykazuje štandardné jazdné hodnoty. O osvedčení o odbornej spôsobilosti súvisiacej s údržbou dráhových vozidiel § 32 ods. 2 zákona nehovorí. Navrhované znenie nie je v súlade s § 31, § 32 ods. 2 a § 33 zákona, ako aj tretej časti zákona č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú.		príslušnému železničnému vozidlu v zmysle vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES. Subjekt zodpovedný za údržbu tvorí jednotlivé postupy pre riešenie prevádzkyschopnosti vozidla a jeho údržby počas životného cyklu vozidla a je garantom bezpečnosti, nie skúšobný komisár. Technicko-bezpečnostná skúška je len úkon pre vydanie dokumentu „Uvoľnenie do prevádzky“, ak je riešená v rámci údržbárskej dielne alebo „Návrat do prevádzky“, ak je riešená subjektom zodpovedným za údržbu. Aplikačná prax však ukázala, že pri TBS je potrebné sa viac zamerať na technický stav vozidla ako na štýl jazdy. V súčasnej dobe sú nové železničné hnacie vozidlá riešené modulárnymi jednotkami, ktoré vie vyhodnotiť iba odborne spôsobilá
--	--	--	---

				osoba výrobcu vozidla s príslušným SW vybavením, alebo ním poverená údržbárska dielňa. Dnes je to množstvo digitalizovaných údajov, ktoré počas TBS nevie skúšobný komisár vyhodnotiť a tým garantovať ich správnosť v zmysle požiadavky § 92 vyhlášky č. 351/2010 Z. z.
Dopravný úrad	Čl. I bod 110 - § 111 ods. 1 návrhu zákona Navrhujeme rozšíriť znenie zmeny daného ustanovenia nasledovne: V § 111 ods. 1 druhej vete sa slovo „a“ nahrádza čiarkou a na konci sa pripájajú tieto slová: „a na vydávanie stanoviska podľa § 70 ods. 11, na vydávanie stanoviska bezpečnostného orgánu podľa § 71a ods. 1 písm. d), na vydávanie stanoviska bezpečnostného orgánu podľa § 76 ods. 6 písm. b), na vydávanie povolenia bezpečnostného orgánu na uvedenie železničného vozidla na trh podľa § 76 ods. 13 s výnimkou konania o rozklade voči tomuto rozhodnutiu, na vydávanie stanoviska bezpečnostného orgánu podľa § 86 ods. 6 písm. b), na vydanie bezpečnostného osvedčenia podľa § 76 ods. 10 s výnimkou konania o rozklade voči tomuto rozhodnutiu, na predbežné zapojenie podľa § 90 ods. 1 písm. m), na vydávanie posúdenia podľa § 90 ods. 1 písm. n), na registráciu údajov do európskeho registra železničných vozidiel s výnimkou konania o rozklade voči rozhodnutiam registračného subjektu a na výkon štátneho dozoru s výnimkou ukladania poriadkovej pokuty“. Odôvodnenie Procesný postup vo vyššie uvedených konania,	O	N	S vylúčením zákona č. 71/1971 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov nesúhlasíme, nakoľko v zákone nie je upravená osobitná procesná úprava konania.

	vrátane rozhodovania, upravujú priamo vykonateľné právne záväzné akty Európskej únie, konkrétne vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/545 v platnom znení, vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/763 v platnom znení a vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614, pričom sa proces realizuje v softvérových aplikáciách vytvorených na základe uvedených priamo vykonateľných právne záväzných aktov, teda v rámci jednotného kontaktného miesta a v rámci európskeho registra železničných vozidiel. Na základe uvedeného je vhodné aplikáciu správneho konania na uvedené procesy vylúčiť, a to z dôvodu, aby zbytočne nevznikali aplikačné problémy pri vnášaní správneho konania do konaní procesne upravených zo strany priamo vykonateľných právne záväzných aktov Európskej únie, ako aj z dôvodu rovnakého procesného postupu so Železničnou agentúrou Európskej únie v totožných konaniach. Nakoľko preskúmanie rozhodnutí je zo strany legislatívy Európskej únie ponechané na vnútroštátnu právnu úpravu, konanie o rozklade voči rozhodnutiam Dopravného úradu, ktoré sa vydávajú v rámci osobitne upraveného postupu v predmetných softvérových aplikáciách, sa ponecháva v režime správneho poriadku. Pre vylúčenie akýchkoľvek pochybností, rovnako ako je tomu aj v rámci iných právnych úprav, sa navrhuje jasne zákonne zadať, že z režimu správneho poriadku je vyňatý aj proces kontroly - štátny dozor, súčasťou ktorého je aj nariaďovanie odstránenia zisteného porušenia povinností alebo zisteného nedostatku kontrolovanej osoby, a v rámci ktorého sa postupuje podľa základných pravidiel kontrolnej činnosti podľa zákona č. 10/1996 Z.z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších			
--	---	--	--	--

	predpisov, ak zákon nestanovuje inak. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú.			
Dopravný úrad	Čl. I bod 113 – § 112i ods. 2 návrhu zákona Navrhujeme upraviť ods. 2 nasledovne: „(2) Rozhodnutia a osvedčenia vydané podľa tohto zákona a osobitných predpisov účinných do 31. decembra 2024 dráham podľa odseku 1, vozidlám prevádzkovaným na týchto dráhach a osobám, ktoré na nich vykonávajú pracovné činnosti, zostávajú v platnosti pre účely prevádzkovania tejto dráhy a vykonávania dopravy na tejto dráhe do 31. decembra 2026. Povolenia na prevádzkovanie dráhy vydané podľa právnych predpisov účinných do 31. decembra 2024 na dobu neurčitú, strácajú platnosť 31. decembra 2029.“. Odôvodnenie Dopravný úrad navrhuje spresniť odsek 2 tak, aby bolo výkladovo jednoznačné, na ktoré rozhodnutia a osvedčenia sa vzťahuje a zároveň doplniť prechodné ustanovenie na zosúladenie doby platnosti v minulosti vydaných a súčasne vydávaných povolení na prevádzkovanie dráhy. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú.	O	A	
Dopravný úrad	Čl. II bod 18 - Príloha Sadzobník správnych poplatkov časť VI. DOPRAVA položka 71 písmeno o) návrhu zákona Navrhujeme zvýšiť správny poplatok za poskytnutie informácií na základe žiadosti o predbežné zapojenie zo sumy „50 eur“ na sumu „100 eur“. Odôvodnenie Inštitút predbežného zapojenia využíva mnoho žiadateľov, pričom z pohľadu časovej náročnosti a personálnych zdrojov, ktoré sú potrebné na výkon tejto činnosti, nie je navrhovaná suma priamo úmerná vynaloženým nákladom štátu. V rámci auditu Železničnej agentúry Európskej	O	N	V súlade s politikou štátu na zlepšenie podnikateľského prostredia s povinnosťou aplikácie princípu one in - one out / one in - two out, ďalšie navýšenie poplatku nemožno akceptovať, pretože pripomienkujúci subjekt nenavrhol dvojnásobné zníženie nákladov v inej oblasti.

	únie, ktorý je nad Dopravným úradom od minulého roka vykonávaný, bolo rovnako audítormi konštatované, že z pohľadu nízkeho počtu personálnych zdrojov je danej poradenskej činnosti venovaný čas bez náležitého spoplatnenia zo strany štátu. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú.			
Dopravný úrad	Čl. IV bod 49 – § 44 ods. 1 návrhu zákona Okrem písm. d) navrhujeme doplniť aj písm. e), ktoré znie: „e) výkonu štátneho dozoru s výnimkou ukladania poriadkovej pokuty.“. Odôvodnenie Pre vylúčenie akýchkoľvek pochybností, rovnako ako je tomu aj v rámci iných právnych úprav, sa navrhuje jasne zákonne zadefinovať, že z režimu správneho poriadku je vyňatý aj proces kontroly - štátny dozor, súčasťou ktorého je aj nariadovanie odstránenia zisteného porušenia povinností alebo zisteného nedostatku kontrolovanej osoby, a v rámci ktorého sa postupuje podľa základných pravidiel kontrolnej činnosti podľa zákona č. 10/1996 Z.z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov, ak zákon nestanovuje inak. Správne trestanie vo forme ukladania poriadkových pokút by zostalo v režime správneho poriadku. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú.	O	N	S vylúčením zákona č. 71/1971 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov nesúhlasíme, nakoľko v zákone nie je upravená osobitná procesná úprava konania.
Dopravný úrad	Čl. IV bod 46 - § 46j návrhu zákona Vo vzťahu k navrhovanému novému deleniu dráh navrhujeme doplniť prechodné ustanovenia, cit: „2) Doprava na železničnej dráhe, ktorá od 1. januára 2025 spĺňa podmienky špeciálnej dráhy, sa vykonáva podľa predpisov platných do 31. decembra 2024 a na základe rozhodnutí vydaných pre železničné dráhy najneskôr do 31. decembra 2026.“. Odôvodnenie V nadväznosti	O	A	

	na účel sledovaný v prechodnom ustanovení § 112i článku I návrhu tohto zákona, ktoré sa však vzťahuje len na zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, je potrebné doplniť aj prechodné ustanovenia do zákona č. 514/2009 Z.z. o dráhach v znení neskorších predpisov, nakoľko bez prechodných ustanovení upravených aj v tomto zákone sa budú ustanovenia týchto dvoch zákonov vo vzťahu k jednej dráhe aplikovať v rozdielnych časových platnostiach. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú.			
hlavné mesto	§ 16 ods. 4 zákona o verejnej osobnej doprave Je potrebné dodefinovať v prípade vety „Miestne príslušný vyšší územný celok a obec môžu po dohode správou zastávky určiť aj inú osobu s jej súhlasom, pričom o tejto skutočnosti informujú dopravcov, ktorí na zastávke zastavujú.“, že správou zastávky pre účely tejto vety je osadenie a údržbu označníka zastávky a údržbu informačnej tabule s cestovným poriadkom a informáciami pre cestujúcich. Pod správou zastávky podľa tohto odseku a bodu nespádajú činnosti súvisiace s údržbou zastávky a čistotou, ak sa obec s dopravcom nedohodne inak, pričom o tejto skutočnosti resp. o výkone tejto správy nie je obec povinná informovať všetkých dopravcov. Odôvodnenie: V rámci pojmu správa zastávky je potrebné v celom odseku a bode jednoznačne určiť, že ide o správu v zmysle osadenia a údržby označníka zastávky a údržby informačnej tabule s cestovným poriadkom a informáciami pre cestujúcich. Pod správou zastávky podľa tohto	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	odseku a bodu nespádajú činnosti súvisiace s údržbou zastávky a čistotou, ak sa obec s dopravcom nedohodne inak.			
hlavné mesto	§ 33 ods. 6 zákona o verejnej osobnej doprave Nesúhlasíme s uvedeným znením a požadujeme ho zachovať v pôvodnom rozsahu. Odôvodnenie: Máme za to, že v rade objednávateľov, v ktorej majú zastúpenie viaceré subjekty, majú byť pomery zástupcov dané tak, aby žiadne so subjektov nemohol dosiahnuť nadpolovičnú väčšinu. V prípade navrhovanej zmeny, by štát zastúpený ministerstvom dopravy a ministerstvom financií disponoval 6 členmi z 11 členov, a teda disponoval by nadpolovičnou väčšinou v prípade hlasovania.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
hlavné mesto	§ 33 ods. 5 zákona o verejnej osobnej doprave Nesúhlasíme s uvedeným znením a požadujeme ho zachovať v pôvodnom rozsahu. S uvedeným súvisia aj úpravy uvedené v článku 4 predmetného §. Odôvodnenie: Máme za to, že rada objednávateľov, v ktorej majú zastúpenie viaceré subjekty má odsúhlasovať návrhy vypracované NADOU, nakoľko niektoré návrhy vypracované NADOU, nad ktorou má kontrolu ministerstvo môžu byť v rozpore so záujmami objednávateľov a organizátorov.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
hlavné mesto	§ 16 ods. 4 + § 36 písm. n) (obe sa týkajú zákona o verejnej osobnej doprave) Požadujeme dodefinovať, že obec o zriadení zastávky informuje len dopravcov, ktorým vydala povolenie na prevádzkovanie liniek, ak takéto povolenie vydala. Povinnosť informovať dopravcov by sa mala vzťahovať len na dopravcov v rámci	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	mestskej a regionálnej dopravy. Odôvodnenie: V meste Bratislava v súčasnosti poskytuje dopravné služby niekoľko dopravcov, pričom nie je v možnostiach obce informovať všetkých týchto dopravcov o zriadení novej zastávky, nakoľko obec, v tomto prípade Bratislava nevydáva pre daných dopravcov povolenie a ani v minulosti dopravné licencie, a teda ani nedisponuje evidenciou všetkých dopravcov, ktorý poskytujú dopravné služby s využívaním zastávok a stanice v meste Bratislava. Máme za to, že obec má informovať dopravcov, ktorým vydala povolenie, pričom vyznenie ostatných dopravcov by mal zabezpečiť príslušný vyšší územný celok. Vplyv na činnosť Hlavného mesta: Zvýšenie administratívnej záťaže.			
hlavné mesto	§ 16 ods. 4 zákona o verejnej osobnej doprave Požadujeme upraviť znenie vety Miestne príslušný vyšší územný celok a obec informujú o zriadení zastávky dopravcov, ktorí majú platné povolenie na prevádzkovanie linky, a to najneskôr 15 dní pred dňom jej zriadenia. napr. na 15 dní po dňi jej zriadenia. Odôvodnenie: Podľa znenia predmetného odseku sa zastávka požaduje za zriadenú písomným oznámením zriaďovateľa miestne príslušnému vyššiemu územnému celku a obci (ak tá nie je zriaďovateľ zastávky), na území ktorého/ktorej sa zastávka. Súčasne s tým má miestne príslušný vyšší územný celok a obec informovať o zriadení zastávky dopravcov, ktorí majú platné povolenie na prevádzkovanie linky, a to najneskôr 15 dní pred dňom jej zriadenia. V uvedenom vidíme nesúlad, nakoľko vyšší územný celok nedisponuje informáciou o zriadení	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	zastávky 15 dní pred jej zriadením a rovnako tak to môže byť v určitých prípadoch aj v prípade obce. Navyiac zastávka môže byť zriadená aj mesiace pred tým, ako bude zaradená do prevádzky a pridaná do cestovného poriadku danej linky. Vplyv na Hlavné mesto: Zvýšenie administratívnej záťaže.			
hlavné mesto	§ 43 písm. o) zákona o verejnej osobnej doprave V súvislosti so stanovením minimálnych štandardov vybavenia autobusových staníc, odporúčame zaoberať sa aj možnosťou spoplatnenia využívania zastávok zo strany obce, v prípade ich využívania diaľkovou a medzinárodnou dopravou. Odôvodnenie: V prípade mesta Bratislavy sa nachádzajú autobusové zastávky, ktoré sú využívané medzinárodnými linkami, vďaka čomu môže cestujúca verejnosť cestovať z/do rôznych záujmových miest v meste a nie výhradne len na centrálnu autobusovú stanicu (zastávky Most SNP, Hlavná stanica). Z využívania týchto zastávok dopravcami prevádzkujúcimi tieto medzinárodné linky (komerčné) nemá správca resp. vlastník žiadny príjem, pričom musí vynakladať určité zdroje na údržbu týchto zastávok. V prípade umožnenia výberu symbolického poplatku za využívanie týchto zastávok v prípade diaľkovej a medzinárodnej dopravy, ak sa tak obec rozhodne, bude možné dané prostriedky využiť na údržbu týchto zastávok, ako aj prípadne na ich rozvoj. V prípade stanovenia minimálnych štandardov vybavenia autobusových staníc sa môže stať, že nebude vzhľadom na absentujúce minimálne vybavenie možné tieto zastávky preklasifikovať na stanice.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

IDŽK, s.r.o.	Čl. Čl. V. ods. bod 10. V Článku V bod 10. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
IDŽK, s.r.o.	Čl. Čl. V. ods. bod 11. V Článku V bod 11. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Návrhy na zlepšenie technického stavu dopravnej infraštruktúry a zvýšenie kapacity dopravných ciest na účel uprednostňovania verejnej osobnej dopravy predkladá Národná dopravná autorita Rade objednávateľov, ktorá ich schvaľuje. Navrhovaný presun schvaľovacej kompetencie výhradne na Ministerstvo dopravy SR nemá vecné opodstatnenie, nakoľko aj v Rade objednávateľov má Ministerstvo dopravy SR troch zástupcov a navyše po všeobecnom schválení konkrétneho návrhu zástupcami všetkých objednávateľov v Rade objednávateľov budú predložené návrhy optimálne zohľadňovať všeobecný verejný záujem.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
IDŽK, s.r.o.	Čl. Čl. V ods. bod 14. V Článku V bod 14 - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh činností, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. V prípade prijatia navrhovaného znenia by došlo k nariaďovaniu princípov a požiadaviek pre predajné, tarifné a kontrolné systémy zmluvných dopravcov iných objednávateľov výhradne z úrovne Národnej dopravnej autority a Ministerstva dopravy SR, ktoré však budú musieť finančne kompenzovať ostatní objednávatelia. Tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.			
IDŽK, s.r.o.	Čl. Čl. V. ods. bod 15. V Článku V bod 15. - žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Chápeme zmysel zmien navrhovaných v článku V, bodoch 10 až 14. Avšak tieto činnosti svojim výsledkom zasahujú do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy prostredníctvom ním zriadenej organizácie nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Preto ak má prísť k zmenám navrhovaným v článku V v bodoch 10 až 14, musia zostať v schvaľovacej pôsobnosti Rady objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam.			
IDŽK, s.r.o.	Čl. Čl. V. ods. bod 16. V Článku V bod 16. - žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Z uvedeného návrhu nie je jednoznačne zrejmé, či sa počet členov z 3 na 5 zvyšuje pre zástupcov Ministerstva lebo pre zástupcov Združenia samosprávnych krajov. Zámer legislatívca je možné zistiť až z ďalšej priloženej dokumentácie – z konsolidovaného znenia zákona 332/2023. Dôvodom pre zásadný nesúhlas je prevýšenie zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) voči zástupcom samosprávy. Pritom rozsah objednávaných dopravných výkonov tomuto pomeru nezodpovedá. Navrhované zvýšenie počtu členov Rady	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov, počet zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) bude väčšinový a tým preváži zástupcov samosprávy. Pritom rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné. Pre lepšiu ilustráciu dopĺňame pomer objednávaných dopravných výkonov jednotlivými objednávateľmi: Železničná doprava (objednáva štát) 33 000 000 vlkm 11% počet členov rady: 3+1, navrhované 5+1 Regionálna autobusová doprava (objednávajú VÚC) 187 000 000 vlkm 63% počet členov rady: 3 Mestská hromadná doprava (objednávajú obec) 80 000 000 vlkm 26% počet členov rady: 2			
IDŽK, s.r.o.	Čl. Čl. V. ods. bod 18. V Článku V bod 18 – navrhujeme v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a VÚC ako miestne príslušný správny orgán schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
IDŽK, s.r.o.	Čl. Čl. V. ods. bod 19. V Článku V bod 19 – navrhujeme v písmene m) za slovným	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	spojením „na svojom území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a obec ako miestne príslušný správny orgán schváli.			
IDŽK, s.r.o.	Čl. Čl. V. ods. bod 5. V Článku V bod 5 – navrhujeme v texte nového bodu (4) doplniť vo vete „Miestne príslušný vyšší územný celok a obec informujú o zriadení zastávky dopravcov ktorí majú platné povolenie na prevádzkovanie linky“ doplniť text „prechádzajúce danou zastávkou“ Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
IDŽK, s.r.o.	Čl. Čl. V. ods. bod 5. V Článku V bod 5 – navrhujeme v texte nového bodu (5) upraviť koniec vety nasledovne: „názov zastávky určuje príslušný správny orgán na návrh organizátora.“ Odôvodnenie: Lepšie zohľadnenie existujúceho spôsobu, kedy organizátor predloží návrh pomenovania zastávky a príslušný správny orgán ho schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
IDŽK, s.r.o.	Čl. Čl. V. ods. Bod 12. a 13. V Článku V body 12. a 13. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi pravidlá a štandardy dopravnej obslužnosti územia pre uplatňovanie nadväzností cestovných poriadkov pravidelnej dopravy alebo pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia pre dané záujmové územie ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrhy, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. Hlavným dôvodom je, že tieto rozhodnutia majú priamy finančný dopad na rozpočty samosprávnych krajov a miest, pričom tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.			
KOZSR	Čl. I bod 110 Navrhujeme v § 110 odsek 1 vypustiť písmeno c). Odôvodnenie: Ustanovenie je neprimerane tvrdé. Pri podmienených trestoch odňatia slobody platí, že ak sa odsúdený po skončení skúšobnej doby osvedčil, hľadá sa na neho akoby nebol odsúdený. Pri priestupkoch platí, že orgán, ktorý vedie evidenciu priestupkov, likviduje údaje z evidencie priestupkov po uplynutí piatich rokov od nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia o priestupku alebo od zaplatenia pokuty v blokovom konaní, ak osobitný zákon neustanovuje inak. Z uvedeného podľa nášho názoru vyplýva, že osoba, ktorá spácha trestný čin, za ktorý je podmienne odsúdená s odkladom, napríklad na jeden rok, by bola bezúhonná už po roku a osoba, ktorá spácha priestupok, čiže podstatne menšie previnenie stratí záznam o priestupku až po piatich rokoch.	O	A	

KOZSR	Čl. I bod 83 Takisto k zaručeniu bezpečnosti prevádzky podľa nášho názoru neprispieje nový § 91a. Podľa nášho názoru to bude mať opačný efekt aj vzhľadom k našim obavám uvádzaným v predchádzajúcom odseku.	O	N	§ 91a iba deklaruje existujúci stav. Ani doteraz sa piata časť zákona o dráhach (Bezpečnosť železničného systému) na uvedené dráhy nevzťahovala v súlade s § 62 ods. 5 platného zákona o dráhach (v novele § 62 ods. 3), keďže hovorí o železničnom systéme. V piatej časti dané ustanovenie nebolo exaktne uvedené, dotknuté subjekty si § 62 ods. 5 vykladali rôzne.
KOZSR	Čl. I bod 1 a bod 2 Z tohto nového rozdelenia špeciálnych dráh máme obavy, že to zjednoduší a urýchli vyčleňovanie častí niektorých dráh v zaujímavých lokalitách do súkromných rúk. Máme dojem, že by sa mohlo jednať o prípravu skrytej privatizácie časti dráh na slovenských železničiach.	O	N	Na prevod majetku štátu do vlastníctva inej osoby nemá vplyv zaradenie dráhy, či ide o železničnú dráhu alebo špeciálnu dráhu. Podmienky prevodu majetku štátu na inú osobu sú upravené zákonom č. 92/1991 Zb. o podmienkach prevodu majetku štátu na iné osoby a ten nerozlišuje druh dráhy. V prípade železničnej trate je len navyše podmienkou súhlas MO SR v súlade so zákonom č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

KSK	Čl. V. bod 10 V Článku V bod 10. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov	Z		Čl. V. sa vypúšťa z návrhu zákona.
KSK	Čl. V. bod 11 V Článku V bod 11. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Návrhy na zlepšenie technického stavu dopravnej infraštruktúry a zvýšenie kapacity dopravných ciest na účel uprednostňovania verejnej osobnej dopravy predkladá Národná dopravná autorita Rade objednávateľov, ktorá ich schvaľuje. Navrhovaný presun schvaľovacej kompetencie výhradne na Ministerstvo dopravy SR nemá vecné opodstatnenie, nakoľko aj v Rade objednávateľov má Ministerstvo dopravy SR troch zástupcov a navyše po všeobecnom schválení konkrétneho návrhu zástupcami všetkých objednávateľov v Rade objednávateľov budú predložené návrhy optimálne zohľadňovať všeobecný verejný záujem.	Z		Čl. V. sa vypúšťa z návrhu zákona.
KSK	Čl. V. 14 V Článku V bod 14 - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh činností, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej	Z		Čl. V. sa vypúšťa z návrhu zákona.

	pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. V prípade prijatia navrhovaného znenia by došlo k nariaďovaniu princípov a požiadaviek pre predajné, tarifné a kontrolné systémy zmluvných dopravcov iných objednávateľov výhradne z úrovne Národnej dopravnej autority a Ministerstva dopravy SR, ktoré však budú musieť finančne kompenzovať ostatní objednávateľia. Tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.			
KSK	Čl. V. bod 15 V Článku V bod 15. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Schválením navrhovaného znenia dôjde k bezprecedentnému zásahu do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté	Z		Čl. V. sa vypúšťa z návrhu zákona.

	rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam.			
KSK	Čl. V. bod 16 V Článku V bod 16. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov v prospech jediného objednávateľa. Dokonca aj keď z navrhovaného znenia nie je zrejmé, či sa má zvýšiť počet zástupcov ministerstva dopravy alebo Združenia samosprávnych krajov, nie je správne a korektné meniť aktuálny rovnovážny stav zástupcov všetkých objednávateľov verejnej osobnej dopravy. Hlavným dôvodom je skutočnosť, že rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné.	Z		Čl. V. sa vypúšťa z návrhu zákona.

KSK	Čl. V. bod 12. a 13. V Článku V body 12. a 13. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi pravidlá a štandardy dopravnej obslužnosti územia pre uplatňovanie nadväzností cestovných poriadkov pravidelnej dopravy alebo pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia pre dané záujmové územie ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrhy, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. Hlavným dôvodom je, že tieto rozhodnutia majú priamy finančný dopad na rozpočty samosprávnych krajov a miest, pričom tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu	Z		Čl. V. sa vypúšťa z návrhu zákona.
Mesto Prešov	Celému materiálu Pripomienka č. 1 Typ: zásadná pripomienka V Článku V bod 10. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. Pripomienka č. 2 Typ: zásadná pripomienka V Článku V bod 11. - žiadame vypustiť	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	navrhované znenie. Odôvodnenie: Návrhy na zlepšenie technického stavu dopravnej infraštruktúry a zvýšenie kapacity dopravných ciest na účel uprednostňovania verejnej osobnej dopravy predkladá Národná dopravná autorita Rade objednávateľov, ktorá ich schvaľuje. Navrhovaný presun schvaľovacej kompetencie výhradne na Ministerstvo dopravy SR nemá vecné opodstatnenie, nakoľko aj v Rade objednávateľov má Ministerstvo dopravy SR troch zástupcov a navyše po všeobecnom schválení konkrétneho návrhu zástupcami všetkých objednávateľov v Rade objednávateľov budú predložené návrhy optimálne zohľadňovať všeobecný verejný záujem. Pripomienka č. 3 Typ: zásadná pripomienka V Článku V body 12. a 13. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi pravidlá a štandardy dopravnej obslužnosti územia pre uplatňovanie nadväzností cestovných poriadkov pravidelnej dopravy alebo pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia pre dané záujmové územie ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrhy, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. Hlavným dôvodom je, že tieto rozhodnutia majú priamy finančný dopad na rozpočty samosprávnych krajov a miest, pričom tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu. Pripomienka č. 4 Typ: zásadná pripomienka V Článku V body			
--	--	--	--	--

	14 - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh činností, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. V prípade prijatia navrhovaného znenia by došlo k nariaďovaniu princípov a požiadaviek pre predajné, tarifné a kontrolné systémy zmluvných dopravcov iných objednávateľov výhradne z úrovne Národnej dopravnej autority a Ministerstva dopravy SR, ktoré však budú musieť finančne kompenzovať ostatní objednávateľia. Tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu. Pripomienka č. 5 Typ: zásadná pripomienka V Článku V bod 15. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Schválením navrhovaného znenia dôjde k bezprecedentnému zásahu do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného			
--	--	--	--	--

	odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam. Pripomienka č. 6 Typ: zásadná pripomienka V Článku V bod 16. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov v prospech jediného objednávateľa. Dokonca aj keď z navrhovaného znenia nie je zrejmé, či sa má zvýšiť počet zástupcov ministerstva dopravy alebo Združenia samosprávnych krajov, nie je správne a korektné meniť aktuálny rovnovážny stav zástupcov všetkých objednávateľov verejnej osobnej dopravy. Hlavným dôvodom je skutočnosť, že rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné.			
--	---	--	--	--

MFSR	Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu Cieľom návrhu je zníženie administratívnej záťaže dopravcov a iných osôb vykonávajúcich činnosti na dráhe, návrh upravuje nové prerozdelenie špeciálnych dráh za účelom zjednodušenia podmienok na ich prevádzkovanie, znižuje vek pre osobu, ktorá žiada o vydanie preukazu na železničné vozidlo s obmedzenou územnou pôsobnosťou na územie Slovenskej republiky a rýchlosťou do 65 km/h, zavádza nový inštitút licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru pre vlečkárov. Tieto zmeny majú vplyv aj na výber správnych poplatkov, ktoré sú upravené v čl. II (novela zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov). Predkladateľ v doložke vybraných vplyvov označil pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy z titulu zvýšenia príjmov štátneho rozpočtu v súvislosti s ustanovením nových správnych poplatkov a zvýšením už existujúcich správnych poplatkov. Tieto vplyvy týkajúce sa príjmovej časti rozpočtu sú kvantifikované v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu od roku 2025 vo výške 131 405 eur ročne. Uvedené berieme na vedomie. V súvislosti s predpokladanými rozpočtovými dôsledkami upozorňujeme, že v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu je potrebné v súlade s § 33 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných	O	N	Účinnosť zákona je 1. január 2025. Z uvedeného dôvodu návrh zákona nemôže mať rozpočtové vplyvy v roku 2024.
------	--	---	---	---

	vplyvov uvádzať vplyvy na bežný rok a tri nasledujúce rozpočtové roky (bežný rok je rok 2024).			
MFSR	Celému materiálu Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (napríklad v čl. I úvodnej vete slová „zákona č. 200/2022 Z. z., zákona č. 332/2023 Z. z. a zákona č. 205/2023 Z. z.“ nahradiť slovami „zákona č. 205/2023 Z. z. a zákona č. 332/2023 Z. z.“, v bode 3 úvodnej vete na začiatok vložiť slovo „V“, v § 3 ods. 3 písm. b) za slovo „nosného“ vložiť slovo „lana“ a slovo „komunikácií“ nahradiť slovom „komunikácii“, v bode 18 § 22a ods. 1 za slovo „typu“ a za slovo „uvedenie“ vložiť slová „železničného vozidla“, v § 22a ods. 5 za slovo „uvedenie“ vložiť slová „železničného vozidla“, v bode 25 slovo „písmene“ nahradiť slovom „písm.“, v bode 27 slová „sa za slovom“ nahradiť slovami „sa za slovo“, v bode 30 § 29 ods. 1 písm. d) vypustiť slovo „o“ (druhý výskyt) ako nadbytočné, v bode 40 slová „ods. 1, ods. 2, ods. 3 a ods. 4“ nahradiť slovami „ods. 1 až 4“, v bode 43 poznámku pod čiarou k odkazu 13a preformulovať takto: „13a) Zákon č. 358/2015 Z. z. o úprave niektorých vzťahov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o štátnej pomoci).“, v bode 44 slovo „alebo“ za slovom „záujme“ nahradiť čiarkou, bod 47 preformulovať takto: „47. V § 44 ods. 9 sa slovo „ktorý“ nahrádza slovom „ktorí“ a na konci sa pripája táto veta: „Dodatočná požiadavka na vlakovú trasu podľa prvej vety nezakladá povinnosť manažéra infraštruktúry postupovať podľa § 45 a 46.“, v bode 56 vzhľadom na vypustenie odseku 3	O	ČA	Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	doplniť aj vypustenie poznámky pod čiarou k odkazu 16, v bode 63 § 70 ods. 7 druhej vete vypustiť slovo „aj“, v bode 64 úvodnej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, v § 70 ods. 11 na konci za úvodzovky hore doplniť bodku, v bode 72 slovo „stanoví“ nahradiť slovom „určí“, v bode 74 § 76 ods. 21 vypustiť slovo „bud“ a za slovo „vlastník“ vložiť čiarku, v poznámke pod čiarou k odkazu 26ab na konci pripojiť slová „v znení neskorších predpisov“, v bode 79 slová „vypúšťajú slová“ nahradiť slovami „vypúšťa slovo“ a za slovo „a“ vložiť slovo „slová“, v bode 81 slová „vkladá čiarka“ nahradiť slovami „bodka nahrádza čiarkou“, v bode 82 poznámke pod čiarou k odkazu 29b za slová „Komisie (EÚ) 2018/763“ vložiť slová „z 9. apríla 2018“, v bode 89 § 102 ods. 1 písm. h) za slová „v prípadoch“ vložiť slovo „podľa“, v bode 93 na konci za slovom „predpisu“ vypustiť bodku, v bode 94 na konci za slovo „predpisu“ vložiť čiarku, v bode 100 § 103 ods. 2 písm. r) slová „informuje o zmene alebo odňatí ministerstvo“ nahradiť slovami „o zmene alebo odňatí týchto poverení informuje ministerstvo“, v bode 101 § 103 ods. 2 písm. u) slovo „predpisu“ nahradiť slovom „predpisu“, v bode 106 vypustiť bodku za slovom „úseku“, v bode 111 § 110 ods. 2 odkaz 36a nahradiť novým vhodným odkazom na zákon o registri trestov (vrátane príslušnej poznámky pod čiarou, pretože odkaz 36a je už v platnom zákone zavedený a odkazuje na zákon o e-Governmente, v bode 113 upraviť označenie prechodných ustanovení, pretože § 112i bude zákon obsahovať s účinnosťou od 1. apríla 2025, v bode 115 slovo „nahrádza“ nahradiť slovom „nahrádzajú“, v bode 121 sa slová „druhý bod až ôsmy bod vypúšťa“ nahradiť slovami			
--	---	--	--	--

	„vypúšťajú druhý až ôsmy bod“, v čl. II bodoch 1 až 12 a 18 až 32 slovo „Prílohe“ nahradiť slovom „prílohe“, v bode 3 slová „za slová“ nahradiť slovami „za slovami“, v bodoch 4 a 6 slová „sa v položke 70“ nahradiť slovami „položke 70 sa“, v bode 17 vypustiť slovo „písmen“ (štvrtý výskyt), v bode 22 slovo „eura“ nahradiť slovom „eur“, v bode 29 vypustiť slovo „sa“ (tretí výskyt) ako nadbytočné, v čl. III doplniť poslednú novelu – zákon č. 42/2024 Z. z., v čl. IV bode 2 poznámke pod čiarou k odkazu 11ba na konci pripojiť slová „v znení neskorších predpisov.“ a v poznámke pod čiarou k odkazu 11bb na konci pripojiť slová „v znení zákona č. 432/2013 Z. z.“, vzhľadom na vloženie nového odseku 4 v § 11 v bode 6 je potrebnú upraviť vnútorné odkazy v § 12 ods. 1 písm. c) a § 12 ods. 2 písm. d) platného zákona, v bode 16 za slovo „podmienky“ vložiť slovo „podľa“, v bode 28 doplniť skutočnosť, od ktorej sa počíta platnosť vyhlásenia o uznaní skúšajúceho rušnovodiča, v bode 32 úvodnej vete slová „V § 37 sa dopĺňa písmeno i)“ nahradiť slovami „§ 37 sa dopĺňa písmenom i)“, v bode 41 § 43 ods. 6 písm. c) za slovo „udelená“ vložiť slovo „licencia“, v čl. V bode 1 § 4 ods. 2 druhej vete spresniť, podľa akého vykonávacieho predpisu určuje objednávatel' v súčinnosti s dopravcom prepravný poriadok na poskytovanie dopravných služieb, v bode 5 § 16 ods. 4 druhej vete vypustiť slová „miestne príslušnému“ a slová „miestne príslušnej“ ako nadbytočné, v tretej a piatej vete slová „Miestne príslušný vyšší“ nahradiť slovom „Vyšší“, v piatej vete slovo „správou“ nahradiť slovami „za správcu“).			
--	--	--	--	--

MFSR	Doložke vybraných vplyvov Z formálneho hľadiska upozorňujeme, že v bode 9. doložky vybraných vplyvov sa vplyv na dlhodobú udržateľnosť verejných financií označuje len v prípade posudzovania zmien v I. a II. pilieri univerzálneho dôchodkového systému dôchodkového zabezpečenia s identifikovaným vplyvom od 0,1 % HDP na dlhodobom horizonte.	O	A	
MINCRS	Čl. I 1. V čl. I bode 9 odporúčame vypustiť slová „na konci“.	O	A	
MINCRS	Čl. IV 10. V čl. IV bode 23 odporúčame za odkazom 20aa znak „)“ vypustiť z horného indexu.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 11. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. I k bodu 18 a čl. II k bodu 12 odporúčame za slová „2007/756/ES“ vložiť slová „(Ú. v. EÚ L 268, 26. 10. 2018)“.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 12. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. I k bodu 38 odporúčame za slovami „na zákon“ vložiť slová „Národnej rady Slovenskej republiky“.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 13. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. I k bodom 52, 55, 74 a 80, čl. II k bodom 10 a 11 a 26 a v čl. V bode 15 odporúčame skratku „SR“ nahradiť slovami „Slovenskej republiky“.	O	A	

MINCRS	K dôvodovej správe 14. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. I k bodu 106 a čl. IV k bodu 38 odporúčame skratku „NR SR“ nahradiť slovami „Národnej rady Slovenskej republiky“.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 15. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. I k bodom 55 až 57, 74 a 78 odporúčame skratku „EÚ“ nahradiť slovami „Európskej únie“.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 16. V osobitnej časti dôvodovej správy odôvodnenie čl. I k bodu 71 odporúčame zlúčiť s odôvodnením k bodom 68 a 69, keďže ide o totožné odôvodnenie.	O	N	Nenasledujú za sebou.
MINCRS	K dôvodovej správe 17. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. I k bodu 95 odporúčame za slovami „č. 352/2009“ vložiť slová „(Ú. v. L 121, 3. 5. 2013)“.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 18. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. I k bodu 100 odporúčame slová „neskorších predpisov“ nahradiť slovami „zákona č. 527/2003 Z. z.“.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 19. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. I k bodu 107 odporúčame za slovom „dopravy“ vložiť slová „(Ú. v. EÚ L 307, 23. 11. 2017)“.	O	A	

MINCRS	Čl. I 2. V čl. I bode 40 odporúčame slová „ods. 1, ods. 2, ods. 3 a ods. 4“ nahradiť slovami „ods. 1 až 4“.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 20. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. II k bodu 12 odporúčame za slovom „zákona“ vložiť slová „Národnej rady Slovenskej republiky“ a za slová „881/2004“ vložiť slová „(Ú. v. EÚ L 138, 26. 5. 2016)“.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 21. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. II k bodu 18 odporúčame za slovami „2016/797“ vložiť slová „(Ú. v. EÚ L 90, 6. 4. 2018)“ a za slová „č. 653/2007“ vložiť slová „(Ú. v. EÚ L 129, 25. 5. 2018)“.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 22. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. II k bodu 29 odporúčame za slovom „zákon“ vložiť slová „Národnej rady Slovenskej republiky“.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 23. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. II k bodu 30 a 31 odporúčame za slovom „vyhlášky“ vložiť slová „Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky“ a slová „neskorších predpisov“ nahradiť slovami „vyhlášky č. 180/2020 Z. z.“.	O	A	
MINCRS	K dôvodovej správe 24. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. IV k bodu 11	O	A	

	odporúčame slová „(zákon o byrokracii)“ nahradiť slovami „(zákon proti byrokracii) v znení neskorších predpisov“.			
MINCRS	K dôvodovej správe 25. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. IV odporúčame odôvodnenie k bodom 13, 16, 19 a 21 zlúčiť do jedného odôvodnenia, keďže ide o totožné odôvodnenie.	O	N	Nenasledujú za sebou.
MINCRS	K dôvodovej správe 26. V osobitnej časti dôvodovej správy čl. V k bodu 15 odporúčame za slovami „332/2023 Z. z.“ vložiť slová „o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov“.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
MINCRS	K doložke vybraných vplyvov 27. V doložke vybraných vplyvov bode 7 odporúčame skratku „EP A“ nahradiť slovami „Európskeho parlamentu a“ a za slovami „rámec smernice“ vložiť bodku okrem posledného použitia.	O	A	
MINCRS	Čl. I 3. V čl. I bode 64 odporúčame na konci bodu doplniť bodku.	O	A	
MINCRS	Čl. I 4. V čl. I bode 74 odporúčame v poznámke pod čiarou k odkazu 26ab na konci doplniť slová „v znení neskorších predpisov“.	O	A	
MINCRS	Čl. I 5. V čl. I bode 78 odporúčame v poznámke pod čiarou k odkazu 27a znak „)“ vypustiť z horného indexu a za slovami „16. mája	O	A	

	2019“ vložiť čiarku. Zároveň odporúčame na konci vložiť dodatok „v platnom znení“. Podľa bodu 62.10. prílohy č. 1 LPV SR „Ak má právne záväzný akt Európskej únie jednu alebo viacero novelizácií, uvádza sa s dodatkom „...v platnom znení“. Nariadenie Komisie citované v poznámke pod čiarou k odkazu 27a bolo zmenené 28. septembra 2023.			
MINCRS	Čl. I 6. V čl. I bode 82 odporúčame v poznámke pod čiarou k odkazu 29b za slovami „(EÚ) 2018/763“ vložiť slová „z 9. apríla 2018“.	O	A	
MINCRS	Čl. I 7. V čl. I bode 101 odporúčame slovo „prepdisu“ nahradiť slovom „predpisu“.	O	A	
MINCRS	Čl. I 8. V čl. I bode 121 odporúčame slovo „vypúšťa“ umiestniť za slovom „sa“.	O	A	
MINCRS	Čl. IV 9. V čl. IV bode 2 odporúčame v poznámke pod čiarou k odkazu 11ba za slovami „č. 513/2009 Z. z.“ vložiť slová „v znení neskorších predpisov“ a v poznámke pod čiarou k odkazu 11bb za slovami „č. 513/2009 Z. z.“ vložiť slová „v znení zákona č. 432/2013 Z. z.“.	O	A	
MKSR	Celému materiálu K čl. I K bodu 1: V § 2 ods. 6 je potrebné slovo „najmä“ nahradiť slovami „a to“, pretože by to mal byť taxatívny výpočet. Odôvodnenie: Súlad s dôvodovou správou, podľa ktorej	O	ČA	Čl. I bod 1 neakceptovaný, do budúcnosti nevyklúčujeme, že medzi špeciálne dráhy bude zaradená aj iná

	špeciálne dráhy sa rozdeľujú na tri kategórie a nepripúšťa možnosť aj ďalších kategórií. K bodu 3: V úvodnej vete je potrebné za číslovkou „3.“ doplniť predložku „V“. Odôvodnenie: Súlad s bodom 30.3. prílohy č. 1 legislatívnych pravidiel vlády. K bodu 27: Navrhujeme úvodnú vetu naformulovať takto: „V § 28 ods. 7 druhá veta znie:“, a to vzhľadom na viaceré zmeny navrhované v tejto vete. K bodu 28: Slová „v štátnom vlastníctve“ odporúčame nahradiť slovami „vo vlastníctve štátu“. Odôvodnenie: Súlad s čl. 20 ods. 2 Ústavy SR a § 134 ods. 2 a § 135 Občianskeho zákonníka, ktoré pojem „štátne vlastníctvo“ nepoznajú. Túto pripomienku máme aj ku všetkým ustanoveniam zákona, v ktorých sa používa pojem „štátne vlastníctvo“. K bodu 32: Vzhľadom na odôvodnenie tohto bodu odporúčame zvážiť doplniť ďalšie písmeno, v ktorom by bola samostatná podmienka na zrušenie povolenia na prevádzkovanie dráhy: „prevádzkovateľovi dráhy bola uložená pokuta“. K bodu 64: V úvodnej vete je potrebné skratku „ods.“ vypísať. Odôvodnenie: Súlad s bodom 30.3. prílohy č. 1 legislatívnych pravidiel vlády. K bodu 89: Za slovom „prípadoch“ je potrebné doplniť slovo „podľa“. Odôvodnenie: Gramatická pripomienka. K bodu 94: Na konci za slovom „predpisu“ má byť čiarka, pretože ide o prvý bod. K bodu 100: Je nesprávne odôvodňovať doplnenie kompetencie úradu ustanovením § 47 ods. 2 Správneho poriadku. Povinnosť podľa § 47 ods. 2 sa týka účastníka konania, ktorému ak sa vo výroku rozhodnutia ukladá povinnosť na plnenie, správny orgán v ňom určí aj lehotu na plnenie. Navrhovaná povinnosť sa ale týka úradu, teda správneho orgánu. K bodu 107: V § 109 ods. 13 časti		dráha. Čl. I bod 28 neakceptovaný, ide o zaužívaný pojem v platnom zákone.
--	--	--	---

	na konci je potrebné spojku „a“ pred slovom „podľa“ nahradiť spojkou „, alebo“. Odôvodnenie: Vzhľadom na dôvodovú správu, podľa ktorej „doplníme správny delikt aj o neplnenie povinnosti podľa osobitného predpisu“, nejde o kumulatívne podmienky. Podľa navrhovaného znenia by prevádzkovateľ servisného zariadenia musel nedodržať podmienky alebo neplniť povinnosti nielen podľa zákona č. 513/2009 Z. z., ale zároveň aj podľa osobitného predpisu.			
MOSR	Čl. I bodu 74 K čl. I bodu 74 1. Odporúčame v § 76 ods. 25 v úvodnej vete za slovom „že“ vypustiť slovo „je“ a v písmene a) na začiatok vložiť slovo „je“. Odôvodnenie: Legislatívnotechnická pripomienka 2. V poznámke pod čiarou k odkazu 26ab odporúčame na konci pripojiť slová „v znení neskorších predpisov. Odôvodnenie: Úpravu v poznámke pod čiarou navrhujeme z dôvodu správnej citácie právneho predpisu.	O	A	
MOSR	Čl. I bodu 48 Odporúčame text novelizačného bodu upraviť takto: „48. V § 50 ods. 3 sa vypúšťa slovo „akútnej“ a za slovo „rekonštrukcie,“ sa vkladá slovo „modernizácie,““. Odôvodnenie: Legislatívnotechnická pripomienka z dôvodu použitia rovnakej legislatívnej techniky ako v bode 102.	O	A	
MOSR	Čl. I bodu 43 Odporúčame v poznámke pod čiarou k odkazu 13 citovať platný právny predpis: „Zákon č. 358/2015 Z. z. o úprave niektorých vzťahov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci a o	O	A	

	zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o štátnej pomoci)“. Odôvodnenie: Zákon č. 231/1999 Z. z. o štátnej pomoci v znení neskorších predpisov, ktorý je uvedený v poznámke pod čiarok k odkazu 13a, bol zrušený zákonom č. 358/2015 Z. z. o úprave niektorých vzťahov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o štátnej pomoci).			
MOSR	Čl. I bodu 82 Odporúčame v poznámke pod čiarou k odkazu 29b za slová Komisie (EÚ)2018/763“ vložiť slová „z 9. apríla 2018“. Odôvodnenie: Legislatívnotechnická pripomienka.	O	A	
MOSR	Čl. III úvodnej vete Odporúčame v úvodnej vete za slovami „zákona č. 429/2022“ slovo „a“ nahradiť čiarkou a za slovami „č. 48/2023 Z. z.“ odporúčame vložiť slová „a zákona č. 42/2024“. Odôvodnenie: Úpravu navrhujeme z dôvodu doplnenia poslednej novelizácie zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, a to zákona č. 42/2024 Z. z.	O	A	
MOSR	Čl. I bodu 89 V § 102 ods. 1 pís. h) odporúčame za slovami „v prípadoch“ vložiť slovo „podľa“.	O	A	
MOSR	Čl. I bodu 108 V § 109 ods. 16 písm. b) odporúčame slová „(§ 76 ods. 22)“	O	A	

	nahradiť slovami „(§ 76 ods. 23)“. Odôvodnenie: Navrhujeme uviesť správnu citáciu ustanovenia.			
MOSR	K dôvodovej správe (k bodom 40 až 43) V osobitnej časti dôvodovej správy v odôvodnení k bodom 40 až 43 odporúčame v zavedenej legislatívnej skratke slová „2021/34/ES“ nahradiť slovami „2012/34/EÚ“ z dôvodu správnej citácie názvu právneho predpisu. Túto úpravu odporúčame aj v osobitnej časti dôvodovej správy k bodom 44 a 45, 46, 49, 52, 53.	O	A	
MVSR	Čl. I 1. V bode 15 § 20 ods. 7 sa zavádza definícia trolejbusu, ktorá v právom poriadku SR zatiaľ absentuje napriek tomu, že sa tento pojem uvádza vo viacerých právnych predpisoch. Preto vítame iniciatívu Ministerstva dopravy SR v tomto smere. Máme však za to, že navrhované vymedzenie trolejbusu nekorešponduje so základným a systémovým delením vozidiel (cestné, dráhové). Na základe súčasnej legislatívy platí, že trolejbus je jedným z druhov dráhových vozidiel (§ 20 ods. 1 zákona o dráhach). Jedinou definíciou dráhového vozidla je definícia podľa § 2 písm. a) vyhlášky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh, podľa ktorej je dráhovým vozidlom „dopravný prostriedok s pohonom alebo bez neho určený na pohyb dráhových vozidiel na dráhe, prepravu osôb, zvierat a vecí, na vykonávanie činností súvisiacich s výstavbou a údržbou dráhy alebo s prevádzkovaním dráhy, vedený pri svojom pohybe po dráhe“. Z toho vyplýva, že trolejbusom môže byť v súčasnosti len taký dopravný prostriedok, ktorý je vedený po dráhe, t. j. nie je	Z	A	§ 20 ods. 7, ktorý upravoval definíciu trolejbusu bol vypustený. Problematika schvaľovania typov trolejbusov s pomocným pohonom bude riešená na základe legislatívneho návrhu vypracovaného pracovnou skupinou.

	schopný/spôsobilý jazdiť mimo nej. To považujeme za správne, logické, v súlade s prirodzeným a gramatickým významom tohto slova a preto za potrebné zachovať. Trolejbus, ktorý je v rámci svojej štandardnej prevádzky v cestnej premávke schopný/spôsobilý jazdiť aj mimo dráhy (tzv. parciálny trolejbus, trolejbus s pomocným pohonom, hybridný trolejbus) nemožno preto považovať (len) za dráhové vozidlo. V prípade svojho pohybu mimo trolejového vedenia plne napĺňa definíciu motorového vozidla podľa § 2 ods. 2 písm. b) zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke, keďže ide o vozidlo navrhnuté a vyrobené na prevádzku v cestnej premávke, ktoré sa pohybuje vlastnými prostriedkami na základe vlastného pohonu. Z toho následne vyplýva potreba jeho schválenia nielen ako dráhového vozidla podľa zákona o dráhach, ale aj jeho schválenia podľa zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a nadväzujúce povinnosti jeho vlastníka/držiťa podľa zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke (§ 114 ods. 1). Keďže sa takýto druh trolejbusov používa čoraz viac a s ohľadom na neustály technologický progres v tejto oblasti, je nevyhnutné mať do budúca jasne a jednoznačne nastavené parametre používania vozidiel, ktorých technické aspekty sa prelínajú rôznymi druhmi dopravných prostriedkov. Vzhľadom na uvedené žiadame v bode 15 § 20 ods. 7 slová „môže byť“ nahradiť slovom „je“ a na vhodnom mieste zákona o dráhach uviesť blanketné ustanovenie o tom, že na trolejbus, ktorého pohyb nemusí byť závislý od napájania z trakčného vedenia, sa vzťahujú aj ustanovenia osobitného			
--	---	--	--	--

	predpisu s odkazom na zákon č. 106/20018 Z. z. a zákon č. 8/2009 Z. z.			
MVSR	Čl. I 2. V nadväznosti na predchádzajúcu pripomienku žiadame do čl. I vložiť nový novelizačný bod, ktorý znie: „X. V § 22 ods. 2 sa na konci pripája táto veta: „Podmienkou schválenia typu trolejbusu je preukázanie schválenia podľa osobitného predpisu.x)“. Poznámka pod čiarou k odkazu x znie: „x) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14. 6. 2018) v platnom znení.“. Odôvodnenie: Trolejbus je síce dráhové vozidlo, ale ide o vozidlo, ktoré je odvodené od autobusu a upravené pre jazdu po trolejbusovej dráhe. Z tohto dôvodu by mal trolejbus plniť technické požiadavky platné pre autobus (od osvetlenia vozidla, cez brzdenie až po vybavenie), okrem vybavenia na pohon trolejbusu. Preto je nevyhnutné, aby trolejbus mal schválenie podľa nariadenia (EÚ) 2018/858. Takéto schválenie vyžadujú aj niektoré iné členské štáty.	Z	A	Problematika schvaľovania typov trolejbusov s pomocným pohonom bude riešená na základe legislatívneho návrhu spracovaného pracovnou skupinou.
MVSR	Čl. I 3. V bode 7 § 14 ods. 7 žiadame vypustiť slová „v jednom jazdnom pruhu“, za slovo „premávky“ vložiť čiarku a slová „ktoré sú dráhovým značkám alebo dráhovým pravidlám nadradené“ Odôvodnenie: V prípadoch, ak električková dráha,	Z	A	Úprava ustanovenia § 14 ods. 7 vypustená.

	trolejbusová dráha alebo špeciálna dráha používa pozemnú komunikáciu, je potrebné legislatívne upraviť nadradenosť právnych predpisov upravujúcich pravidlá pri jazde dráhových vozidiel, resp. ich prevádzky tak, aby bolo jednoznačne zrejmé, ktoré pravidlá majú prednosť. Bez takejto úpravy môže dôjsť k situácii, kedy bude dráhovou značkou určená prednosť v jazde a dopravnou značkou povinnosť dať prednosť v jazde. Z uvedeného dôvodu navrhujeme, aby bolo jednoznačne upravené, ktoré pravidlá majú v uvedených prípadoch prednosť, resp. ktorými pravidlami sa má vodič dráhového vozidla riadiť. Z pohľadu pravidiel cestnej premávky platí, že aj električka alebo trolejbus sú v cestnej premávke motorové vozidlá, ktoré musia dodržiavať pravidlá cestnej premávky (a preto má električka špecifické pravidlá oproti iným vozidlám). Okrem toho považujeme doplnenie toho, že ide o riešenie spoločnej prevádzky dráhovej a cestnej premávky len v jednom jazdnom pruhu za nesprávne a zmätočné. Spoločnú prevádzku môže mať dráhová a cestná premávka aj na miestach, kde nemožno hovoriť o spoločnej prevádzke v jednom jazdnom pruhu (napr. vchádzanie dráhových vozidiel na cestu z otočiska, vozovne a pod.) alebo kde by mohlo byť diskutabilné, či ide o spoločnú prevádzku v jednom jazdnom pruhu (napr. združené zastávky).			
MVSR	Čl. V 4. V čl. V žiadame vložiť nový bod 4, ktorý znie: „4. V § 16 ods. 2 sa na konci pripája táto veta: „Zriaďovateľ môže zriadiť zastávku iba na základe stanoviska dopravného inšpektorátu vydaného v rozsahu jeho pôsobnosti podľa osobitných	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	predpisov.x)“ Poznámka pod čiarou k odkazu x znie: „x) Například zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení v znení neskorších predpisov.“. Odôvodnenie: Podľa súčasného znenia zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej doprave, ako aj z predloženého návrhu vyplýva, že na zriadenie zastávky nie je potrebné stanovisko, resp. vyjadrenie dopravného inšpektorátu. So zriadením priamo súvisí aj zmena organizácie dopravy, pričom zastávka priamo ovplyvňuje bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Pri zriaďovaní zastávky je z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky okrem iného dôležité posúdiť rozhládové pomery, šírku cesty, resp. jazdných pruhov, existujúce dopravné značenie, resp. organizáciu dopravy, vhodnosť miesta a spôsobu realizácie zastávky s ohľadom na plynulosť cestnej premávky, existencia peších trás, prechodov pre chodcov. Bez stanoviska dopravného inšpektorátu môže dôjsť k zriadeniu zastávky na miestach, na ktorých môže samotným zriadením zastávky dôjsť k ohrozeniu účastníkov cestnej premávky pri jej používaní.			
MZSR	vlastnému materiálu k čl. I bodu 115 Odporúčame slovo „nahrádza“ nahradiť slovom „nahrádzajú“. Odôvodnenie: Formálna pripomienka.	O	A	
MZSR	vlastnému materiálu k čl. I bodu 64 Odporúčame slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“. Odôvodnenie: Legislatívno – technická pripomienka.	O	A	

MZSR	vlastnému materiálu k čl. I bodu 25 Odporúčame slovo „písmene“ nahradiť slovom „písm.“. Odôvodnenie: Legislatívno – technická pripomienka.	O	A	
NBÚ	K návrhu uznesenia vlády Slovenskej republiky Odporúčame predkladateľovi návrh uznesenia vlády Slovenskej republiky formálne upraviť, napríklad v „Informačnom bloku“ v časti „Predkladateľ.“ sa slovo „Minister“ nahrádza slovom „minister“, v časti „A. schvaľuje“ sa vypúšťa slovo „Vláda“. Odôvodnenie: Formálna úprava textu.	O	A	
NBÚ	K dôvodovej správe – osobitnej časti Odporúčame predkladateľovi osobitnú časť dôvodovej správy formálne upraviť, napríklad v Čl. I sa slová „K bodom 17:“ nahrádzajú slovami „K bodu 17:“, slová „K bodom 18:“ sa nahrádzajú slovami „K bodu 18:“, v časti „K bodu 22:“ sa slová „v vzdelávacom zariadení“ nahrádzajú slovami „vo vzdelávacom zariadení“, slová „K bodu 27 až 29:“ sa nahrádzajú slovami „K bodom 27 až 29:“, slová „K bodu 75 a 76:“ sa nahrádzajú slovami „K bodom 75 a 76:“, slová „K bodu 86 a 87:“ sa nahrádzajú slovami „K bodom 86 a 87:“, slová „K bodu 93 a 94:“ sa nahrádzajú slovami „K bodom 93 a 94:“, v Čl. II sa slová „K bodu 7 :“ nahrádzajú slovami „K bodu 7:“, slová „K bodu 30 a 31:“ sa nahrádzajú slovami „K bodom 30 a 31:“, v Čl. IV sa slová „K bodu 27 a 28:“ nahrádzajú slovami „K bodom 27 a 28:“, v Čl. V sa slová „K bodu 10 až 14:“ nahrádzajú slovami „K bodom 10 až 14:“, slová „K bodu 17 až 19:“ sa nahrádzajú slovami „K bodom 17 až 19:“ a slová „legislatívno – technická	O	A	

	úprava“ sa v celom texte nahrádzajú slovami „legislatívno-technická úprava“. Odôvodnenie: Formálna úprava textu.			
NBÚ	K vlastnému materiálu – Čl. I - novelizačný bod 114. Vo vlastnom materiáli v Čl. I v novelizačnom bode 114. sa slová „V prílohe č. 4 bode 2. 6 druhej vete“ nahrádzajú slovami „V prílohe č. 4 bode 2.6 druhej vete“. Odôvodnenie: Formálna úprava textu.	O	A	
NBÚ	K dôvodovej správe – všeobecnej časti Vo všeobecnej časti dôvodovej správy v štvrtom odseku sa slová „v vzdelávacom zariadení“ nahrádzajú slovami „vo vzdelávacom zariadení“. Odôvodnenie: Formálna úprava textu.	O	A	
NSK	V Článku V bod 10. V Článku V bod 10. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
NSK	V Článku V bod 11. V Článku V bod 11. – navrhujeme zmeniť text „po schválení Ministerstvom ich“ na „po schválení Radou objednávateľov ich“. Odôvodnenie: Spresnenie, kto schvaľuje tieto návrhy (viď kontext ďalších našich pripomienok)	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

NSK	V Článku V bod 14. V Článku V bod 14. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh činností, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. V prípade prijatia navrhovaného znenia by došlo k nariaďovaniu princípov a požiadaviek pre predajné, tarifné a kontrolné systémy zmluvných dopravcov iných objednávateľov výhradne z úrovne Národnej dopravnej autority a Ministerstva dopravy SR, ktoré však budú musieť finančne kompenzovať ostatní objednávateľia. Tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
NSK	V Článku V bod 15. V Článku V bod 15. - žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Chápeme zmysel zmien navrhovaných v článku V, bodoch 10 až 14. Avšak tieto činnosti svojim výsledkom zasahujú do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy prostredníctvom ním zriadenej organizácie nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Preto ak má prísť k zmenám navrhovaným v článku V v bodoch 10 až 14, musia zostať v schvaľovacej pôsobnosti Rady objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídateľné dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam.			
NSK	V Článku V bod 16. V Článku V bod 16. - žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Z uvedeného návrhu nie je jednoznačne zrejmé, či sa počet členov z 3 na 5 zvyšuje pre zástupcov Ministerstva alebo pre zástupcov Združenia samosprávnych krajov. Zámer legislatívca je možné zistiť až z ďalšej priloženej dokumentácie – z konsolidovaného znenia	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	zákona 332/2023. Dôvodom pre zásadný nesúhlas je prevýšenie zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) voči zástupcom samosprávy. Pritom rozsah objednávaných dopravných výkonov tomuto pomeru nezodpovedá. Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov, počet zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) bude väčšinový a tým preváži zástupcov samosprávy. Pritom rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné. Pre lepšiu ilustráciu dopĺňame pomer objednávaných dopravných výkonov jednotlivými objednávateľmi: Železničná doprava (objednáva štát) 33 000 000 vlkm 11% počet členov rady: 3+1, navrhované 5+1 Regionálna autobusová doprava (objednávajú VÚC) 187 000 000 vlkm 63% počet členov rady: 3 Mestská hromadná doprava (objednávajú obce) 80 000 000 vlkm 26% počet členov rady: 2			
NSK	V Článku V bod 18. V Článku V bod 18. – navrhujeme v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a VÚC ako miestne príslušný správny orgán schváli.			
NSK	V Článku V bod 19. V Článku V bod 19. – navrhujeme v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a obec ako miestne príslušný správny orgán schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
NSK	V Článku V bod 5. V Článku V bod 5. – navrhujeme v texte nového bodu (4) doplniť vo vete „Miestne príslušný vyšší územný celok a obec informujú o zriadení zastávky dopravcov ktorí majú platné povolenie na prevádzkovanie linky“ doplniť text „prechádzajúce danou zastávkou“ Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
NSK	V Článku V bod 5. V Článku V bod 5. – navrhujeme v texte nového bodu (5) upraviť koniec vety nasledovne: „názov zastávky určuje príslušný správny orgán na návrh organizátora.“ Odôvodnenie: Lepšie zohľadnenie existujúceho spôsobu, kedy organizátor	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	predloží návrh pomenovania zastávky a príslušný správny orgán ho schváli.			
NSK	V Článku V bod 9. V Článku V bod 9. – žiadame vypustiť navrhované znenie písm. x) Odôvodnenie: Súvis s našou pripomienkou k Čl. V ods. 15, ponechanie súčasnej kompetencie Rade objednávateľov.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
NSK	V Článku V body 12. a 13. V Článku V body 12. a 13. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi pravidlá a štandardy dopravnej obslužnosti územia pre uplatňovanie nadväzností cestovných poriadkov pravidelnej dopravy alebo pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia pre dané záujmové územie ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrhy, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. Hlavným dôvodom je, že tieto rozhodnutia majú priamy finančný dopad na rozpočty samosprávnych krajov a miest, pričom tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 1. K bodu 3: Žiadame predkladateľa, aby bod 3 doložky zlučiteľnosti upravil v súlade s prílohou č. 2 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky a v bode 3 písm. a)	O	A	

	uvádzal relevantné ustanovenia primárneho práva EÚ, v bode 3 písm. b) relevantné ustanovenia sekundárneho práva EÚ a v bode 3 písm. c) relevantnú judikatúru Súdneho dvora EÚ.			
OAPSVLÚVSR	K návrhu zákona: 1. K Čl. I bod 20 návrhu zákona: § 24b ods. 3) predloženého návrhu zákona je formulovaný zmätočne, žiadame formuláciu upraviť.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K transpozícii a tabuľke zhody so smernicou (EÚ) 2016/797 v platnom znení: 1. Preukazovanie transpozície čl. 7 ods. 3 smernice prostredníctvom navrhovaného znenia § 70 ods. 8 predloženého návrhu zákona pokladáme za irelevantné, vzhľadom na to, že čl. 7 ods. 3 smernice vyžaduje iba oznámenie rozhodnutia daného členského štátu neuplatňovať jednu alebo viacero TSI, pričom § 70 ods. 8 predloženého návrhu zákona vyžaduje schválenie žiadosti o výnimku Európskou komisiou na to, aby sa výnimka mohla uplatňovať. Za relevantné transpozičné opatrenie k čl. 7 ods. 3 smernice považujeme § 70 ods. 7 predloženého návrhu zákona, žiadame predkladateľa o adekvátne vyplnenie tabuľky zhody.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 2. K bodu 4 písm. a): v bode 4 písm. a) žiadame uviesť informáciu, že ostatné relevantné smernice a nariadenia uvedené v bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti už boli do slovenského právneho poriadku prebrané, resp. implementované.	O	A	

OAPSVLÚVSR	K návrhu zákona: 2. K Čl. I bod 21 návrhu zákona: V § 25 ods. 2) žiadame formuláciu „Bez preukazu na vedenie dráhového vozidla môže osoba viesť...“ upraviť nasledovne: „Osoba bez preukazu na vedenie dráhového vozidla môže viesť...“ z dôvodu zrozumiteľnosti.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K transpozícii a tabuľke zhody so smernicou (EÚ) 2016/797 v platnom znení: 2. Preukazovanie transpozície čl. 47 ods. 6 smernice prostredníctvom navrhovaného znenia § 76 ods. 23 predloženého návrhu zákona pokladáme za nedostatočnú, keďže čl. 47 ods. 6 smernice vyžaduje bezodkladné nahlásenie akejkoľvek zmeny údajov zapísaných do registra, avšak § 76 ods. 23 predloženého návrhu zákona určuje lehotu na nahlásenie zmeny údajov bezpečnostnému orgánu do 60 dní. Máme zato, že lehota 60 dní nezodpovedá požiadavke bezodkladného nahlásenia zmien. Žiadame prehodnotiť danú lehotu.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 3. K bodu 4 písm. b): v bode 4 písm. b) žiadame predkladateľa uviesť konanie v súvislosti so smernicou (EÚ) 2016/797 v platnom znení podľa čl. 258 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ktoré voči Slovenskej republike v súčasnosti prebieha. Konanie INFR(2023)4016 je v štádiu formálnej výzvy, ktorá bola Slovenskej republike doručená listom C(2023)7222 final zo dňa 16.11.2023. Žiadame doplniť informáciu, či a ak áno, do akej miery predložený návrh zákona na konanie reflektuje.	O	N	Konanie INFR(2023)4016, ktoré je v štádiu formálnej výzvy, ktorá bola Slovenskej republike doručená listom C(2023)7222 final zo dňa 16.11.2023 nesúvisí s transpozíciou uvedenej smernice, ale s nesprávnou implementáciou v konkrétnom prípade, zodpovedným subjektom je Dopravný úrad.

OAPSVLÚVSR	K návrhu zákona: 3. K Čl. I bod 46 návrhu zákona: § 46 ods. 2) predloženého návrhu zákona odkazuje v poznámke pod čiarou č. 14a na Prílohu VII delegovaného rozhodnutia (EÚ) 2017/2075. Upozorňujeme, že delegované rozhodnutie (EÚ) 2017/2075 prílohu VII neobsahuje. Delegované rozhodnutie (EÚ) 2017/2075 obsahuje iba jednu prílohu bez číselného označenia, v ktorej novelizuje, resp. nahrádza prílohu VII k smernici 2012/34/EÚ. Žiadame o adekvátnu úpravu poznámky pod čiarou č. 14a a to nasledovne: „Príloha k delegovanému rozhodnutiu Komisie (EÚ) 2017/2075 zo 4. septembra 2017, ktorým sa nahrádza príloha VII k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 295, 14.11.2017).“	O	A	
OAPSVLÚVSR	K návrhu zákona: 4. K Čl. I bod 78 návrhu zákona: V § 80 ods. 1 predloženého návrhu zákona považujeme časť vety: "ktorý vedie agentúra a uverejňuje sa prostredníctvom jednotného kontaktného miesta" za nadbytočný z dôvodu duplicity, vzhľadom na to, že to isté vyplýva aj z čl. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/777 na ktoré predkladateľ odkazuje v poznámke pod čiarou k odkazu č. 27a. Za vhodnejšie považujeme uvedenú časť textu vypustiť a odkaz na osobitný predpis uvedený v poznámke pod čiarou č. 27a uviesť za slovom "infraštruktúry." Zároveň upozorňujeme, že vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/777 v platnom znení bolo novelizované. Žiadame preto predkladateľa, aby toto nariadenie citoval v poznámke pod čiarou č. 27a v súlade s bodom 62.10.	O	A	

	prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky s dodatkom „v platnom znení“.			
OAPSVLÚVSR	K návrhu zákona: 5. K Čl. I bod 82 návrhu zákona: V § 90 ods. 1 písm. m predloženého návrhu zákona odkazuje v poznámke pod čiarou k odkazu č. 29b na vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/545 v platnom znení a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/763 v platnom znení. Vzhľadom na to, že daný odkaz sa vzťahuje na zabezpečovanie predbežného zapojenia, pokladáme za vhodnejšie slová „podľa osobitného predpisu29b)“ uviesť za slovom „zapojenie“. Zároveň žiadame predkladateľa, aby v poznámke pod čiarou k odkazu č. 29b uvádzal konkrétne ustanovenia oboch nariadení EÚ, vzhľadom na to, že v rámci vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/545 v platnom znení v súvislosti s pojmom „predbežné zapojenie“ ide o fázu procesu predchádzajúcu podaniu žiadosti o povolenie pre typ vozidla alebo o povolenie na uvedenie vozidla na trh, ale nariadenie prioritne upravuje samotné povolenie pre typ vozidla alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh a v rámci vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/763 v platnom znení v súvislosti s pojmom „predbežné zapojenie“ ide o procedurálnu fázu pred predložením žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo o obnovu či aktualizáciu takéhoto osvedčenia, ale nariadenie sa prioritne venuje úprave postupov pri predkladaní žiadostí o jednotné bezpečnostné osvedčenie a pravidlám, ktoré majú uplatňovať bezpečnostné certifikačné orgány pri posudzovaní týchto žiadostí. V oboch prípadoch ustanovenia týkajúce sa	O	A	

	„predbežného zapojenia“ tvoria iba zlomok dosť komplexnej právnej úpravy a preto je potrebné v poznámke pod čiarou k odkazu č. 29b uvádzať konkrétne ustanovenia, ktoré sa vzťahujú na predbežné zapojenie.			
OAPSVLÚVSR	K návrhu zákona: 6. K Čl. I bodom 93 a 118 k poznámkam pod čiarou k odkazom č. 31ac a č. 37 a k Čl. IV bodom 13 a 14 k poznámkam pod čiarou k odkazom č. 19, č. 19b a č. 19c návrhu zákona: V daných poznámkach pod čiarou sú uvedené medzinárodné zmluvy: Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) - Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF), Dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR), Európska dohoda o medzinárodnej preprave nebezpečných tovarov po vnútrozemských vodných cestách (ADN) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (SMGS) bez uvedenia publikačného zdroja. Upozorňujeme predkladateľa, že v súlade s bodom 23.11. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky sa v poznámkach pod čiarou uvádza názov medzinárodnej zmluvy a číslo oznámenia Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky o uzatvorení tejto zmluvy, ktoré bolo uverejnené v zbierke zákonov.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K návrhu zákona: 8. K Čl. II bodu 18 návrhu zákona: V poznámke pod čiarou k odkazu č. 21c žiadame predkladateľa uvádzať konkrétne ustanovenia vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/545 v platnom	O	A	

	znení a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/763 v platnom znení z tých istých dôvodov ako v poznámke pod čiarou k odkazu č. 29b v Čl. I bod 82 návrhu zákona.			
OAPSVLÚVSR	K transpozícii a tabuľke zhody s delegovanou smernicou (EÚ) 2020/1833: Pri preukazovaní transpozície čl. 1 ods. 2 smernice prostredníctvom navrhovaného doplnenia prílohy č. 5 k zákonu č. 514/2009 Z. z. žiadame predkladateľa zosúladiť piaty stĺpec tabuľky zhody s označením novelizačného bodu v návrhu zákona: V tabuľke zhody je uvedený Čl. IV bod 53, pričom v predloženom vlastnom materiáli ide o Čl. IV bod 48. Tá istá pripomienka sa vzťahuje aj na preukazovanie transpozície čl. 2 ods. 1 smernice.	O	A	
OAPSVLÚVSR	Nad rámec návrhu zákona: Žiadame predkladateľa, aby v § 44 ods. 9 na konci druhej vety v slovnom spojení „ktorý ju chcú využiť“ slovo „ktorý“ opravil na slovo „ktorí“, vzhľadom na to, že podľa pravidiel slovenského pravopisu a gramatiky sa pri vzťažnom zámene „ktorý“ v nominatíve množného čísla používa tvar „ktorí“.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K predkladacej správe a všeobecnej časti dôvodovej správy: Žiadame predkladateľa, aby v prípade úplnej citácie smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení a smernice (EÚ) 2016/798 v platnom znení uvádzal aj publikačný zdroj v súlade s bodom 62.9. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky.	O	A	

PSK	Celému materiálu 1. V Článku V bod 10. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordináčnym orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. 2. V Článku V bod 11. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Návrhy na zlepšenie technického stavu dopravnej infraštruktúry a zvýšenie kapacity dopravných ciest na účel uprednostňovania verejnej osobnej dopravy predkladá Národná dopravná autorita Rade objednávateľov, ktorá ich schvaľuje. Navrhovaný presun schvaľovacej kompetencie výhradne na Ministerstvo dopravy SR nemá vecné opodstatnenie, nakoľko aj v Rade objednávateľov má Ministerstvo dopravy SR troch zástupcov a navyše po všeobecnom schválení konkrétneho návrhu zástupcami všetkých objednávateľov v Rade objednávateľov budú predložené návrhy optimálne zohľadňovať všeobecný verejný záujem. 3. PSK V Článku V body 12. a 13. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordináčnym orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi pravidlá a štandardy dopravnej obslužnosti územia pre uplatňovanie nadväzností cestovných poriadkov pravidelnej dopravy alebo pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti	O		
-----	--	---	--	--

	územia pre dané záujmové územie ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrhy, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. Hlavným dôvodom je, že tieto rozhodnutia majú priamy finančný dopad na rozpočty samosprávnych krajov a miest, pričom tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu. 4. V Článku V body 14 - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh činností, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. V prípade prijatia navrhovaného znenia by došlo k nariaďovaniu princípov a požiadaviek pre predajné, tarifné a kontrolné systémy zmluvných dopravcov iných objednávateľov výhradne z úrovne Národnej dopravnej autority a Ministerstva dopravy SR, ktoré však budú musieť finančne kompenzovať ostatní objednávateľia. Tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu. 5. PSK V Článku V bod 15. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Schválením navrhovaného znenia dôjde k bezprecedentnému zásahu do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej			
--	---	--	--	--

	dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam. 6. V Článku V bod 16. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov v prospech jediného objednávateľa. Dokonca aj keď z navrhovaného znenia nie je zrejmé, či sa má zvýšiť počet zástupcov ministerstva dopravy alebo Združenia samosprávnych krajov, nie je správne a korektné meniť aktuálny rovnovážny stav zástupcov všetkých objednávateľov verejnej osobnej dopravy. Hlavným dôvodom je			
--	---	--	--	--

	skutočnosť, že rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné.			
SAOVD	Čl. V bod 10. V Článku V bod 10. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
SAOVD	Čl. V bod 11. V Článku V bod 11. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Návrhy na zlepšenie technického stavu dopravnej infraštruktúry a zvýšenie kapacity dopravných ciest na účel uprednostňovania verejnej osobnej dopravy predkladá Národná dopravná autorita Rade objednávateľov, ktorá ich schvaľuje. Navrhovaný presun schvaľovacej kompetencie výhradne na Ministerstvo dopravy SR nemá vecné opodstatnenie, nakoľko aj v Rade objednávateľov má Ministerstvo dopravy SR troch zástupcov a navyše po všeobecnom schválení konkrétneho návrhu zástupcami všetkých objednávateľov v Rade	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	objednávateľov budú predložené návrhy optimálne zohľadňovať všeobecný verejný záujem.			
SAOVD	Čl. V bod 14. V Článku V bod 14 - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh činností, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok, ktoré následne schváli Rada objednávatel'ov. V prípade prijatia navrhovaného znenia by došlo k nariaďovaniu princípov a požiadaviek pre predajné, tarifné a kontrolné systémy zmluvných dopravcov iných objednávatel'ov výhradne z úrovne Národnej dopravnej autority a Ministerstva dopravy SR, ktoré však budú musieť finančne kompenzovať ostatní objednávatelia. Tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
SAOVD	Čl. V bod 15. V Článku V bod 15. - žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Chápeme zmysel zmien navrhovaných v článku V, bodoch 10 až 14. Avšak tieto činnosti svojim výsledkom zasahujú do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávatel'ov verejnej osobnej dopravy prostredníctvom ním zriadenej organizácie nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	objednávateľom verejnej osobnej dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Preto ak má prísť k zmenám navrhovaným v článku V v bodoch 10 až 14, musia zostať v schvaľovacej pôsobnosti Rady objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam.			
SAOVD	Čl. V bod 16. V Článku V bod 16. - žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Z uvedeného návrhu nie je jednoznačne zrejmé, či sa počet členov z 3 na 5 zvyšuje pre zástupcov Ministerstva lebo pre zástupcov Združenia	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	samosprávnych krajov. Zámer legislatívca je možné zistiť až z ďalšej priloženej dokumentácie – z konsolidovaného znenia zákona 332/2023. Dôvodom pre zásadný nesúhlas je prevýšenie zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) voči zástupcom samosprávy. Pritom rozsah objednávaných dopravných výkonov tomuto pomeru nezodpovedá. Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov, počet zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) bude väčšinový a tým preváži zástupcov samosprávy. Pritom rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné. Pre lepšiu ilustráciu dopĺňame pomer objednávaných dopravných výkonov jednotlivými objednávateľmi: Železničná doprava (objednáva štát) 33 000 000 vlkm 11% počet členov rady: 3+1, navrhované 5+1 Regionálna autobusová doprava (objednávajú VÚC) 187 000 000 vlkm 63% počet členov rady: 3 Mestská hromadná doprava (objednávajú obcet) 80 000 000 vlkm 26% počet členov rady: 2			
SAOVD	Čl. V bod 18. V Článku V bod 18 – navrhujeme v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a VÚC ako miestne príslušný správny orgán schváli.			
SAOVD	Čl. V bod 19. V Článku V bod 19 – navrhujeme v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a obec ako miestne príslušný správny orgán schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
SAOVD	Čl. V bod 5. V Článku V bod 5 – navrhujeme v texte nového bodu (4) doplniť vo vete „Miestne príslušný vyšší územný celok a obec informujú o zriadení zastávky dopravcov, ktorí majú platné povolenie na prevádzkovanie linky“ doplniť text „prechádzajúce danou zastávkou“ Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
SAOVD	Čl. V bod 5. V Článku V bod 5 – navrhujeme v texte nového bodu (5) upraviť koniec vety nasledovne: „názov zastávky určuje príslušný správny orgán na návrh organizátora.“ Odôvodnenie: Lepšie	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	zohľadnenie existujúceho spôsobu, kedy organizátor predloží návrh pomenovania zastávky a príslušný správny orgán ho schváli.			
SAOVD	Čl. V body 12. a 13. V Článku V body 12. a 13. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi pravidlá a štandardy dopravnej obslužnosti územia pre uplatňovanie nadväzností cestovných poriadkov pravidelnej dopravy alebo pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia pre dané záujmové územie ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrhy, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. Hlavným dôvodom je, že tieto rozhodnutia majú priamy finančný dopad na rozpočty samosprávnych krajov a miest, pričom tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
SK8	Čl. 5 bod 10 V Článku V bod 10. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov.			
SK8	Čl. 5 bod 11 V Článku V bod 11. – navrhujeme zmeniť text „po schválení Ministerstvom ich“ na „po schválení Radou objednávateľov ich“. Odôvodnenie: Spresnenie, kto schvaľuje tieto návrhy (viď kontext ďalších našich pripomienok)	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
SK8	Čl. 5 bod 14 V Článku V bod 14. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh činností, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. V prípade prijatia navrhovaného znenia by došlo k nariaďovaniu princípov a požiadaviek pre predajné, tarifné a kontrolné systémy zmluvných dopravcov iných objednávateľov výhradne z úrovne Národnej dopravnej autority a Ministerstva dopravy SR, ktoré však budú musieť finančne kompenzovať ostatní objednávateľia. Tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
SK8	Čl. 5 bod 15 V Článku V bod 15. - žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Chápeme zmysel zmien navrhovaných v článku V, bodoch 10 až 14. Avšak tieto činnosti	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	svojim výsledkom zasahujú do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy prostredníctvom ním zriadenej organizácie nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Preto ak má prísť k zmenám navrhovaným v článku V v bodoch 10 až 14, musia zostať v schvaľovacej pôsobnosti Rady objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídateľné dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady			
--	---	--	--	--

	objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam.			
SK8	Čl. 5 bod 16 V Článku V bod 16. - žiadame vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Z uvedeného návrhu nie je jednoznačne zrejmé, či sa počet členov z 3 na 5 zvyšuje pre zástupcov Ministerstva alebo pre zástupcov Združenia samosprávnych krajov. Zámer legislatívca je možné zistiť až z ďalšej priloženej dokumentácie – z konsolidovaného znenia zákona 332/2023. Dôvodom pre zásadný nesúhlas je prevýšenie zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) voči zástupcom samosprávy. Pritom rozsah objednávaných dopravných výkonov tomuto pomeru nezodpovedá. Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov, počet zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) bude väčšinový a tým preváži zástupcov samosprávy. Pritom rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné. Pre lepšiu ilustráciu doplníme pomer objednávaných dopravných výkonov jednotlivými objednávateľmi: Železničná doprava (objednáva štát) 33 000 000 vlkm 11% počet členov rady: 3+1, navrhované 5+1 Regionálna	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	autobusová doprava (objednávajú VÚC) 187 000 000 vlkm 63% počet členov rady: 3 Mestská hromadná doprava (objednávajú obce) 80 000 000 vlkm 26% počet členov rady: 2			
SK8	Čl. 5 bod 18 V Článku V bod 18. – navrhujeme v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a VÚC ako miestne príslušný správny orgán schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
SK8	Čl. 5 bod 19 V Článku V bod 19. – navrhujeme v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a obec ako miestne príslušný správny orgán schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
SK8	Čl. 5 bod 5 V Článku V bod 5. – navrhujeme v texte nového bodu (4) doplniť vo vete „Miestne príslušný vyšší územný celok a obec informujú o zriadení zastávky dopravcov ktorí majú platné povolenie na prevádzkovanie linky“ doplniť text „prechádzajúce	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	danou zastávkou“ Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky ktorá danou zastávkou prechádza.			
SK8	Čl. 5 bod 5 V Článku V bod 5. – navrhujeme v texte nového bodu (5) upraviť koniec vety nasledovne: „názov zastávky určuje príslušný správny orgán na návrh organizátora.“ Odôvodnenie: Lepšie zohľadnenie existujúceho spôsobu, kedy organizátor predloží návrh pomenovania zastávky a príslušný správny orgán ho schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
SK8	Čl. 5 bod 19 V Článku V bod 9. – žiadame vypustiť navrhované znenie písm. x) Odôvodnenie: Súvis s našou pripomienkou k Čl. V ods. 15, ponechanie súčasnej kompetencie Rade objednávateľov	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
SK8	Čl. 5 V Článku V body 12. a 13. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi pravidlá a štandardy dopravnej obslužnosti územia pre uplatňovanie nadväzností cestovných poriadkov pravidelnej dopravy alebo pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia pre dané záujmové územie ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrhy, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. Hlavným dôvodom je, že tieto	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	rozhodnutia majú priamy finančný dopad na rozpočty samosprávnych krajov a miest, pričom tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.			
TTSK	Čl. V Žiadame vypustiť bod 10 Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
TTSK	Čl. V Žiadame vypustiť bod 11 Odôvodnenie: Návrhy na zlepšenie technického stavu dopravnej infraštruktúry a zvýšenie kapacity dopravných ciest na účel uprednostňovania verejnej osobnej dopravy predkladá Národná dopravná autorita Rade objednávateľov, ktorá ich schvaľuje. Navrhovaný presun schvaľovacej kompetencie výhradne na Ministerstvo dopravy SR nemá vecné opodstatnenie, nakoľko aj v Rade objednávateľov má Ministerstvo dopravy SR troch zástupcov a navyše po všeobecnom schválení konkrétneho návrhu zástupcami všetkých objednávateľov v Rade objednávateľov budú predložené návrhy optimálne zohľadňovať všeobecný verejný záujem.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

TTSK	Čl. V Žiadame vypustiť bod 14 Odôvodnenie: Úlohou Národnej dopravnej authority je pripraviť návrh činností, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. V prípade prijatia navrhovaného znenia by došlo k nariaďovaniu princípov a požiadaviek pre predajné, tarifné a kontrolné systémy zmluvných dopravcov iných objednávateľov výhradne z úrovne Národnej dopravnej authority a Ministerstva dopravy SR, ktoré však budú musieť finančne kompenzovať ostatní objednávateľia. Tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
TTSK	Čl. V Žiadame vypustiť bod 15 Odôvodnenie: Schválením navrhovaného znenia dôjde k bezprecedentnému zásahu do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam.			
TTSK	Čl. V Žiadame vypustiť bod 16 Odôvodnenie: Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov v prospech jediného objednávateľa. Dokonca aj keď z navrhovaného znenia nie je zrejmé, či sa má zvýšiť počet zástupcov ministerstva dopravy alebo Združenia samosprávnych krajov, nie je správne a korektné meniť aktuálny rovnovážny stav zástupcov všetkých objednávateľov verejnej osobnej dopravy. Hlavným dôvodom je skutočnosť, že rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné.			
TTSK	Čl. V Žiadame vypustiť body 12 a 13 Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi pravidlá a štandardy dopravnej obslužnosti územia pre uplatňovanie nadväzností cestovných poriadkov pravidelnej dopravy alebo pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia pre dané záujmové územie ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrhy, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. Hlavným dôvodom je, že tieto rozhodnutia majú priamy finančný dopad na rozpočty samosprávnych krajov a miest, pričom tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
ÚMS	K čl. V bod 15 (§ 33 Národná dopravná autorita, ods. 5) Text pripomienky: Nesúhlasíme s uvedeným znením a požadujeme ho zachovať v pôvodnom rozsahu. S uvedeným súvisia aj úpravy uvedené v odseku 4 predmetného ustanovenia. Odôvodnenie pripomienky: Máme za to, že Rada objednávateľov, v ktorej majú zastúpenie viaceré subjekty má odsúhlasovať návrhy vypracované NADOU, nakoľko niektoré návrhy vypracované NADOU, nad ktorou má kontrolu	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	ministerstvo môžu byť v rozpore so záujmami objednávateľov a organizátorov.			
ÚMS	K čl. V bod 16 (§ 33 Národná dopravná autorita, ods. 6) Text pripomienky: Nesúhlasíme s uvedeným znením a požadujeme ho zachovať v pôvodnom rozsahu. Odôvodnenie pripomienky: Máme za to, že v rade objednávateľov, v ktorej majú zastúpenie viaceré subjekty, majú byť pomery zástupcov dané tak, aby žiadne so subjektov nemohol dosiahnuť nadpolovičnú väčšinu. V prípade navrhovanej zmeny, by štát zastúpený ministerstvom dopravy a ministerstvom financií disponoval 6 členmi z 11 členov, a teda disponoval by nadpolovičnou väčšinou v prípade hlasovania.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
ÚMS	K čl. V bod 5 (§ 16 Povinnosti iných osôb, ods. 4) Text pripomienky: Požadujeme upraviť znenie vety "Miestne príslušný vyšší územný celok a obec informujú o zriadení zastávky dopravcov, ktorí majú platné povolenie na prevádzkovanie linky, a to najneskôr 15 dní pred dňom jej zriadenia." napr. na 15 dní po dni jej zriadenia. Odôvodnenie pripomienky: Podľa znenia predmetného odseku sa zastávka požaduje za zriadenú písomným oznámením zriaďovateľa miestne príslušnému vyššiemu územnému celku a obci (ak tá nie je zriaďovateľ zastávky), na území ktorého/ktorej sa zastávka zriaďuje. Súčasne s tým má miestne príslušný vyšší územný celok a obec informovať o zriadení zastávky dopravcov, ktorí majú platné povolenie na prevádzkovanie linky, a to najneskôr 15 dní pred dňom jej zriadenia. V uvedenom vidíme nesúladi, nakoľko vyšší územný celok nedisponuje informáciou o zriadení	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	zastávky 15 dní pred jej zriadením a rovnako tak to môže byť v určitých prípadoch aj v prípade obce. Navyiac zastávka môže byť zriadená aj mesiace pred tým, ako bude zaradená do prevádzky a pridaná do cestovného poriadku danej linky.			
ÚMS	K čl. V bod 5 a k bodu 19 (k § 16 Povinnosti iných osôb, ods. 4 a k § 36 Obec písmeno n) Text pripomienky: Požadujeme uviesť, že obec o zriadení zastávky informuje len dopravcov, ktorým vydala povolenie na prevádzkovanie liniek, ak takéto povolenie vydala. Povinnosť informovať dopravcov by sa mala vzťahovať len na dopravcov v rámci mestskej a regionálnej dopravy. Odôvodnenie pripomienky: Ak v obci/meste poskytuje dopravné služby viacero dopravcov, nie je v možnostiach obce informovať všetkých týchto dopravcov o zriadení novej zastávky, nakoľko obec, nevydáva pre daných dopravcov povolenie, a ani v minulosti dopravné licencie, a teda ani nedisponuje evidenciou všetkých dopravcov, ktorý poskytujú dopravné služby s využívaním zastávok a stanice v danej obci/meste. Máme za to, že obec má informovať dopravcov, ktorým vydala povolenie, pričom vyrozmene ostatných dopravcov by mal zabezpečiť príslušný vyšší územný celok.	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
ÚMS	K čl. II bod 29 (k zákonu o správnych poplatkoch k položke 89a písm. a), b) Text pripomienky: Uvedenú položku doplniť o Splnomocnenie: Splnomocnenie 1. Správny orgán môže upustiť od vybratia poplatku v prípade vydania povolenia alebo vykonania zmeny v povolení, ktoré je súčasťou záväzku dopravcu, ktorý pre neho	Z		Čl. V, ktorý súvisel s uvedeným správnym poplatkom bol z návrhu zákona vypustený.

	vyplýva zo zmluvy o službách vo verejnom záujme uzatvorenej s objednávatelom dopravných služieb. Alternatívne položku 89a zlúčiť a presunúť do položky 79, kde je splnomocnenie správneho orgánu upustiť od vybratia poplatku, ak ide o prepravu z dôvodov verejného záujmu. Odôvodnenie pripomienky: Nakoľko v podmienkach obce môže prísť k udeleniu jedného povolenia na prevádzkovanie liniek autobusovej a mestskej dráhovej dopravy, je potrebné zlúčiť v tejto oblasti konania aj správne poplatky. Máme za to, že správny orgán má mať rovnako možnosť upustiť od vybratia poplatku, či už z dôvodov verejného záujmu alebo iných objektívnych dôvodov, ktoré si vie správny orgán odôvodniť, a to rovnako pre mestskú autobusovú, ako aj mestskú dráhovú dopravu, a to hlavne v prípade, ak ide o vydanie povolenia resp. zmeny povolenia, ktoré súvisí so záväzkom dopravcu, ktorý pre neho vyplýva zo zmluvy o službách vo verejnom záujme uzatvorenej s objednávatelom dopravných služieb. Máme za to, že súčasná a navrhovaná formulácia znenia zákona o správnych poplatkoch Položky 79, 89a umožňuje: a) Upustiť od vybrania správneho poplatku v prípade povolenia na prevádzkovanie linky v autobusovej doprave b) Vyberať správny poplatok v prípade povolenia pre prevádzkovanie linky mestskej dráhovej dopravy c) Vyberať správny poplatok v prípade spoločného povolenia pre linky mestskej autobusovej dopravy a mestskej dráhovej dopravy Nevidíme dôvod, prečo má byť umožnené upustiť od vybratia správneho poplatku v prípade povolenia len			
--	---	--	--	--

	pre autobusovú dopravu, ale keď tá by bola už súčasťou spoločného povolenia, tak tam možno upustenia poplatku nie je.			
ÚMS	K čl. V bod 22 (§ 43 Splnomocňovacie ustanovenie písm. o) Text pripomienky: V súvislosti so stanovením minimálnych štandardov vybavenia autobusových staníc, odporúčame zaoberať sa aj možnosťou spoplatnenia využívania zastávok zo strany obce, v prípade ich využívania diaľkovou a medzinárodnou dopravou. Odôvodnenie pripomienky: V prípade, že sa v meste/obci nachádzajú autobusové zastávky, ktoré sú využívané medzinárodnými linkami, vďaka čomu môže cestujúca verejnosť cestovať z/do rôznych záujmových miest v meste a nie výhradne len na centrálnu autobusovú stanicu, z využívania týchto zastávok dopravcami prevádzkujúcimi tieto medzinárodné linky (komerčné) nemá správca resp. vlastník žiadny príjem, pričom musí vynakladať určité zdroje na údržbu týchto zastávok. V prípade umožnenia výberu symbolického poplatku za využívanie týchto zastávok v prípade diaľkovej a medzinárodnej dopravy, ak sa tak obec rozhodne, bude možné dané prostriedky využiť na údržbu týchto zastávok, ako aj prípadne na ich rozvoj. V prípade stanovenia minimálnych štandardov vybavenia autobusových staníc sa môže stať, že nebude vzhľadom na absentujúce minimálne vybavenie možné tieto zastávky preklasifikovať na stanice.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
ÚMS	K čl. V bod 5 (k § 16 Povinnosti iných osôb, ods. 4) Text pripomienky: Vo vete „Miestne príslušný vyšší územný celok a obec môžu po dohode správou zastávky určiť aj inú osobu s jej súhlasom, pričom o tejto skutočnosti informujú	Z		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	dopravcov, ktorí na zastávke zastavujú.“, žiadame doplniť, že správou zastávky pre účely tejto vety je osadenie a údržba označenia zastávky a údržba informačnej tabule s cestovným poriadkom a informáciami pre cestujúcich. Pod správou zastávky podľa tohto odseku a bodu nespádajú činnosti súvisiace s údržbou zastávky a čistotou, ak sa obec s dopravcom nedohodne inak, pričom o tejto skutočnosti resp. o výkone tejto správy nie je obec povinná informovať všetkých dopravcov. Odôvodnenie pripomienky: V rámci pojmu správa zastávky je potrebné v celom odseku a bode jednoznačne určiť, že ide o správu v zmysle osadenia a údržby označníka zastávky a údržby informačnej tabule s cestovným poriadkom a informáciami pre cestujúcich. Pod správou zastávky podľa tohto odseku a bodu nespádajú činnosti súvisiace s údržbou zastávky a čistotou, ak sa obec s dopravcom nedohodne inak.			
ÚNMSSR	Príloha č. 1 zákona č. 514/2009 Z. z. ÚNMS SR prijal niektoré medzinárodné normy uvádzané v prílohe č. 1 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov do sústavy slovenských technických noriem nasledovne: STN ISO/IEC 7810 Identifikačné karty. Fyzikálne vlastnosti (36 9725), STN ISO/IEC 7816-1 Identifikačné karty. Karty s integrovanými obvodmi. Časť 1: Karty s kontaktmi. Fyzikálne vlastnosti (36 9734), STN EN ISO 3166-1 Kódy názvov krajín a ich častí. Časť 1: Kódy krajín (ISO 3166-1) (01 0190). Odôvodnenie: Dosiahnutie súladu s bodom 23.10 prílohy č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR.	O	N	Pripomienka nad rámec návrhu zákona.

ÚNMSSR	Príloha č. 1 zákona č. 514/2009 Z. z. V prílohe č. 1 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov žiadame preformulovať text uvádzajúci odkazy na medzinárodné normy ISO tak, aby bola zachovaná dobrovoľnosť dodržiavania technických noriem. Odôvodnenie: Dosiahnutie súladu s priamo účinným nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 o európskej normalizácii v platnom znení, v ktorom sa norma definuje ako technická špecifikácia prijatá uznaným normalizačným orgánom na opakované alebo nepretržité používanie, s ktorou súlad nie je povinný. Podľa § 3 ods. 11 zákona č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii (ďalej len „zákon o technickej normalizácii“) v znení zákona č. 297/2023 Z. z. je dodržiavanie slovenskej technickej normy (ďalej len „STN“) alebo technickej normalizačnej informácie dobrovoľné. Napriek tomu, že STN sú vo všeobecnosti dobrovoľné, môže sa predkladateľ všeobecne záväzného právneho predpisu rozhodnúť, že dodržiavanie STN uvedenej vo všeobecne záväznom právnom predpise je záväzné. V prípade zozáväznenia STN upozorňujeme na ustanovenie § 12 ods. 2 zákona o technickej normalizácii, podľa ktorého: „Výdavky na spracovanie slovenskej technickej normy v štátnom jazyku, ktorá sa uvádza priamo v texte všeobecne záväzného právneho predpisu a výdavky na každé poskytnutie slovenskej technickej normy, ktorá sa uvádza priamo v texte všeobecne záväzného právneho predpisu, uhrádza orgán štátnej správy, ktorý je zodpovedným predkladateľom návrhu všeobecne záväzného právneho predpisu, v ktorom priamo v texte uviedol slovenskú technickú normu.“. Výška úhrady za	Z	A	Technické normy uvedené v prílohe č. 1 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov ministerstvo nemôže zdobrovoľniť, keďže ide o transpozíciu smernice EP a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve, ktorá ich použitie stanovuje pre preukazy rušňovodičov, ktoré musia byť v rámci celej EÚ jednotné, keďže preukaz rušňovodiča vydaný v jednom členskom štáte platí vo všetkých členských štátoch. Zároveň ale upozorňujem, že preukazy rušňovodičov vydáva Dopravný úrad a teda je isté, že úrad, ktorý predmetné preukazy už dávno vydáva si nebude od MD SR žiadať poskytnutie predmetnej normy. Na rozporovom konaní boli zo strany UNMSSR predložené dve riešenia daného problému, a to zdobrovoľnenie predmetných noriem alebo uplatnenie § 12 ods. 2 zákona o technickej normalizácii, podľa ktorého: „Výdavky na spracovanie
---------------	---	----------	----------	---

	poskytovanie technickej normy je uvedená vo vyhláske ÚNMS SR č. 76/2019 Z. z. o výške úhrady za poskytovanie technickej normy. V prípade zozávaznenia STN môžu fyzické alebo právnické osoby požiadať o poskytnutie STN podľa § 15 ods. 3 zákona o technickej normalizácii v znení zákona č. 297/2023 Z. z., ktorý upravuje bezodplatné poskytnutie STN podľa § 12 ods. 2 zákona o technickej normalizácii.			slovenskej technickej normy v štátnom jazyku, ktorá sa uvádza priamo v texte všeobecne záväzného právneho predpisu a výdavky na každé poskytnutie slovenskej technickej normy, ktorá sa uvádza priamo v texte všeobecne záväzného právneho predpisu, uhrádza orgán štátnej správy, ktorý je zodpovedným predkladateľom návrhu všeobecne záväzného právneho predpisu, v ktorom priamo v texte uviedol slovenskú technickú normu. Ministerstvo s požiadavkou UNMS SR nemôže súhlasiť vzhľadom na vyššie uvedenú argumentáciu a zároveň berie na vedomie platný a účinný zákon č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii (ďalej len „zákon o technickej normalizácii“) v znení neskorších predpisov.
ÚNMSSR	Zákon č. 513/2009 Z. z. V prílohe č. 12, tretej časti, treťom bode, písm. b) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov žiadame vypustiť slová "a platné technické normy". Odôvodnenie: Dosiahnutie súladu s priamoúčinným nariadením Európskeho parlamentu a Rady	Z	A	

	(EÚ) č. 1025/2012 o európskej normalizácii v platnom znení, v ktorom sa norma definuje ako technická špecifikácia prijatá uznaným normalizačným orgánom na opakované alebo nepretržité používanie, s ktorou súlad nie je povinný. Podľa § 3 ods. 11 zákona č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii (ďalej len „zákon o technickej normalizácii“) v znení zákona č. 297/2023 Z. z. je dodržiavanie slovenskej technickej normy (ďalej len „STN“) alebo technickej normalizačnej informácie dobrovoľné. Napriek tomu, že STN sú vo všeobecnosti dobrovoľné, môže sa predkladateľ všeobecne záväzného právneho predpisu rozhodnúť, že dodržiavanie STN uvedenej vo všeobecne záväznom právnom predpise je záväzné. V prípade zozáväznenia STN upozorňujeme na ustanovenie § 12 ods. 2 zákona o technickej normalizácii, podľa ktorého: „Výdavky na spracovanie slovenskej technickej normy v štátnom jazyku, ktorá sa uvádza priamo v texte všeobecne záväzného právneho predpisu výdavky na každé poskytnutie slovenskej technickej normy, ktorá sa uvádza priamo v texte všeobecne záväzného právneho predpisu, uhrádza orgán štátnej správy, ktorý je zodpovedným predkladateľom návrhu všeobecne záväzného právneho predpisu, v ktorom priamo v texte uviedol slovenskú technickú normu.“. Výška úhrady za poskytovanie technickej normy je uvedená vo vyhláske ÚNMS SR č. 76/2019 Z. z. o výške úhrady za poskytovanie technickej normy. V prípade zozáväznenia STN môžu fyzické alebo právnické osoby požiadať o poskytnutie STN podľa § 15 ods. 3 zákona o technickej normalizácii v znení zákona č. 297/2023 Z. z., ktorý			
--	--	--	--	--

	upravuje bezodplatné poskytnutie STN podľa § 12 ods. 2 zákona o technickej normalizácii.			
Verejnosť	Celému materiálu 1. V Článku V bod 10. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. Zásadná pripomienka 2. V Článku V bod 11. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Návrhy na zlepšenie technického stavu dopravnej infraštruktúry a zvýšenie kapacity dopravných ciest na účel uprednostňovania verejnej osobnej dopravy predkladá Národná dopravná autorita Rade objednávateľov, ktorá ich schvaľuje. Navrhovaný presun schvaľovacej kompetencie výhradne na Ministerstvo dopravy SR nemá vecné opodstatnenie, nakoľko aj v Rade objednávateľov má Ministerstvo dopravy SR troch zástupcov a navyše po všeobecnom schválení konkrétneho návrhu zástupcami všetkých objednávateľov v Rade objednávateľov budú predložené návrhy optimálne zohľadňovať všeobecný verejný záujem. Zásadná pripomienka 3. V Článku V body 12. a 13. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným	O		

	zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi pravidlá a štandardy dopravnej obslužnosti územia pre uplatňovanie nadväzností cestovných poriadkov pravidelnej dopravy alebo pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia pre dané záujmové územie ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrhy, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. Hlavným dôvodom je, že tieto rozhodnutia majú priamy finančný dopad na rozpočty samosprávnych krajov a miest, pričom tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu. Zásadná pripomienka 4. V Článku V body 14 - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh činností, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. V prípade prijatia navrhovaného znenia by došlo k nariaďovaniu princípov a požiadaviek pre predajné, tarifné a kontrolné systémy zmluvných dopravcov iných objednávateľov výhradne z úrovne Národnej dopravnej autority a Ministerstva dopravy SR, ktoré však budú musieť finančne kompenzovať ostatní objednávateľia. Tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu. Zásadná pripomienka 5. V Článku V bod 15. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Schválením navrhovaného znenia dôjde k bezprecedentnému zásahu do originálnych			
--	---	--	--	--

	kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam. Zásadná pripomienka 6. V Článku V bod 16. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov v			
--	---	--	--	--

	prospech jediného objednávateľa. Dokonca aj keď z navrhovaného znenia nie je zrejmé, či sa má zvýšiť počet zástupcov ministerstva dopravy alebo Združenia samosprávnych krajov, nie je správne a korektné meniť aktuálny rovnovážny stav zástupcov všetkých objednávateľov verejnej osobnej dopravy. Hlavným dôvodom je skutočnosť, že rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné. Zásadná pripomienka			
Verejnosc'	Čl. V Bod 9 - § 32 Doplniť písm. z) v znení „z) na požiadanie obce sa vyjadruje k návrhu na určenie alebo zmenu názvu stanice alebo zastávky.“ Zdôvodnenie: Vid' návrh na nový § 15a ods. 8 vyššie.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
Verejnosc'	Čl. II Bod 29 Doplniť text „Splnomocnenie 1. Správny orgán môže upustiť od vybratia poplatku z dôvodov verejného záujmu. 2. Správny orgán môže na základe vzájomnosti od vybratia poplatku upustiť alebo sadzbu poplatku znížiť.“ Zdôvodnenie: Navrhnuté doplnenie analogického textu ako u autobusovej dopravy, kde možnosť upustenia od alebo zníženia tohto poplatku jestvuje (položka 79, splnomocnenie, body 1 a 2). Nie je logické, aby rovnaká možnosť nejestvovala aj pre dráhovú dopravu resp. pre kombináciu dráhovej a autobusovej dopravy.	O	N	Bod 29 bol z návrhu zákona vypustený.

Verejnosť	Čl. V. Nové body I. V článku V. sa navrhuje doplniť nový bod 2 v znení: 2. V § 7 sa dopĺňajú nové odseky 4 a 5, ktoré znejú: "(4) Odvolacím orgánom v konaní o udelenie, zmenu a odňatie povolenia na prevádzkovanie linky podľa § 6 je Národná dopravná autorita. (5) Ak sú predmetom žiadosti o udelenie alebo zmenu povolenia na prevádzkovanie linky dopravné služby objednávané na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, účastníkom konania o udelenie, zmenu a odňatie povolenia na prevádzkovanie linky podľa § 6 je aj objednávatel' podľa § 21." Odôvodnenie: V zákone č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov chýba odvolací orgán. Ak odvolací orgán nie je určený v osobitnom predpise, postupuje sa podľa § 4 ods. 2 písm. c) a d) zákona č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov, teda odvolacím orgánom je okresný úrad v sídle kraja, ktorý nedisponuje zamestnancami s dostatočnou kvalifikáciou na odborné posúdenie prípadného odvolania v oblasti verejnej osobnej dopravy a vydanie adekvátneho rozhodnutia. S účinnosťou vyhláseného znenia zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov však dostatočne odborne vysoko špecializovaný orgán verejnej správy vznikol - Národná dopravná autorita (NADA). S ohľadom na to, že podkladom pre rozhodnutie o udelení povolenia na prevádzkovanie linky by mal byť plán dopravnej obslužnosti a Národný plán dopravnej obslužnosti (druhý menovaný pripravuje práve NADA), disponuje NADA dostatočnou odbornosťou na kvalitné	O		Čl. V. sa vypúšťa z návrhu zákona.
-------------------------	--	----------	--	---

	rozhodnutie, pričom je dostatočne nezávislá, aby toto rozhodnutie v druhom stupni bolo objektívne. Návrh odseku 5 súvisí s odvolacím konaním. V prvom stupni je v roli dopravného správneho orgánu objednávatel' a teda disponuje kontrolou nad konaním. V prípade, ak sa však nejaký účastník odvolá (môže ísť o účastníka iného ako je žiadateľ, § 14 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní to pripúšťa), odvolacie konanie je predložené na orgán druhého stupňa a objednávatel' stráca nad konaním kontrolu. Nie je zrejmé, či môže objednávatel' uplatniť § 14 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v odvolacom konaní vzhľadom na § 60a tohto zákona. Každopádne, § 14 ods. 2 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní pripúšťa určenie účastníka konania explicitne - a tým by mal byť objednávatel'. Pod objednávatel'om sa myslí aj objednávatel' podľa § 36 ods. d). Doterajšie body 2 až 23 sa prečísľujú na 3 až 24. II. V článku V. sa navrhuje doplniť nový bod 16 v znení: 16. V § 33 ods. sa dopĺňa nové písm d) v znení: "d) je odvolacím orgánom vo veciach, v ktorých podľa tohto zákona rozhodovali obce alebo vyššie územné celky v prvom stupni." Doterajšie body 16 až 24 sa prečísľujú na 17 až 25. Odôvodnenie: Návrhu súvisiaci s bodom I. tejto pripomienky.			
Verejnosť	Čl. V. obyčajná pripomienka IDS Východ, s.r.o. navrhuje: v Článku V bod 18 – v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase, pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	na prevádzkovanie linky, ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a VÚC ako miestne príslušný správny orgán schváli.			
Verejnosť	Čl. V. obyčajná pripomienka IDS Východ, s.r.o. navrhuje: v Článku V bod 19 – v písmene m) za slovným spojením „na svojom území“ doplniť „na trase, pre ktorú majú vydané povolenie“ a slová „po súhlase“ nahradiť slovami „na návrh“. Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky, ktorá danou zastávkou prechádza. Názov zastávky navrhne organizátor a obec ako miestne príslušný správny orgán schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
Verejnosť	Čl. V. obyčajná pripomienka IDS Východ, s.r.o. navrhuje: v Článku V bod 5 – v texte nového bodu (4) doplniť vo vete „Miestne príslušný vyšší územný celok a obec informujú o zriadení zastávky dopravcov ktorí majú platné povolenie na prevádzkovanie linky“ doplniť text „prechádzajúce danou zastávkou“ Odôvodnenie: Nie je potrebné o zriadení novej zastávky informovať dopravcov, ktorí nemajú povolenie na prevádzkovanie linky, ktorá danou zastávkou prechádza.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
Verejnosť	Čl. V. obyčajná pripomienka IDS Východ, s.r.o. navrhuje: v Článku V bod 5 – v texte nového bodu (4) doplniť vo vete „Miestne príslušný vyšší územný celok a obec informujú o zriadení zastávky dopravcov, ktorí majú	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	platné povolenie na prevádzkovanie linky“ doplniť text „prechádzajúce danou zastávkou“			
Verejnosť	Čl. V. obyčajná pripomienka IDS Východ, s.r.o. navrhuje: v Článku V bod 5 – v texte nového bodu (5) upraviť koniec vety nasledovne: „názov zastávky určuje príslušný správny orgán na návrh organizátora.“ Odôvodnenie: Lepšie zohľadnenie existujúceho spôsobu, kedy organizátor predloží návrh pomenovania zastávky a príslušný správny orgán ho schváli.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
Verejnosť	Čl. V. zásadná pripomienka IDS Východ, s.r.o. žiada v Článku V bod 10. - vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
Verejnosť	Čl. V. zásadná pripomienka IDS Východ, s.r.o. žiada v Článku V bod 11. - vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Návrhy na zlepšenie technického stavu dopravnej infraštruktúry a zvýšenie kapacity dopravných ciest na účel uprednostňovania verejnej osobnej dopravy predkladá Národná dopravná autorita Rade objednávateľov, ktorá ich schvaľuje. Navrhovaný presun	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	schvaľovacej kompetencie výhradne na Ministerstvo dopravy SR nemá vecné opodstatnenie, nakoľko aj v Rade objednávateľov má Ministerstvo dopravy SR troch zástupcov a navyše po všeobecnom schválení konkrétneho návrhu zástupcami všetkých objednávateľov v Rade objednávateľov budú predložené návrhy optimálne zohľadňovať všeobecný verejný záujem.			
Verejnosť	Čl. V. zásadná pripomienka IDS Východ, s.r.o. žiada v Článku V bod 16. vypustiť navrhované znenie a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Z uvedeného návrhu nie je jednoznačne zrejmé, či sa počet členov z 3 na 5 zvyšuje pre zástupcov Ministerstva lebo pre zástupcov Združenia samosprávnych krajov. Zámer legislatívca je možné zistiť až z ďalšej priloženej dokumentácie – z konsolidovaného znenia zákona 332/2023. Dôvodom pre zásadný nesúhlas je prevýšenie zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) voči zástupcom samosprávy. Pritom rozsah objednávaných dopravných výkonov tomuto pomeru nezodpovedá. Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov, počet zástupcov štátu v Rade objednávateľov (celkovo 6 z 11; z toho 5 za MD SR, 1 za MF SR) bude väčšinový a tým preváži zástupcov samosprávy. Pritom rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné. Pre lepšiu ilustráciu doplníme pomer objednávaných dopravných výkonov jednotlivými objednávatel'mi: Železničná doprava (objednáva štát) 33 000 000 vlkm 11% počet členov rady: 3+1, navrhované 5+1 Regionálna autobusová doprava (objednávajú VÚC) 187 000 000 vlkm 63% počet členov rady: 3 Mestská hromadná doprava (objednávajú obce) 80 000 000 vlkm 26% počet členov rady: 2			
Verejnost'	Čl. V. zásadná pripomienka IDS Východ, s.r.o. žiada vypustiť navrhované znenie Článku V - body 12. a 13. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávatel'ov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávatel'a (železničnej dopravy), ktorý nariadi pravidlá a štandardy dopravnej obslužnosti územia pre uplatňovanie nadväzností cestovných poriadkov pravidelnej dopravy alebo pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia pre dané záujmové územie ostatným objednávatel'om. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrhy, ktoré následne schváli Rada objednávatel'ov. Hlavným dôvodom je, že tieto rozhodnutia majú priamy finančný dopad na rozpočty samosprávnych krajov a miest, pričom tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
Verejnost'	Čl. V. zásadná pripomienka IDS Východ, s.r.o. žiada vypustiť navrhované znenie Článku V	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	bod 14. Odôvodnenie: Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh činností, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. V prípade prijatia navrhovaného znenia by došlo k nariaďovaniu princípov a požiadaviek pre predajné, tarifné a kontrolné systémy zmluvných dopravcov iných objednávateľov výhradne z úrovne Národnej dopravnej autority a Ministerstva dopravy SR, ktoré však budú musieť finančne kompenzovať ostatní objednávateľia. Tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.			
Verejnosť	Čl. V. zásadná pripomienka IDS Východ, s.r.o. žiada vypustiť navrhované znenie Článku V bod 15. a zachovať súčasný stav. Odôvodnenie: Chápeme zmysel zmien navrhovaných v článku V, bodoch 10 až 14. Avšak tieto činnosti svojim výsledkom zasahujú do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy prostredníctvom ním zriadenej organizácie nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Preto ak má prísť k zmenám navrhovaným v článku V v bodoch 10 až 14, musia zostať v schvaľovacej pôsobnosti Rady objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam.			
Verejnosť	Celému materiálu LP/2024/218 Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony p.č. 1. Subjekt Mesto Prešov Pripomienka Typ Zásadná pripomienka V Článku V bod 10. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa	O		Čl. V. sa vypúšťa z návrhu zákona.

	(železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. p.č. 2. Subjekt Mesto Prešov Pripomienka Typ Zásadná pripomienka V Článku V bod 11. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Návrhy na zlepšenie technického stavu dopravnej infraštruktúry a zvýšenie kapacity dopravných ciest na účel uprednostňovania verejnej osobnej dopravy predkladá Národná dopravná autorita Rade objednávateľov, ktorá ich schvaľuje. Navrhovaný presun schvaľovacej kompetencie výhradne na Ministerstvo dopravy SR nemá vecné opodstatnenie, nakoľko aj v Rade objednávateľov má Ministerstvo dopravy SR troch zástupcov a navyše po všeobecnom schválení konkrétneho návrhu zástupcami všetkých objednávateľov v Rade objednávateľov budú predložené návrhy optimálne zohľadňovať všeobecný verejný záujem. p.č. 3. Subjekt Mesto Prešov Pripomienka Typ Zásadná pripomienka V Článku V body 12. a 13. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi pravidlá a štandardy dopravnej obslužnosti územia pre uplatňovanie nadväzností cestovných poriadkov pravidelnej dopravy alebo pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia pre dané záujmové územie ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrhy, ktoré následne schváli			
--	---	--	--	--

	Rada objednávateľov. Hlavným dôvodom je, že tieto rozhodnutia majú priamy finančný dopad na rozpočty samosprávnych krajov a miest, pričom tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu. p.č. 4. Subjekt Mesto Prešov Pripomienka Typ Zásadná pripomienka V Článku V body 14 - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Úlohou Národnej dopravnej autority je pripraviť návrh činností, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok, ktoré následne schváli Rada objednávateľov. V prípade prijatia navrhovaného znenia by došlo k nariaďovaniu princípov a požiadaviek pre predajné, tarifné a kontrolné systémy zmluvných dopravcov iných objednávateľov výhradne z úrovne Národnej dopravnej autority a Ministerstva dopravy SR, ktoré však budú musieť finančne kompenzovať ostatní objednávateľia. Tieto náklady nie sú vyčíslené v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu. p.č. 5. Subjekt Mesto Prešov Pripomienka Typ Zásadná pripomienka V Článku V bod 15. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Schválením navrhovaného znenia dôjde k bezprecedentnému zásahu do originálnych kompetencií samosprávy bez akejkoľvek finančnej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré vykoná inštitúcia zriadená Ministerstvom dopravy SR. Nie je akceptovateľné, aby jeden z objednávateľov verejnej osobnej dopravy nariaďoval svojimi rozhodnutiami ostatným objednávateľom verejnej osobnej			
--	---	--	--	--

	dopravy plán dopravnej obslužnosti a rozsah dopravných služieb (priamy vplyv na rozpočty samosprávy), výšku cestovného, zliav a podobu ich kompenzácie (vplyv na tržby) alebo spôsob rozúčtovania tržieb z predaja národného integrovaného cestovného lístka. Všetky tieto princípy sú aktuálne podľa platného zákona podmienené schválením Rady objednávateľov, v ktorej je uplatnený princíp spoločného odborného rozhodovania objednávateľov, čo garantuje, že prijaté rozhodnutia budú optimálne z hľadiska záujmov cestujúcich a finančných možností všetkých objednávateľov. Navyše v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ nie je uvedené, že navrhovaná zmena zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave má do budúcnosti zásadné a zatiaľ nepredvídané dôsledky na financovanie verejnej osobnej dopravy z rozpočtov samosprávy, nakoľko dôjde k odobratiu schvaľovacích kompetencií Rade objednávateľov. Zároveň degradáciou úlohy Rady objednávateľov zo schvaľovacej úrovne na odporúčaciu stratí uvedený orgán svoj význam. p.č. 6. Subjekt Mesto Prešov Pripomienka Typ Zásadná pripomienka V Článku V bod 16. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Navrhované zvýšenie počtu členov Rady objednávateľov o dvoch nových zástupcov Ministerstva dopravy SR vytvorí nerovnováhu pri rozhodovaní Rady objednávateľov v prospech jediného objednávateľa. Dokonca aj keď z navrhovaného znenia nie je zrejmé, či sa má zvýšiť počet zástupcov ministerstva dopravy alebo Združenia samosprávnych krajov, nie je správne a korektné meniť aktuálny rovnovážny stav zástupcov všetkých			
--	---	--	--	--

	objednávateľov verejnej osobnej dopravy. Hlavným dôvodom je skutočnosť, že rozhodnutia Rady objednávateľov majú priamy vplyv na financie z rozpočtov samosprávy, ktoré nie sú vyčíslené v „Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu“ a preto nie je navrhované znenie akceptovateľné.			
Verejnost'	Čl. V Bod 5 - § 16 ods. 4 a 5 Miesto navrhovaných nových ods. 4 a 5 vložiť celý nový § 15a v znení: „§ 15a Stanice a zastávky (1) Stanica alebo zastávka hromadnej osobnej dopravy na verejne prístupnom priestranstve alebo stanovište v rámci takejto stanice alebo zastávky sa považujú za zriadené, premiestnené alebo zrušené rozhodnutím obce, na ktorej území sa nachádzajú, o zriadení, premiestnení alebo zrušení stanice, zastávky alebo stanovišťa. Ak je takéto zriadenie alebo premiestnenie stavbou, toto rozhodnutie obec vydá len na základe právoplatného kolaudačného rozhodnutia. (2) Zriaďovateľom stanice alebo zastávky podľa ods. 1 môže byť hocijaký subjekt, ktorý získa vyššie uvedené rozhodnutia. (3) Rozhodnutie obce podľa ods. 1 nezakladá právo ani povinnosť zastavovania spojov v danej zastávke. O zastavovaní jednotlivých liniek a spojov v nej rozhodujú správne orgány schvaľujúce prevádzkovanie liniek alebo objednávateľa spojov prechádzajúcich danou zastávkou alebo v jej blízkosti. Obec o svojom rozhodnutí podľa ods. 1 najneskôr do 15 dní pred dňom takejto zmeny informuje všetky dotknuté správne orgány schvaľujúce prevádzkovanie liniek, objednávateľov spojov a dopravcov, ktorých spoje zastavujú v danej stanici alebo	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	zastávke alebo ňou prechádzajú. (4) Ak nie je s vyšším územným celkom alebo obcou zmluvne dohodnuté inak, tak správcom stanice alebo zastávky podľa ods. 1 je a) u železničných staníc a zastávok, u zastávok špeciálnych dráh a u električkových zastávok prevádzkovateľ dráhy; b) u autobusových staníc majiteľ stanice; c) u zastávok cestnej dopravy na území obcí, ktoré sú objednávatel'mi mestskej dopravy, obec, d) u ostatných zastávok cestnej dopravy vyšší územný celok. (5) Správca stanice alebo zastávky podľa ods. 1 povinne zriaďuje a udržiava a) u staníc označenia stanice, označenia nástupíšť, plochy pre vyvesenie cestovných poriadkov a oznamov a informačné tabule s odchodmi spojov podľa nástupíšť, b) u zastávok označenie zastávky, označníky zastávok a plochy pre vyvesenie cestovných poriadkov a oznamov, pričom u novozriadeného alebo premiestneného zastávkového stanovišťa je povinný osadiť príslušný označník zastávky na nové miesto najneskôr deň pred platnosťou zmeny. (6) Vyšší územný celok alebo obec môžu v zmluve o dopravných službách podľa § 28 previesť povinnosti správcu zastávky podľa ods. 5 písm. b) na dopravcu, ktorému v danej zastávke zastavuje najviac spojov. (7) Ak vyšší územný celok alebo obec dohodnú správu zastávky alebo vykonávanie niektorých povinností správcu zastávky s iným subjektom, sú o tom povinné informovať všetky dotknuté správne orgány schvaľujúce prevádzku liniek, všetkých dotknutých objednávatel'ov a všetkých dotknutých dopravcov. (8) Názov stanice alebo zastávky určuje obec, a to podľa pravidiel určených vykonávacím predpisom k tomuto zákonu v zmysle § 43 písm.			
--	---	--	--	--

	b). Ak je stanica alebo zastávka využívaná alebo sa predpokladá jej využívanie aj spojmi prekračujúcimi hranice obce, obec si pred určením alebo zmenou jej názvu vyžiada stanovisko vyššieho územného celku. Ak je stanica alebo zastávka využívaná alebo sa predpokladá jej využívanie aj spojmi prekračujúcimi hranice krajov, obec si pred určením alebo zmenou jej názvu vyžiada aj stanovisko ministerstva dopravy. (9) Doterajší § 16 ods. 1. (10) Doterajší § 16 ods. 2. (11) Doterajší § 16 ods. 3 (v predloženom zmenenom znení).“ V § 16 ponechať len dnešné ods. 4 až 6 (čiže navrhované ods. 6 až 8). Zdôvodnenie: • Problematika zriaďovania, premiestňovania a rušenia zastávok a ich stanovišť nie je v platnej legislatíve dostatočne popísaná a nie je ani jednoznačná, čo v praxi prináša mnohé problémy. Preto sa tu navrhuje ucelený súbor hlavných pravidiel pre túto oblasť zaradiť práve do tohto zákona (ktorý sa snaží problematiku hromadnej osobnej dopravy podchytiť komplexne) a venovať mu v ňom osobitný paragraf (vyňatím niektorých odsekov z § 16 a ich úpravou resp. doplnením), • Kompetencia zriaďiť, premiestniť alebo zrušiť zastávku alebo jej stanovište by mala byť jednoznačne daná obci – nakoľko jej existencia najviac zasahuje práve život obce a práve obec má najlepšiu miestnu znalosť ohľadne jej optimálneho umiestnenia a dopadoch na okolie (a to aj v prípade, keď jej význam ďaleko presahuje rámec obce). • Je potrebné jasne od seba oddeliť úkony stavebného zariadenia zastávky, zariadenia zastávky jej zaradením do siete staníc a zastávok a zastavovania spojov v zastávkach. Sú to 3 odlišné akty a orgány, ktoré ich majú schvaľovať, bývajú veľmi často tiež odlišné. • Je vhodné			
--	--	--	--	--

	zákonne stanoviť „prednostné správcovstvo“ zastávky – aby (spolu s predchádzajúcimi nami navrhovanými ustanoveniami) bolo už vo fáze zámeru zriadenia zastávky jasné, kto by ju mal schvaľovať stavebne, kto „dopravne“, kto zastavovanie rôznych liniek a spojov v nej a kto by ju mal spravovať a čo to nutne obnáša. To však nevylučuje dohodu kraja alebo obce o správe zastávky s iným subjektom – túto možnosť v zákone ponechať, • Kompetencia pomenovania zastávky by mala tiež jednoznačne patriť obci (vid' dôvody uvedené vyššie), pričom táto by bola vo svojej prípadnej „svojevôli“ dostatočne obmedzená dost' striktnými pravidlami obsiahnutými v pripravovanom návrhu vykonávacej vyhlášky. Ďalšou „poistkou“ v tomto smere pri zastávkach významom presahujúcich obec by bolo navrhuté povinné vyjadrenie sa kraja resp. až štátu na danú tému. Podmienenie súhlasom organizátora nie je vhodné, lebo tento je len zriaďovaný orgánmi verejnej správy a zásadné originálne kompetencie by mali zostať na týchto orgánoch, pretože len ony majú priamu zodpovednosť voči občanom. Rozdelenie na 2 paragrafy sa navrhuje kvôli lepšej prehľadnosti (§ 15a - povinnosti správnych orgánov, objednávateľov, dopravcov a zriaďovateľov vo väzbe na stanice a zastávky, § 16 - povinnosti iných osôb v ostatných oblastiach prevádzky). Poznámka: § 15a je navrhnutý so všeobecnou platnosťou (nielen pre verejnú dopravu a nielen pre autobusovú a mestskú dráhovú dopravu). V prípade, že by mal byť takto akceptovaný, boli by potrebné aj úpravy niektorých ustanovení v zákone NR SR č. 513/2009 Z.z., zákone NR SR č. 514/2009 Z.z., vyhláške MDPaT SR č.			
--	--	--	--	--

	350/2010 Z.z. a vyhláške MDPaT SR č. 351/2010 Z.z. (tu neuvedené).			
Verejnosť	Čl. Čl. IV. bod 41 § § 43 ods. 6 písm. c Navrhujeme znenie: " „c) neoznámi licenčnému orgánu zmenu podmienok, na základe ktorých bola udelená licencia, alebo zmenu náležitostí licencie, ktoré vyžadujú zmenu licencie, alebo nepredloží licenčnému orgánu doklady preukazujúce zmenu podmienok alebo náležitostí do 15 dní od tejto zmeny (§ 13 ods. 8).“. " Zdôvodnenie: Úprava, doplnenie znenia – gramatika, lepšia zrozumiteľnosť.	O	A	
Verejnosť	Čl. IV. § PRÍL. 2 1.2 2. odsek Navrhujeme znenie: "- najvyššie korekčné šošovky: hypermetropia +5/myopia -8; lekár povolí odchýlku len vo výnimočných prípadoch a na základe stanoviska oftalmológa," Zdôvodnenie: Hodnoty bez medzery (3.6.4 STN Pravidlá písania a úpravy písomností).	O	N	Nad rámec návrhu zákona.
Verejnosť	Čl. IV. § § 22 ods. 8 Navrhujeme znenie: "...zabezpečených 70 % nákladov..." Zdôvodnenie: Medzera medzi číslom a znakom percenta (3.6.3 STN Pravidlá písania a úpravy písomností). Podobne § 22 ods. 9	O	N	Na slov – lexe, ktorý je jediný záväzný a smerodajný, je to správne.
Verejnosť	Čl. Čl. I bod 25 § (§ 26 ods. 2 písm. a Navrhujeme znenie: "a) je najmenej päť rokov držiteľom preukazu na vedenie dráhového vozidla; na vykonávanie technicko - bezpečnostnej skúšky traťových strojov je držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti súvisiacej s údržbou	O	N	Železničný systém je špecifický technický celok, ktorý je zložený z pevných a mobilných systémov, ktoré navzájom tvoria jeden celok. Z tohto dôvodu je potrebné mať detailné

	dráhových vozidiel najmenej päť rokov a na vykonávanie technicko-bezpečnostnej skúšky električiek alebo trolejbusov je držiteľom preukazu na vedenie dráhového vozidla najmenej šesť mesiacov," zdôvodnenie: Odborná spôsobilosť skúšobného komisára je jeho odborné vzdelanie a prax vo vedení dráhových vozidiel. Za päť rokov vedenia dráhových vozidiel zamestnanec získa dostatočnú prax, aby mohol vzdelávať, ale i skúšať nových zamestnancov a preto navrhujeme podmienku 10 rokov byť držiteľom preukazu na vedenie dráhového vozidla znížiť na 5 rokov.			znalosti o jednotlivých komponentoch, ktoré sa v rámci železničného systému využívajú a prevádzkujú. Tým, že dochádza k požadovaným zmenám mobilného systému vzhľadom na technický pokrok a podmienky prevádzkovania železničnej siete musí mať skúšobný komisár dostatočne znalosti nie len o štýle jazdy príslušného typu vozidla, ale aj o technickom prevedení vozidla v závislosti na trácii, vlakovom zabezpečovači, rádiokomunikácií , naklápaní skríň, brzdnych vlastnostiach vozidla, postupu pri poruche vozidla. Preto ak chce skúšobný komisár vykonávať aj praktické skúšky uchádzačov o získanie preukazu na vedenie železničného vozidla tieto poznatky vzhľadom na rôznorodosť typov železničných vozidiel do 5 rokov sa nám javí ako nedostatočný.
Verejnosc'	Čl. Čl. I bod 26 § (§ 26 ods. 2 písm. b navrhujeme znenie: "b) má vysokoškolské vzdelanie strojníckeho, dopravného alebo elektrotechnického smeru; na vykonávanie technicko-bezpečnostnej skúšky traťových strojov	O	A	

	má najmenej úplné stredné odborné vzdelanie v strojníckom, dopravnom alebo elektrotechnickom študijnom odbore," Zdôvodnenie: Navrhujeme nešpecifikovať prvý, druhý stupeň vzdelania.			
Verejnosť	§ § 77 ods. 2 písm. d) Navrhujeme znenie: "d) zaist'uje možnosť sledovania činností údržby. alebo: d) zaist'uje možnosť realizácie sledovania činností údržby. " Zdôvodnenie: Gramatika – neexistujúce slovo = vysledovateľnosť v slovenskom jazyku.	O	N	Nad rámec návrhu zákona.
Verejnosť	Čl. Čl. I bod 47 § § 44 ods. 9 Navrhujeme znenie: "Dodatočná požiadavka na vlakovú trasu podľa prvej vety nezakladá povinnosť manažéra infraštruktúry postupovať podľa § 45 a § 46." Zdôvodnenie: V novo vlozenej druhej vete ods. 9 chýba u čísla paragrafu jeho značka (3.1.1 STN Pravidlá písania a úpravy písomností). Podobne § 61b ods. 1, § 91a a pod.	O	N	Nepíše sa v takomto prípade.
Verejnosť	Čl. IV. § PRÍL. 2 1.3 1. odsek Navrhujeme znenie: "Dostatočný sluch potvrdený audiogramom, t. j., dostatočne dobrý sluch..." Zdôvodnenie: Medzera po bodke v skratke t. j. (2.1 STN Pravidlá písania a úpravy písomností).	O	N	Nad rámec návrhu zákona.
Verejnosť	Čl. Čl. IV. bod 2 § § 10a ods. 1 Navrhujeme znenie: "Fyzická osoba alebo právnická osoba vykonávajúca v sektore železničnej dopravy nákladnú železničnú dopravu na železničnej dráhe, ktorá je v súkromnom vlastníctve a slúži pre potreby vlastníka tejto dráhy na jeho	O	A	

	vlastnú nákladnú dopravu, môžu na základe licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru udelenú licenčným orgánom zachádzať na železničnú infraštruktúru do prípojovej železničnej stanice dráhy." Zdôvodnenie: Gramatika.			
Verejnost'	Čl. Čl. IV. bod 42 § § 43 ods. 10 Navrhujeme znenie: "Licenčný orgán uloží pokutu do 1 000 eur fyzickej osobe alebo právnickej osobe, ktorá neoznámí licenčnému orgánu zmenu podmienok, na základe ktorých bola licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru udelená, alebo zmenu náležitostí licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru, ktoré vyžadujú zmenu licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru, alebo nepredloží licenčnému orgánu doklady preukazujúce zmenu podmienok alebo náležitostí do 15 dní od nadobudnutia účinnosti zmien alebo náležitostí." Zdôvodnenie: Úprava znenia – gramatika.	O	A	
Verejnost'	Čl. Čl. I bod 78 § § 80 poznámka pod č Navrhujeme znenie: "Poznámka pod čiarou k odkazu 27a znie: 27a) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/777 zo 16. mája 2019 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2014/880/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019) v platnom znení." Zdôvodnenie: Dokument bol aktualizovaný prílohou VII k Vykonávaciemu nariadeniu komisie ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013, č. 1299/2014, č. 1300/2014, č. 1301/2014, č. 1302/2014, č. 1304/2014 a vykonávacie	O	A	

	nariadenie Komisie (EÚ) 2019/777 zo dňa 10.08.2023. Je predpoklad ďalších zmien v blízkej budúcnosti.			
Verejnosc'	Čl. PRÍL. 3, bod 2.1.2.1 Navrhujeme znenie: "PRÍL. 3, bod 2.1.2.1: ... postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v súlade s bodom 1.6 PRÍL. 3, bod 2.4.5.1: ... a osobám so zníženou pohyblivosťou v súlade s bodom 1.6 PRÍL 8, časť III., bod 1.1 d): ... rozdelenie priecestí je uvedené v časti I piatom bode konkrétne 5.6 a 5.7, Alebo: ... rozdelenie priecestí je uvedené v časti I v bodoch 5.6 a 5.7," Zdôvodnenie: Gramatika – neexistujúce slovo = podbod v slovenskom jazyku.	O	N	Nad rámec návrhu zákona.
Verejnosc'	Čl. IV. § PRÍL. 4, II. časť, Navrhujeme znenie: "PRÍL. 4, II. časť, bod 8.3: ... udeliť výnimku z požiadavky podľa bodu 8.2, ak sa uplatní..." Zdôvodnenie: Gramatika – neexistujúce slovo = podbod v slovenskom jazyku.	O	N	Nad rámec návrhu zákona.
Verejnosc'	Čl. Čl. IV. bod 2 § § 10a ods. 4 Navrhujeme znenie: "Prípojovou železničnou stanicou dráhy je na účely tohto zákona železničná stanica slúžiaca na účel nakládky, prekládky, vykládky a odoslania tovaru vlastníka alebo prevádzkovateľa železničnej dráhy, ktorá je v súkromnom vlastníctve a ktorá sa nachádza čo najbližšie k miestu, kde dráha v súkromnom vlastníctve zaúst'uje do železničnej trate, a na účel zachádzania na železničnú infraštruktúru je určená v zmluve podľa odseku 2." zdôvodnenie: Úprava znenia – gramatika.	O	A	

Verejnosť	Čl. Čl. I bod 89 § § 102ods. 1 písm.h Navrhujeme znenie: "V § 102 ods. 1 písmeno h) znie: „h) rozhoduje na žiadosť navrhovateľa o výnimke z uplatňovania technických špecifikácií interoperability a v prípadoch podľa § 70 ods. 5 písm. a) až c) a e) predkladá žiadosť o schválenie výnimky Európskej komisii,“." Z dôvodnenie: Doplnenie znenia – lepšia zrozumiteľnosť.	O	A	
Verejnosť	Čl. Čl. I bod 101 § § 103ods. 2 písm. u Navrhujeme znenie: "V § 103 sa odsek 2 dopĺňa písmenami s) až u), ktoré znejú: ... u) plní úlohy vnútroštátneho registračného orgánu podľa osobitného predpisu.27a)“." Z dôvodnenie: Úprava znenia - oprava preklepu.	O	A	
Verejnosť	Čl. Čl. IV. bod 34 § § 41 ods. 2 Navrhujeme znenie: "V § 41 ods. 2 sa za prvú vetu vkladá nová druhá veta, ktorá znie: „O vydanie preukazu žiada zamestnávateľ poverenej osoby, ktorý v žiadosti uvedie údaje zamestnanca, a priloží podklady potrebné na vydanie preukazu.“." Z dôvodnenie: Úprava znenia – gramatika.	O	A	
Verejnosť	Čl. Čl. IV. bod 37 § § 41 ods. 4 písm. f Navrhujeme znenie: "V § 41 sa odsek 4 dopĺňa písmenom f), ktoré znie: „f) vyzvať osobu, ktorá vedie dráhové vozidlo alebo obsluhuje lanovú dráhu, alebo osobu, ktorá vykonáva činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe, aby sa podrobila vyšetreniu, či nie je pod vplyvom alkoholu, inej návykovej látky, omamnej látky alebo psychotropnej látky, ktorá môže znížiť jej schopnosť bezpečne	O	A	

	viest' dráhové vozidlo alebo vykonávať činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe.25a)". " Zdôvodnenie: Úprava znenia – gramatika.			
Verejnosť	Čl. Čl. IV. bod 42 § § 43 ods. 9 písm. b Navrhujeme znenie: "V § 43 sa za odsek 8 vkladajú nové odseky 9 a 10, ktoré znejú: „(9) Licenčný orgán uloží pokutu od 1 000 eur do 10 000 eur fyzickej osobe alebo právnickej osobe, ktorá ... b) nezabezpečila, aby jednotlivé činnosti pri poskytovaní dopravných služieb vykonávali osoby, ktoré spĺňajú požiadavku odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti, ... d) nezabezpečila, aby koľajové vozidlá, ktoré zachádzajú na železničnú infraštruktúru, viedla osoba, ktorá je držiteľom preukazu rušnovodiča podľa § 26 alebo preukazu podľa osobitného predpisu.11bb)" Zdôvodnenie: Úprava znenia – gramatika, odkaz.	O	A	
Verejnosť	Čl. Čl. I bod 54 § § 53 ods. 2 Navrhujeme znenie: "V § 53 ods. 2 druhej vete sa na konci pripájajú tieto slová: „manažérom infraštruktúry alebo prevádzkovateľmi servisných zariadení"." Zdôvodnenie: Navrhujeme, aby bolo chránené aj obchodné tajomstvo manažéra infraštruktúry.	O	N	Súčasný jediný manažér infraštruktúry je zriadený zákonom Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Zb. o Železničiach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov a nevzťahuje sa naň táto výnimka.
Verejnosť	Čl. Čl. IV. bod 23 § § 26 ods. 2 Navrhujeme znenie: "V prípade aktualizácie, obnovenia alebo vyhotovenia duplikátu preukazu rušnovodiča postačujú kópie	O	A	

	dokladov podľa druhej vety." Zdôvodnenie: Úprava znenia – gramatika.			
Verejnosť	Čl. Čl. IV § § 11 ods. 2 Navrhujeme znenie: "Za bezúhonného sa na účely tohto zákona nepovažuje ten, a) kto bol právoplatne odsúdený za úmyselný trestný čin a odsúdenie nebolo zahladené, b) kto bol právoplatne odsúdený za nedbanlivostný trestný čin proti životu a zdraviu, trestný čin proti majetku, trestný čin hospodársky alebo trestný čin všeobecne nebezpečný a proti životnému prostrediu na nepodmienečný trest odňatia slobody a odsúdenie nebolo zahladené, c) kto sa dopustil priestupku alebo správneho deliktu podľa tohto zákona a osobitného predpisu,36ab) za ktorý mu bola uložená sankcia zákazu činnosti. Bezúhonnosť fyzickej osoby alebo právnickej osoby sa preukazuje výpisom z registra trestov. Na účel preukázania bezúhonnosti v konaní podľa tohto zákona poskytne fyzická osoba alebo právnická osoba údaje potrebné na vyžiadanie výpisu z registra trestov.36a) Údaje podľa tretej vety a podľa § 12 ods. 2 písm. b) licenčný orgán bezodkladne zašle v elektronickej podobe prostredníctvom elektronickej komunikácie Generálnej prokuratúre Slovenskej republiky na vydanie výpisu z registra trestov." Zdôvodnenie: Navrhujeme bezúhonnosť zosúladiť so znením § 110 v zákone č. 513/2009 Z. z.	O	A	
Verejnosť	Čl. V Bod 11 - § 33 ods. 4 písm. 5 Ponechať pôvodné znenie, len s vypustením slova „cestnému“. Zdôvodnenie: Navrhovaná diktia evokuje stav, že cestný správny orgán by mal „schválenie ministerstvom“ akceptovať.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	Môže sa však pritom jednať o infraštruktúru, u ktorej by kompetenčne aj vecne mali mať „hlavné slovo“ kraje alebo obce + často by mohlo ísť o opatrenia zaťažujúce ich rozpočty. Z uvedeného dôvodu je súčasné znenie „predkladá návrhy na zlepšenie dopravnej infraštruktúry ... správnemu orgánu“ z hľadiska logického postavenia a plnenia funkcií tejto rozpočtovej organizácie postačujúce. A nakoľko nemusí ísť vždy o cestnú infraštruktúru, ale niekedy aj o dráhovú, je potrebné slovo „cestnému“ vyňať.			
Verejnosť	Čl. V Body 15 a 16 - § 33 ods. 5 a 6 Ponechať pôvodné znenie. Zdôvodnenie: Už aj súčasný právny stav v oblasti verejnej hromadnej dopravy zavedený od 1.1.2024 je nadmerne centralistický a v rozpore s princípom subsidiarity. „Rada objednávateľov“ zavedená od rovnakého dátumu síce nie je dostatočným riešením pre zabezpečovanie oprávnených záujmov samospráv v tejto oblasti, ale je aspoň akým-takým zmierňovacím prostriedkom voči konaniam štátu (ministerstva resp. ministerstvom zriadenej rozpočtovej organizácie bez priamej zodpovednosti voči občanom) potenciálne poškodzujúcim tieto záujmy. Navrhované zmeny by aj tieto nevelké možnosti na korekciu tohto nadmerne centralistického prístupu, ktoré samosprávy existenciou tejto rady, jej určeným zložením a jej priznanými kompetenciami dostali, dost’ podstatne oklieštili a preto nie je vhodné ich zavádzať.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
Verejnosť	Čl. V Body 10 a 12 až 15 - § 33 ods. 1 písm. a) body 1, 6 a 7 písm. b) bod 1 Ponechať pôvodné znenie. Zdôvodnenie: Všetky zmeny	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	navrhované v tomto odseku (okrem písm. a) bodu 5) sú nadmerným posilňovaním kompetencií rozpočtovej organizácie na úkor orgánu verejnej správy, od ktorého nie je dostatočne závislá a preto jej rozhodnutia a konanie nie sú pod takou verejnou kontrolou, ako je to u orgánu verejnej správy priamo. Toto nemožno považovať z hľadiska uplatňovania demokracie pri správe verejných vecí za vhodné. Súčasná dikcia „navrhuje / vypracúva návrhy“ je z hľadiska plnenia funkcií danej organizácie postačujúca.			
Verejnost'	Čl. Čl. I bod 64 § § 70 ods. 11 Prehodnotiť časť "bezpečnostným orgánom " – v článku 2 bod 34 smernice EPaR (EÚ) 2016/797 sa uvádza „prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody“ sú nezáväzné stanoviská, ktoré vydali členské štáty na účely vymedzenia spôsobov plnenia vnútroštátnych predpisov;“	O	N	Použitie "prijateľných prostriedkov preukázania zhody" alebo "prijateľných vnútroštátnych prostriedkov preukázania zhody" podľa vymedzení v smernici (EÚ) 2016/797, ktoré sú do § 70 ods. 11 zákona č. 513/2009 Z. z. preberané súhrnne ako "prijateľné prostriedky preukázania zhody", sa vzťahuje spravidla na postupy posudzovania zhody s TSI alebo s vnútroštátnymi predpismi na účely uvedenia na trh (mobilné subsystémy) alebo uvedenia do prevádzky (pevné subsystémy), ale v širšom zmysle aj na účely bezpečnostnej certifikácie (systémy riadenia bezpečnosti). Vzhľadom na skutočnosť, že v súlade s právnymi

				predpismi tzv. štvrtého železničného balíka povoľovanie na uvedenie na trh alebo do prevádzky, ako aj bezpečnostnú certifikáciu v železničnom systéme Únie zabezpečujú buď agentúra, alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán, je účelné, aby aj vydávanie nezáväzných stanovísk na účely vymedzenia spôsobov plnenia vnútroštátnych predpisov bolo za členský štát v kompetencii bezpečnostného orgánu.
Verejnosť	Čl. IV Bod 5 - § 11 ods. 3, 1.veta Text 1. vety upraviť na „(7) Požiadavka odbornej spôsobilosti je splnená, ak štatutárny zástupca, najmenej jeden člen štatutárneho orgánu alebo ustanovený zodpovedný zástupca žiadateľa o licenciu má ku dňu podania žiadosti alebo bude mať ku dňu začatia poskytovania dopravných služieb teoretické vedomosti a praktické skúsenosti potrebné na vykonávanie bezpečnej a spoľahlivej prevádzkovej kontroly a dohľadu nad poskytovanou dopravnou službou, na ktorú má byť alebo bola udelená licencia.“ Zdôvodnenie: Iba zjednodušenie formulácie. Poznámka: Bolo by vhodné zjednotiť formuláciu tohto ustanovenia a formuláciu analogického ustanovenia Zákona NR SR č. 513/2009 Z.z. o dráhach (§ 29 ods. 2 a 3).	O	N	Formulácia je jasná.
Verejnosť	obyčajná pripomienka Text pripomienky: Za § 21 sa vkladá § 21a, ktorý vrátane	O		

	nadpisov znie: § 21 a Akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie (1) Akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie je na účely tohto zákona koľajové vozidlo poháňané elektromotorom napájaným z vlastného akumulátora a určené na prevádzku na koľajových dráhach a spevnených plochách s maximálnou rýchlosťou na dráhe bez záťaže je 25 km/h a 6 km/h so záťažou (spriahnuté s ťahanými vozidlami). (2) Akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie môže byť ovládané z čelnej kabíny v smere chodu dráhového vozidla alebo diaľkovým ovládaním – rádiom. (3) Osoba, ktorá vedie akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie musí byť staršia ako 18 rokov, preukázateľne oboznámená s jeho obsluhou, pravidlami bezpečnej prevádzky na vlečke prevádzkovateľa a je povinná dodržiavať povinnosti podľa § 30a písm. b) a c). (4) Akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie môže byť prevádzkované na vlečke. Prevádzkovateľ vlečky určí základné technické a bezpečnostné požiadavky a zapíše ich do vlečkového plánu. Prevádzkovateľ vozidla je zodpovedný jeho prevádzku, bezpečnosť, technický stav, pravidelné kontroly a revízie určených technických zariadení. (5) Konštrukcia akumulátorového dvojcestného posunovacieho zariadenia musí umožňovať jeho bezpečné zastavenie pred prekážkou na dráhe pri maximálnom zaťažení. Pri prevádzke za zníženej viditeľnosti musí byť akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie viditeľne označené svetelnou signalizáciou podľa označenia pre posun. Akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie nemožno prevádzkovať ak svojím technickým stavom ohrozuje bezpečnosť prevádzkovania			
--	---	--	--	--

	dráhy alebo dopravy na dráhe. Na akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie sa nevzťahuje § 22 a § 22a a štvrtá časť zákona. Odôvodnenie: Účelom návrhu je zjednodušiť proces uvedenia do prevádzky akumulátorových posunovacích zariadení za účelom zníženia administratívnej záťaže ich výrobcov, dovozcov prevádzkovateľov a iných osôb vykonávajúcich činnosti na dráhe a v doprave na dráhe a zároveň sprehľadniť rozdelenie dráhových vozidiel. Ako ukázala aplikačná prax, doterajšie požiadavky na povolenie akumulátorového posunovacieho zariadenia prevádzkovaného na vlečke sú neprimerane prísne. Použitie akumulátorových posunovacích zariadení vedie k rozvoju železničnej dopravy a dosahovaniu cieľov politiky Európskej únie v oblasti presunu tovaru z cestnej na železničnú dopravu, zníženiu spotreby paliva a s tým súvisiacich finančných nákladov, tvorby emisií a záťaži na životné prostredie, zníženie počtu potrebných obsluhujúcich pracovníkov a odborne spôsobilých osôb (rušnovodičov, posunovačov, vedúcich posunu), ktorých je na pracovnom trhu nedostatok a zefektívneniu ich práce, pričom úroveň bezpečnosti sa zvýši alebo zostane zachovaná.			
Verejnosc'	obyčajná pripomienka Text pripomienky: Za § 21 sa vkladá § 21a, ktorý vrátane nadpisov znie: § 21 a Akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie (1) Akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie je na účely tohto zákona koľajové vozidlo poháňané elektromotorom napájaným z vlastného akumulátora a určené na prevádzku na koľajových dráhach a spevnených plochách s	O	N	Pripomienka nad rámec návrhu zákona. Ide o o dvojcestné vozidlo. Povolenie je v súlade s vnútroštátnymi predpismi.

	maximálnou rýchlosťou na dráhe bez záťaže je 25 km/h a 6 km/h so záťažou (spriahnuté s ťahanými vozidlami). (2) Akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie môže byť ovládané z čelnej kabíny v smere chodu dráhového vozidla alebo diaľkovým ovládaním – rádiom. (3) Osoba, ktorá vedie akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie musí byť staršia ako 18 rokov, preukázateľne oboznámená s jeho obsluhou, pravidlami bezpečnej prevádzky na vlečke prevádzkovateľa a je povinná dodržiavať povinnosti podľa § 30a písm. b) a c). (4) Akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie môže byť prevádzkované na vlečke. Prevádzkovateľ vlečky určí základné technické a bezpečnostné požiadavky a zapíše ich do vlečkového plánu. Prevádzkovateľ vozidla je zodpovedný jeho prevádzku, bezpečnosť, technický stav, pravidelné kontroly a revízie určených technických zariadení. (5) Konštrukcia akumulátorového dvojcestného posunovacieho zariadenia musí umožňovať jeho bezpečné zastavenie pred prekážkou na dráhe pri maximálnom zaťažení. Pri prevádzke za zníženej viditeľnosti musí byť akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie viditeľne označené svetelnou signalizáciou podľa označenia pre posun. Akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie nemožno prevádzkovať ak svojím technickým stavom ohrozuje bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe. Na akumulátorové dvojcestné posunovacie zariadenie sa nevzťahuje § 22 a § 22a a štvrtá časť zákona. Odôvodnenie: Účelom návrhu je zjednodušiť proces uvedenia do prevádzky akumulátorových posunovacích zariadení za účelom zníženia administratívnej záťaže ich			
--	--	--	--	--

	výrobcov, dovozcov prevádzkovateľov a iných osôb vykonávajúcich činnosti na dráhe a v doprave na dráhe a zároveň spriehľadniť rozdelenie dráhových vozidiel. Ako ukázala aplikačná prax, doterajšie požiadavky na povolenie akumulátorového posunovacieho zariadenia prevádzkovaného na vlečke sú neprimerane prísne. Použitie akumulátorových posunovacích zariadení vedie k rozvoju železničnej dopravy a dosahovaniu cieľov politiky Európskej únie v oblasti presunu tovaru z cestnej na železničnú dopravu, zníženiu spotreby paliva a s tým súvisiacich finančných nákladov, tvorby emisií a záťaži na životné prostredie, zníženie počtu potrebných obsluhujúcich pracovníkov a odborne spôsobilých osôb (rušnovodičov, posunovačov, vedúcich posunu), ktorých je na pracovnom trhu nedostatok a zefektívneniu ich práce, pričom úroveň bezpečnosti sa zvýši alebo zostane zachovaná.			
Verejnosc'	Čl. II Mimo navrhovaných bodov - položka 79, časť „Splnomocnenie“ V bode 5 vypustiť slovo „autobusovej“. Zdôvodnenie: Položka 79 sa zrejme celá týka len cestnej dopravy, nie je to tam však explicitne uvedené a nie je to uvedené ani vo všetkých jej podpoložkách - ani v písm „d“. Daný zákon spoplatňuje len schvaľovanie cestovných poriadkov autobusovej dopravy, dráhovej nie. Aj u dráhovej dopravy však môže ísť o dopravu s cestovným poriadkom, ktorá nevyplýva zo zmluvy o službách vo verejnom záujme (čiže jeho schválenie by malo byť spoplatnené). Vypustením slova „autobusovej“ v bode 5 „splnomocnenia“ by sa za predpokladu, že dané ustanovenie	O	N	Položka 79 sa týka výlučne autobusovej dopravy.

	považujeme za platné pre celú hromadnú osobnú dopravu, dosiahla analogická výnimka ako u autobusovej dopravy aj pre dopravu dráhovú. Alternatívou tohto riešenia by mohlo byť doplnenie textu „autobusovej linky“ priamo do položky 79 písm. d) a v položke 89 vytvorenie analogického poplatku pre dráhovú dopravu.			
Verejnosť	Čl. V ods. 10. V Článku V bod 10. - žiadame vypustiť navrhované znenie. Odôvodnenie: Národná dopravná autorita má byť spoločným koordinačným orgánom pre všetkých objednávateľov a nie výhradným zástupcom záujmov jediného objednávateľa (železničnej dopravy), ktorý nariadi Plán dopravnej obslužnosti ostatným objednávateľom. Úlohou Národnej dopravnej authority je pripraviť návrh Plánu dopravnej obslužnosti a aj ich návrhov na ďalšie zmeny, ktoré následne schváli Rada objednávateľov.	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
Verejnosť	Čl. II Bod 28 - položka 89 písm. b) bod 4 V položke 89 písm. b) bod 4 vypustiť. Zdôvodnenie: Zavedením „povolenia na prevádzkovanie linky“ Zákonom NR SR č. 332/2023 Z.z. o verejnej osobnej doprave od 1.1.2024 fakticky došlo k zrušeniu toho „konkrétneho linkového“ rozmeru licencie na prevádzkovanie dopravy na „mestskej dráhe“ podľa Zákona NR SR č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach, ktorý bol analogický so súčasne zrušenou autobusovou „dopravnou licenciou“ podľa Zákona NR SR č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave - povolením na prevádzku konkrétnej linky „mestskej dráhovej dopravy“ už nie je „licencia“ podľa zákona o doprave na dráhach, ale „povolenie na prevádzkovanie linky“ podľa	O	N	Správny poplatok bude vypustený až po novelizácii vyhlášky MDPT SR č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov, na ktorý nadväzuje.

	zákona o verejnej osobnej doprave (aj keď príslušné súvisiace ustanovenia Vyhlášky MDPaT SR č. 351/2010 Z.z. o dopravnom poriadku ešte bohužiaľ neboli upravené - ide o už dlhšie neukončený legislatívny proces). Licencia podľa zákona o doprave na dráhach sa tak stala už len všeobecným povolením na prevádzkovanie daného druhu a typu dopravy na dráhe (čiže v podstate analógiou „povolenia na vykonávanie povolania“ u autobusovej dopravy podľa Nariadenia EPaR (ES) č. 1071/2009). Z toho vyplýva, že od 1.1.2024 už „udelenie licencie na jednej linke električkovej alebo trolejbusovej dráhy“ nemôže nastať (takáto licencia sa môže týkať už len všeobecne celej električkovej alebo trolejbusovej dopravy daného dopravcu v celej danej sieti), takže daná podpoložka z písm. „b“ bodu 4 sa stala zbytočnou.			
Verejnosť	Čl. V Bod 8 - § 12 ods. 2 písm. b) Za slová „zodpovedného zástupcu“ doplniť čiarku a slová „ak je ustanovený“. Zdôvodnenie: Požiadavka má vo vzťahu k zodpovednému zástupcu zmysel len vtedy, ak je ustanovený (viď aj dikcia ods. 1 písm. b) v rovnakom paragrafe).	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
Verejnosť	Čl. § 6a ods. 1 Čl. I bod 48 (§ 50 ods. 3) Zmazať slovo „rekonštrukcia“ (železničnej infraštruktúry) a jeho gramatické tvary a nahradiť slovom „obnova“ a jeho gramatickými tvarmi. Pojem „rekonštrukcia“ nepoužívať – v súlade s ustanoveniami Smernice EPaR (EÚ) 2016/797 z 11.5.2016 o interoperabilite železničného systému EU podľa čl. 2, bod 14 „modernizácia“ a bod. 15 „obnova“.	O	N	Ide o zaužívaný pojem v dráhovej legislatíve.

Verejnost'	Čl. V Bod 6 - § 21 Znenie ods. 3 až 6 upraviť na „(3) Ministerstvo dopravy zabezpečuje dopravnú obslužnosť na území Slovenskej republiky a) spojmi nepresahujúcim jej hranice, okrem dopravnej obslužnosti zabezpečovanej vyššími územnými celkami a obcami, b) spojmi presahujúcimi jej hranice, ktoré sú pre zabezpečenie jej dopravnej obslužnosti potrebné, a to v rozsahu premávky týchto spojov na jej území. (4) Vyšší územný celok zabezpečuje dopravnú obslužnosť na území kraja spojmi nepresahujúcimi jeho hranice, okrem dopravnej obslužnosti zabezpečovanej obcami. (5) Obec zabezpečuje dopravnú obslužnosť na území obce spojmi nepresahujúcimi jej hranice. (6) Do dopravnej obslužnosti územia podľa ods. 4 a 5 vyšší územný celok a obec zahrnú aj tie spoje presahujúce ich hranice, o ktorých správny orgán vyššej územnej úrovne rozhodne, že majú byť zahrnuté do dopravnej obslužnosti vyšších územných celkov alebo obcí, ktorými prechádzajú, a to v rozsahu premávky týchto spojov na ich území. Správny orgán vyššej územnej úrovne môže takto rozhodnúť aj na základe spoločnej žiadosti dvoch alebo viacerých správnych orgánov nižšej územnej úrovne, ktorých územia vzájomne susedia.“ Zdôvodnenie: Pojem „záujmové územie“ zahrnutý do ustanovení zákona určujúcich povinnosti štátu, krajov a miest pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti s platnosťou od 1.1.2024 už teraz spôsobil dosť zásadné zneprehľadnenie a znejednotenie situácie v oblasti tejto kompetencie – navyše s rizikom presunu časti nákladov na dotovanie verejnej hromadnej dopravy zo štátu na kraje a z krajov na mestá – kvôli	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
--------------------------	--	----------	--	---

	možnosti/nutnosti (?) obsluhovať aj „záujmové územie“ kraja či mesta (ktoré naviac nie je jednoznačne definované – kto to v sporných prípadoch bude mať právo určiť?). Teraz navrhovaný ods. 6, ktorý navrhuje dať možnosť krajom a obciam zabezpečovať dopravnú obslužnosť aj lodnou dopravou (čo je momentálne kompetencia len štátu), by túto situáciu ešte viac zneprehľadnil. Rozdelenie kompetencií v oblasti dopravnej obslužnosti podľa typov dopravy (železničná, električková, trolejbusová, autobusová, lodná), ktoré aj tak nie je možné plne dodržať (autobusová je regionálna aj mestská, pre lodnú sa teraz navrhuje možnosť zabezpečovania až všetkými 3 stupňami verejnej správy), je nelogické a treba od neho upustiť. Navrhuje sa preto striktné rozdelenie podľa trás spojov, ktoré je podstatne objektívnejšie – pretože každý stupeň verejnej správy by zabezpečoval dopravnú obslužnosť len presne vnútri svojho územia (s tou výnimkou, že najmä pre krátke „pohraničné“ spoje by správny orgán vyššej územnej úrovne mal právo určiť, že sa budú považovať nie za súčasť „vyššej“ dopravnej obslužnosti celého jeho územia, ale len za súčasť „nižšej“ dopravnej obslužnosti 2 susedných krajov resp. 2 alebo viacerých susedných obcí). Tento návrh pritom nebráni vzniku napr. liniek mestského charakteru (zastávky, odbavovanie, tarifa) do území za hranice miest, len jednoznačne určuje, že takéto linky patria do kompetencie kraja (ak kraj nerozhodne, že si ich majú „podeliť“ príslušné mestá a obce). Detto by platilo pre krátke medzikrajské linky s regionálnym charakterom. Výhodou tohto návrhu by bolo aj to, že kraje by mohli (v súlade s princípom subsidiarity) rozhodovať o dopravnej obslužnosti na svojom			
--	--	--	--	--

	území komplexnejšie, lebo ich plné kompetencie by sa týkali všetkých „vnútrokrajských“ dopráv nezávisle od typu dopravy (najmä aj železničnej). Poznámka: V prípade akceptácie tejto našej pripomienky by aj tu bolo potrebné upraviť niektoré ustanovenia v zákone NR SR č. 513/2009 Z.z., zákone NR SR č. 514/2009 Z.z. a vyhláske MDPaT SR č. 351/2010 Z.z. (tu neuvedené).			
Verejnost'	Čl. V Bod 18 - § 35 Znenie písm. m) zmeniť na „m) na požiadanie obce sa vyjadruje k návrhu na určenie alebo zmenu názvu stanice alebo zastávky.“ Zdôvodnenie: V zmysle pripomienky k § 16 ods. 4 a 5 by vyšší územný celok kompetencie na zriaďovanie autobusovej zastávky a určenie jej názvu nemal – vid' zdôvodnenie k týmto ustanoveniam vyššie. Zostala by mu len povinnosť vyjadrovať sa k návrhu názvu stanice alebo zastávky v obci, ak o to obec požiada (vid' návrh na nový § 15a ods. 8 vyššie).	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.
Verejnost'	Čl. V Bod 19 - § 36 Znenie písm. n) upraviť na „n) informuje všetky dotknuté správne orgány schvaľujúce prevádzku liniek, všetkých dotknutých objednávateľov spojov a všetkých dotknutých dopravcov o zriadení, premiestnení alebo zrušení stanice alebo zastávky alebo stanovišťa v rámci stanice alebo zastávky na svojom území.“ Doplniť nové písm. o) v znení „o) určuje názov stanice alebo zastávky na svojom území, pričom musí splniť podmienky uvedené v § 15a ods. 8.“ Zdôvodnenie: Úprava znenia prvej kompetencie v zmysle pripomienok k § 16 ods. 4 a	O		Čl. V bol z návrhu zákona vypustený.

	5. Druhá kompetencia je pre prehľadnosť oddelená do samostatného písmena.			
Verejnosť	Čl. I K bodu 2 - novému ods. 7 Znenie upraviť na „(7) Metrom je špeciálna dráha oddelená od iných druhov dopravy, u ktorej je aspoň tretina jej siete vedená mimo úrovne terénu.“ Zdôvodnenie: Predloženej definícii by zodpovedala aj električková trať vedená na samostatnom drážnom telese, „oddelenie od iných druhov dopravy“ nie je dostatočne jasný pojem (teoreticky sa zaň môže považovať aj len vodorovné dopravné značenie) a chýba tu uvedenie podstatného prvku metra – oddelenia od ostatnej premávky vrátane pešej vedením podstatnej časti siete mimo úrovne terénu (tunelmi alebo mostnými konštrukciami).	O	N	Nie je dôvod explicitne stanovovať pomer časti siete, ktorá je vedená mimo úrovne terénu k časti siete, ktorá je vedená na úrovni terénu. Taktiež nie je ničím podložené, prečo by to mala byť práve tretina. Navyše aj pri električkovej sieti môže byť viac ako tretina mimo úrovne terénu.
Verejnosť	Čl. I Bod 15 - nový ods. 7 Znenie upraviť na „(7) Trolejbus je dráhové vozidlo s vlastným pohonom, ktoré je spôsobilé na jazdu po trolejbusovej dráhe a aspoň u časti svojich jász je nútené počas jazdy využívať napájanie z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy.“ Zdôvodnenie: Predloženej definícii by zodpovedal aj elektrobús staticky dobíjaný z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy.	O	N	Definícia trolejbusu z návrhu zákona bola vypustená.
Verejnosť	Čl. I Bod 2 - nový ods. 8 Znenie upraviť na „(8) Lokálnou dráhou je špeciálna dráha, ktorá nie je metrom a ktorá slúži len alebo aj na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia.“ Zdôvodnenie: Predloženej definícii by zodpovedala aj trať metra a „možnosť turistického využitia“ je natoľko široký pojem, že je použiteľný prakticky na	O	N	Je zrejmé, že žiadna dráha nebude súčasne začlenená medzi 2 kategórie dráh, preto je zbytočné uvádzať, že lokálna dráha nie je metrom. Bližšie špecifikácie jednotlivých kategórií dráh budú uvedené vo vyhláske č.

	ktorúkoľvek dráhu (pretože takmer každú dráhu môžu využívať aj turisti).			350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh.
--	--	--	--	--