

Náhl'ad pre vyhodnotenie pripomienkového konania

Návrh zákona, ktorým sa mení a doplňa zákon č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov a ktorým sa menia a doplňajú niektoré zákony v znení zákona č. 335/2025 Z. z. a o zmene a doplnení niektorých zákonov

LP/2026/126

Spôsob pripomienkového konania

Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných: 252/92

Počet vyhodnotených pripomienok: 252

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných: 131/50

Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných: 42/20

Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných: 75/20

Počet vznesených hromadných pripomienok: 0

Počet vyhodnotených hromadných pripomienok: 0

Počet akceptovaných hromadných pripomienok: 0

Počet čiastočne akceptovaných hromadných pripomienok: 0

Počet neakceptovaných hromadných pripomienok: 0

Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľkách:

O – obyčajná A – akceptovaná
 Z – zásadná N – neakceptovaná
 ČA – čiastočne akceptovaná
 NEP – neprihliada sa

Vyhodnotenie vecných pripomienok

Vznesené pripomienky

Subjekt	Typ	Pripomienka	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K čl. I, novelizačný bod č. 12, § 8, ods. 1, písm. n V § 8, ods. 1, písm. n navrhujeme upraviť nasledovne: „n) umožniť cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách. Dopravca môže nástup cestujúcich usmerniť na len predné dvere dopravného prostriedku, ak je to potrebné pre tarifné vybavenie cestujúcich.“.	ČA	Celé predmetné ustanovenie bolo vypustené.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K čl. I, novelizačný bod č. 15, § 16, ods. 1 V § 16, ods. 1 navrhujeme ponechať pôvodné znenie „Vlastník, správca alebo nájomca autobusovej stanice je povinný odplatne na základe zmluvy za rovnakých podmienok sprístupniť priestory a poskytovať služby všetkým dopravcom, ktorí podľa povolenia na prevádzkovanie linky majú v nej zastávku. Vlastník, správca alebo nájomca autobusovej stanice je povinný na svojom webovom sídle zverejniť podmienky využívania	A	

		priestorov a poskytovania služieb vrátane cenníka.“. Odôvodnenie: 1. Rozpor s Ústavou Slovenskej republiky Navrhované znenie § 16 ods. 1 je v rozpore s čl. 20 ods. 1 a ods. 4 Ústavy Slovenskej republiky a s čl. 1 Dodatkového protokolu k Dohovoru o ochrane ľudských práv a základných slobôd. Podľa čl. 20 ods. 4 Ústavy SR: „Vyvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je možné iba v nevyhnutnej miere a vo verejnom záujme, a to na základe zákona a za primeranú náhradu.” Navrhovaný text ukladá vlastníkom, správcom a nájomcom autobusových staníc povinnosť sprístupniť priestory a poskytovať služby dopravcom, pričom podmieňuje právo na akúkoľvek úhradu za tieto služby splnením minimálnych štandardov vybavenia podľa zatiaľ neexistujúceho vykonávacieho predpisu. V praxi to znamená, že vlastník súkromného majetku je povinný užívať tento majetok v prospech tretích osôb bez nároku na akúkoľvek náhradu — a to až do momentu, kým (a) bude vydaný vykonávací predpis definujúci minimálne štandardy a (b) jeho stanica tieto štandardy splní. Ide o nútené obmedzenie vlastníckeho práva bez primeranej náhrady. Ústavný súd SR sa k zásahu regulácie do vlastníckeho práva vyjadril v náleze sp. zn. PL. ÚS 17/2014 z 22. júna 2016 (G-komponent, vyhlásený v Zbierke zákonov pod č. 220/2016 Z. z.), kde vyslovil nesúladsť ustanovenia vyhlášky ÚRSO s čl. 20 ods. 1 Ústavy SR a čl. 1 Dodatkového protokolu k Dohovoru. Ústavný súd v bode 21.8 nálezu konštatoval, že aplikáciou neústavného ustanovenia „dochádza k odčerpaniu časti majetku” regulovaných subjektov, „čím dochádza k neústavnému zásahu		
--	--	---	--	--

		do základného práva [...] vlastniť majetok podľa čl. 20 ods. 1 ústavy a podľa čl. 1 dodatkového protokolu.” Situácia je analogická: v prípade G-komponentu dochádzalo k odčerpaniu majetku regulovaného subjektu formou vynútenej platby bez zmluvného vzťahu; v prípade navrhovaného § 16 ods. 1 dochádza k odčerpaniu majetku formou vynúteného bezodplatného poskytovania súkromnej infraštruktúry tretím osobám. V oboch prípadoch ide o nútené obmedzenie vlastníckeho práva bez primeranej náhrady. Rovnako je navrhované znenie v rozpore s princípom, že cieľom cenovej regulácie nie je nútené poskytovanie služby so stratou, ale poskytovanie služby za nákladovo orientované ceny vychádzajúce z efektívne vynaložených nákladov. Tento princíp aproboval Najvyšší súd SR v rozsudku sp. zn. 2Sž/4/2014 zo 16. decembra 2015, keď sa stotožnil s argumentáciou regulačného orgánu, že „cieľom ani výsledkom cenovej regulácie nie je nútené poskytovanie určitej služby so stratou, ale poskytovanie služby za nákladovo orientované ceny vychádzajúce z efektívne vynaložených nákladov.” Navrhované znenie tento princíp popiera — zavádza režim, v ktorom je regulovaný subjekt povinný poskytovať službu nie za regulovanú cenu, ale bezodplatne. 2. Neprimeranosť zásahu Aj keby bol cieľ navrhovanej úpravy (motivácia k zvyšovaniu kvality autobusových staníc) legitímny, zvolený prostriedok je zjavne neprimeraný cieľu. Navrhované znenie vytvára binárny režim: buď stanica splní minimálne štandardy a smie účtovať poplatky, alebo nesplní a musí poskytovať služby bezodplatne. Neexistuje žiadna prechodná kategória, žiaden mechanizmus postupného		
--	--	---	--	--

		dosahovania štandardov, žiadna lehota na prispôsobenie. Ad absurdum majiteľ stanice môže byť nútený bezodplatne poskytovať služby stanice, ktorej znalecká cena je niekoľko miliónov EUR len z dôvodu, že na stanici nie je fakticky možné splniť požiadavku na počet parkovacích miest. Takáto norma je bez ďalšieho protiústavná. Táto konštrukcia vytvára bludný kruh: stanica, ktorá nespĺňa štandardy, nemôže účtovať poplatky → nemá príjmy na financovanie investícií do zvyšovania štandardov → nikdy štandardy nespĺní → nikdy nebude môcť účtovať. Výsledkom nie je zvýšenie kvality, ale degradácia infraštruktúry a jej postupný zánik. Primeraným prostriedkom by bolo napríklad: kombinácia stanovenia lehoty na dosiahnutie štandardov s postupným odstraňovaním nedostatkov a viazanie úrovne regulovanej ceny na úroveň poskytovaných služieb — teda nástroje, ktoré existujúci právny rámec už umožňuje. Poukazujeme tiež na to, že samotný predkladateľ novely pri iných zmenách v tej istej novele navrhuje primerané prechodné obdobia (§ 46 — nástup všetkými dverami: prechodné obdobie do 1. januára 2028; kvalifikácia štatutárov organizátorov: 6 mesiacov). Pre najzávažnejší majetkový zásah — úplné odňatie práva na spoplatnenie — prechodné ustanovenie absentuje. O praktických dôsledkoch prijatia neústavnej regulácie svedčí precedens G-komponentu v elektroenergetike. Po náleze PL. ÚS 17/2014, ktorým Ústavný súd vyslovil nesúlاد časti vyhlášky ÚRSO s Ústavou, výrobcovia elektriny masovo žalovali distribučné spoločnosti o vydanie bezdôvodného obohatenia — vrátenie uhradených platieb vybraných na základe neústavného ustanovenia. Len voči jednej z troch distribučných spoločností bolo vedených vyše 70 súdnych konaní s nárokmi presahujúcimi		
--	--	---	--	--

		4 mil. EUR. Súdy výrobcom opakovane vyhovelí a zaväzovali distribučné spoločnosti na vrátenie platieb — napr. 172 686 EUR (OS Žilina, sp. zn. 18Cb/114/2017), 62 591 EUR (OS Žilina, sp. zn. 18Cb/62/2017) alebo 41 444 EUR (OS Žilina, sp. zn. 38Cb/444/2015) v jednotlivých prípadoch. Ak bude navrhované znenie § 16 ods. 1 prijaté a neskôr vyhlásené za protiústavné, vlastníci autobusových staníc budú mať nárok na náhradu škody. Náklady týchto sporov ponesú v konečnom dôsledku vyššie územné celky a štát — teda práve subjekty, v záujme ktorých sa novela predkladá. 3. Duplicita s existujúcou cenovou reguláciou Od 1. júla 2024 sú služby autobusových staníc pre dopravcov predmetom cenovej regulácie vyšších územných celkov podľa § 8 zákona č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov (ekonomicky oprávnené náklady a primeraná zisková prirážka), na základe zaradenia služieb autobusových staníc do cenového opatrenia MF SR č. 01/R/2003 v znení opatrenia MF/006608/2023-77, klasifikácia produkcie 63.21.21. Problém nadmerných cien za služby autobusových staníc je teda už riešený ex ante cenovou reguláciou VÚC. Navrhované úplné odňatie práva na spoplatnenie služieb je v tomto kontexte neprimeraný a nesystémový zásah, ktorý nemá oporu v nedostatočnosti existujúcich mechanizmov. Práve cenová regulácia zohľadňujúca vybavenie stanice je nástroj, ktorým možno zabrániť neprimeraným poplatkom. Napokon, mechanizmus cenovej regulácie zohľadňujúcej hodnotu použitého kapitálu (vybavenia) sa užíva pri regulácii tepla či vodného a stočného. Žiadna cenová regulácia na Slovensku nefunguje binárnym systémom, že regulovaný subjekt nie je oprávnený žiadať odplatu, ak nesplní podzákonnou		
--	--	--	--	--

		normou definovaný štandard — bolo by to totiž protiústavné. 4. Regulačné vákuum a právna neistota Navrhované znenie podmieňuje právo na spoplatnenie služieb splnením minimálnych štandardov vybavenia „ustanovených vykonávacím predpisom“. Tento vykonávací predpis ku dňu predloženia novely neexistuje, nie je súčasťou predloženého materiálu a nie je známy ani jeho predpokladaný dátum vydania. Dňom účinnosti novely (1. novembra 2026) tak môže nastať stav, v ktorom žiadna autobusová stanica na území Slovenskej republiky nebude schopná preukázať splnenie minimálnych štandardov — pretože tieto štandardy nebudú definované. Výsledkom bude okamžitý a plošný zákaz spoplatňovania služieb všetkých autobusových staníc, vrátane staníc s kvalitnou infraštruktúrou a primeranými cenami. 5. Rozpor s princípmi európskej dopravnej politiky (a) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave vychádza z princípu, že záväzky verejnej služby sú sprevádzané primeranou kompenzáciou. Podľa čl. 3 ods. 1 nariadenia, ak príslušný orgán rozhodne o uložení záväzku verejnej služby, udeľuje prevádzkovateľovi výlučné právo a/alebo kompenzáciu v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme. Podľa čl. 3 ods. 2, ak sa tarifné záväzky ukladajú prostredníctvom všeobecných pravidiel, príslušný orgán kompenzuje prevádzkovateľom čistý finančný dopad. Navrhované znenie § 16 ods. 1 je v rozpore s týmto princípom — ukladá vlastníkovi stanice povinnosť bezodplatne sprístupniť infraštruktúru na prevádzkovanie verejnej osobnej dopravy bez akejkoľvek kompenzácie.		
--	--	---	--	--

		(b) V doprave prevádzkovej na komerčnom základe (diaľkové autobusové linky bez zmluvy o dopravných službách) navrhované znenie vytvára deformáciu súťažných podmienok: dopravca, ktorého trasa vedie cez stanice nespĺňajúce minimálne štandardy (bezodplatný prístup), bude mať systematicky nižšie náklady ako dopravca využívajúci stanice spĺňajúce štandardy (regulované poplatky). Ide o narušenie rovných podmienok na trhu dopravných služieb.		
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	O	K čl. I, novelizačný bod č. 18, §16 a, ods. 6 Navrhujeme upraviť a doplniť v § 16a, ods. 6. Navrhované znenie: „(6) Označenie vozidla náhradnej autobusovej dopravy zabezpečí dopravca, za ktorého je vykonávaná náhradná autobusová doprava, ak sa zmluvné strany nedohodli inak.“. Odôvodnenie: Zosúladenie s aplikačnou praxou, keď v prípade náhradnej autobusovej dopravy za železničnú dopravu spravidla označenie vozidiel náhradnej autobusovej dopravy zabezpečuje železničný dopravca.	A	
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	O	K čl. I, novelizačný bod č. 18, § 16b, ods. 2 V § 16b, ods. 2 navrhujeme na konci doplniť vetu „Objednávka prepravy musí byť vykonaná vopred a úhrada cestovného sa nevykonáva vo vozidle.“. Navrhované znenie: „(2) Dopytová doprava sa prevádzkuje na základe zmluvy o dopravných službách a iba ako vnútroštátna doprava. Objednávka prepravy musí byť vykonaná vopred a úhrada cestovného sa nevykonáva vo vozidle.“ Odôvodnenie:	A	

		Jasné odlišenie od taxislužby, aby nedošlo k zneužívaniu uvedeného spôsobu vykonávania prepravy. Úhrada vykonaná vopred by bola zrealizovaná prostredníctvom mobilnej aplikácie a pod..		
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	O	K čl. I, novelizačný bod č. 18, § 16b, ods. 4 V § 16b, ods. 4 navrhujeme na konci doplniť vetu „Podmienkou prevádzkovania dopytovej dopravy je prevádzkovanie výlučne vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča.”. Navrhované znenie: „(4) Dopytová doprava sa prevádzkuje na základe prevádzkových podmienok, ktoré ustanovuje prepravný poriadok. Dopravca je povinný zverejniť prevádzkové podmienky na zastávke dopytovej dopravy, ktorá nie je virtuálnou zastávkou. V prípade virtuálnej zastávky sa prevádzkové podmienky zverejnia na webovom sídle dopravcu. Podmienkou prevádzkovania dopytovej dopravy je prevádzkovanie výlučne vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča.“. Odôvodnenie: Jasné vymedzenie rozdielu od pravidelnej linkovej dopravy vykonávajúcej sa na základe dopravnej licencie.	N	Dopytová doprava bude môcť byť vykonávaná aj vozidlami s väčšou kapacitou. Dopytová doprava je od pravidelnej linkovej dopravy vykonávanej na základe povolenia na prevádzkovanie linky vymedzená iným spôsobom, ktorý stanovuje legislatíva.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	O	K čl. I, novelizačný bod č. 18, § 16b, ods. 7 V § 16 b, ods. 7 navrhujeme na konci doplniť vetu „Virtuálna zastávka musí spĺňať podmienky zastavovania v súlade s pravidlami cestnej premávky a z hľadiska bezpečnosti a plynulosti prevádzky na pozemných komunikáciách a bezpečné podmienky pre nástup a výstup cestujúcich.“. Navrhované znenie:	N	Ustanovenie považujeme za nadbytočné, keďže správanie vodiča a plánovanie virtuálnych zastávok predpokladá priamo uplatniteľný súlad s pravidlami

		„(7) Virtuálnou zastávkou sa rozumie miesto, na ktorom dopravný prostriedok dopytovej dopravy zastavuje na nástup a výstup cestujúcich. Pri určení virtuálnej zastávky spolupracuje dopravca s objednávatelom. Virtuálna zastávka je určená zemepisnými súradnicami. Virtuálna zastávka musí spĺňať podmienky zastavovania v súlade s pravidlami cestnej premávky a z hľadiska bezpečnosti a plynulosti prevádzky na pozemných komunikáciách a bezpečné podmienky pre nástup a výstup cestujúcich.“. Odôvodnenie: Jasné vymedzenie podmienok pre virtuálnu zastávku a zabezpečenie plynulej a bezpečnej prevádzky na pozemných komunikáciách.		cestnej premávky určenými zákonom č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.
AZZZ SR Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	Z	§ 16 ods. 1 K ustanoveniu: § 16 ods. 1 Návrh: Ponechať pôvodné znenie § 16 ods. 1 zákona č. 332/2023 Z. z. Odôvodnenie: Navrhované znenie § 16 ods. 1 je v rozpore s čl. 20 ods. 1 a ods. 4 Ústavy SR, pretože núti vlastníkov autobusových staníc bezodplatne sprístupniť súkromnú infraštruktúru tretím osobám, ak stanica nespĺňa čo i len jeden parameter štandardov. Ide o nútené obmedzenie vlastníckeho práva bez primeranej náhrady. Navrhovaný zásah je zároveň duplicitný a nesystémový, keďže služby autobusových staníc pre dopravcov sú od 1. júla 2024 predmetom cenovej regulácie VÚC podľa zákona č. 18/1996 Z. z. o cenách. Primeraným riešením je využitie existujúcej cenovej regulácie s viazaním úrovne regulovanej ceny na úroveň poskytovaných služieb, nie úplné odňatie práva na spoplatnenie.	A	

BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 9 vlastného materiálu Ust. § 7 ods. 1 písm. d) Zásadná pripomienka k Čl. I bod 9 vlastného materiálu - Ust. § 7 ods. 1 písm. d), v nasledovnom znení: Navrhujeme ponechať pôvodné znenie ustanovenia § 7 ods. 1 písm. d) bez navrhovanej zmeny. Odôvodnenie: Správny orgán pri výkone svojej činnosti vo vzťahu k posudzovaniu spôsobilosti dopravcov na výkon pravidelnej dopravy pri udeľovaní povolení či už v zmysle dodržiavania legislatívnych povinností dopravcu alebo prepravnej povinnosti podľa stanoveného CP posudzuje dopravcu a jeho spôsobilosť na základe aj doposiaľ vyžadovaných údajov. Dostatočná technická základňa a zabezpečený prístup na AS sú jedny z predpokladov spôsobilosti dopravcu pri vykonávaní pravidelnej dopravy v zmysle prevádzkovej, prepravnej a tarifnej povinnosti.	ČA	Nové znenie bodu d) bude nasledovné: "d) údaje týkajúce sa autobusovej linky alebo linky mestskej dráhovej dopravy alebo liniek, na ktorých chce prevádzkovať pravidelnú dopravu, najmä údaje o trase linky vrátane jej vyznačenia v mapovom podklade a zoznam zastávok a staníc vrátane konkrétneho umiestnenia, o prístupe na stanicu a o skladbe a počte dopravných prostriedkov."
BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 12 písm. d) vlastného materiálu Ust. § 8 ods. 1 písm. n) Zásadná pripomienka k Čl. I bod 12 písm. d) vlastného materiálu - Ust. § 8 ods. 1 písm. n), v nasledovnom znení: Z navrhovaného znenia ust. § 8 ods. 1 požadujeme vypustiť celé písm. n) „umožniť cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup	A	Ustanovenie vypustené

		a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Ustanovenie predstavuje pre dopravné systémy, v ktorých nie je tarifný systém a technologické vybavenie vozidiel uspokojené na nástup všetkými dverami vozidiel (najmä v RAL), riziko úniku tržieb a riadnej evidencie cestujúcich. Navrhujeme ponechať možnosť úpravy spôsobov vybavovania cestujúcich na konkrétnych úpravách prepravných poriadkov a zmlúv dotknutých dopravcov/IDS.		
BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 55 písm. y) vlastného materiálu Ust. § 41 ods. 1 písm. y) Zásadná pripomienka k Čl. I bod 55 písm. y) vlastného materiálu - Ust. § 41 ods. 1 písm. y), v nasledovnom znení: Z navrhovaného znenia ustanovenia § 41 ods. 1 požadujeme vypustiť celé písm. y). Odôvodnenie: Ustanovenie predstavuje pre dopravné systémy, v ktorých nie je tarifný systém a technologické vybavenie vozidiel uspokojené na nástup všetkými dverami vozidiel (najmä v RAL), riziko úniku tržieb a riadnej evidencie cestujúcich. Navrhujeme ponechať možnosť úpravy spôsobov vybavovania cestujúcich na konkrétnych úpravách prepravných poriadkov a zmlúv dotknutých dopravcov/IDS.	A	Ustanovenie vypustené
BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 61 vlastného materiálu Ust. § 46 ods. 1 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 61 vlastného materiálu - Ust. § 46 ods. 1, v nasledovnom znení: Z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý ods. 1. Odôvodnenie: Ustanovenie predstavuje pre dopravné systémy, v ktorých nie je tarifný systém a technologické vybavenie vozidiel uspokojené na nástup všetkými dverami vozidiel (najmä v	A	Ustanovenie vypustené

		RAL), riziko úniku tržieb a riadnej evidencie cestujúcich. Navrhujeme ponechať možnosť úpravy spôsobov vybavovania cestujúcich na konkrétnych úpravách prepravných poriadkov a zmlúv dotknutých dopravcov/IDS.		
BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 23 vlastného materiálu Ust. § 24 ods. 6 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 23 vlastného materiálu - Ust. § 24 ods. 6, v nasledovnom znení: Navrhujeme ustanovenie odstrániť alebo upraviť doplnené ustanovenie § 24 ods. 6 v zmysle: „Štatutárny orgán alebo najmenej jeden člen štatutárneho orgánu organizátora musí byť odborne spôsobilý v oblasti osobnej cestnej dopravy^{30a)} alebo mať najmenej päť rokov odbornej praxe v oblasti verejnej osobnej dopravy.“ Odôvodnenie: Navrhovaná úprava neprimerane zvýhodňuje úzko profilovanú odbornú prax v oblasti verejnej dopravy na úkor širších manažérskych kompetencií, ktoré sú pre výkon funkcie štatutárneho orgánu kľúčové. V praxi tak môže dôjsť k situácii, že osoba s významnou riadiacou praxou a preukázateľnými manažérskymi výsledkami nebude spĺňať zákonné požiadavky, zatiaľ čo osoba s úzko odbornou praxou, no bez adekvátnych riadiacich skúseností, bude považovaná za spôsobilú. Zároveň ide o požiadavku, ktorá nereflektuje reálne fungovanie organizátorov IDS ani personálne možnosti na trhu práce a môže viesť k neprimeraným zásahom do personálneho obsadenia bez preukázateľného prínosu pre kvalitu riadenia dopravných systémov.	A	Ustanovenie upravené podľa návrhu.
BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 59 vlastného materiálu § 41 ods. 10 písm. e) Zásadná pripomienka k Čl. I bod 59 vlastného materiálu - Ust. § 41 ods. 10 písm. e), v nasledovnom znení:	A	Ustanovenie upravené podľa návrhu.

		Navrhujeme v ustanovení § 41 ods. 10 vypustiť celé písm. e) alebo upraviť znenie na: „organizátorovi, ktorého štatutárny orgán alebo najmenej jeden člen štatutárneho orgánu nie je odborne spôsobilý alebo nemá odbornú prax podľa § 24 ods. 6.“ Odôvodnenie: Navrhovaná úprava neprimerane zvýhodňuje úzko profilovanú odbornú prax v oblasti verejnej dopravy na úkor širších manažérskych kompetencií, ktoré sú pre výkon funkcie štatutárneho orgánu kľúčové. V praxi tak môže dôjsť k situácii, že osoba s významnou riadiacou praxou a preukázateľnými manažérskymi výsledkami nebude spĺňať zákonné požiadavky, zatiaľ čo osoba s úzko odbornou praxou, no bez adekvátnych riadiacich skúseností, bude považovaná za spôsobilú. Zároveň ide o požiadavku, ktorá nereflektuje reálne fungovanie organizátorov IDS ani personálne možnosti na trhu práce a môže viesť k neprimeraným zásahom do personálneho obsadenia bez preukázateľného prínosu pre kvalitu riadenia dopravných systémov.		
BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 61 vlastného materiálu Ust. § 46 ods. 2 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 61 vlastného materiálu - Ust. § 46 ods. 2, v nasledovnom znení: Navrhujeme v zmysle predošlých pripomienok ustanovenie § 46 ods. 2 z návrhu vymazať alebo upraviť v zmysle pripomienok a na: „Organizátor je povinný mať vymenovaného štatutára alebo najmenej jedného člena štatutárneho orgánu podľa § 24 ods. 6 v znení účinnom od 1. novembra 2026 najneskôr do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto zákona.“. Odôvodnenie: Upravené znenie ustanovenia, ktoré zohľadňuje aj skutočnosť,	A	Ustanovenie upravené

		ak už odborne spôsobilého štatutára organizátor má vymenovaného, teda eliminuje potrebu opätovného vymenovania.		
BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 32 vlastného materiálu Ust. § 32 ods. 3 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 32 vlastného materiálu - Ust. § 32 ods. 3, v nasledovnom znení: Požadujeme z ustanovenia § 32 ods. 3 vypustiť slovo „bezodplatne“ v súvislosti s poskytnutím súčinnosti a zároveň upraviť ustanovenie v zmysle: „Národná dopravná autorita je na účely plnenia svojich úloh podľa tohto zákona oprávnená v primeranej miere požadovať od objednávateľov, organizátorov a dopravcov informácie a súčinnosť a objednávateľa, organizátori a dopravcovia sú povinní požadované informácie a súčinnosť poskytnúť.“ Odôvodnenie: Navrhované znenie priznáva Národnej dopravnej autorite široké oprávnenie požadovať informácie a súčinnosť od objednávateľov, organizátorov a dopravcov, bez bližšieho vymedzenia rozsahu, periodicity alebo formy poskytovaných údajov. V kombinácii s povinnosťou poskytovať tieto údaje / úkony bezodplatne môže v praxi dôjsť k prenášaniam administratívnej a finančnej záťaže na organizátorov a dopravcov, najmä v prípadoch, keď ide o spracovanie rozsiahlejších dátových výstupov, analýz alebo špecifických podkladov nad rámec bežnej prevádzkovej evidencie.	ČA	S vypustením slova "bezodplatne" nesúhlasíme. Uvedené ustanovenie je súčasťou zákona 332/2023 od začiatku platnosti teda od roku 2023. Na rozporovom konaní prediskutované a dohodnuté nové znenie predmetného bodu.
BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	Z	Nad rámec vlastného materiálu Ust. § 25 Zásadná pripomienka nad rámec vlastného materiálu, k Ust. § 25, v nasledovnom znení: V § 25 požadujeme doplniť ods. 4 v nasledovnom znení:	NEP	Pripomienka je nad rámec novely. Na rozporovom konaní

		„Ustanovenia podľa ods. 1 až 3 sa nevzťahujú na dopravcu, ktorý poskytuje dopravnú obsluhu na základe zmluvy o dopravných službách ak rozsah tejto služby vyjadrený počtom najazdených kilometrov za rok nepresiahne hodnotu podľa osobitného predpisu.“ Poznámka k uvedenému ustanoveniu znie nasledovne: „Čl. 5 ods. 4 písm. b) nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení.“ Odôvodnenie: povinnosti vyplývajúce z § 25 Zákona o VOD sú mimoriadne robustné pre dopravcov poskytujúcich dopravné služby v malom rozsahu. Dopravcovia poskytujúci dopravné služby v rozsahu do 300 tis. km ročne nie sú personálne a ani technicky vybavení na poskytovanie dát v požadovanom rozsahu a ani na používanie určených elektronických systémov platieb a vybavenia cestujúcich. Ak má dopravca tieto povinnosti zabezpečiť internými alebo externými kapacitami a vybaviť svoje zázemie a vozidlá príslušajúcim technickým, technologickým a softvérovým vybavením, tieto náklady budú mať nepríjemný vplyv na jednotkovú cenu dopravného výkonu. Takto vyvolané investičné a budúce prevádzkové náklady sa logicky prejavujú vo vyúčtovaní dopravného výkonu voči objednávateľovi dopravných služieb, čo postaví malé samosprávy pred rozhodnutie či naďalej poskytovať a objednávať dopravné služby v ich záujmovom území.		bola aj napriek tomu prediskutovaná.
BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	Z	Nad rámec vlastného materiálu Zásadná pripomienka nad rámec vlastného materiálu - Ust. § 26, v nasledovnom znení: V § 26 požadujeme doplniť ods. 8 v nasledovnom znení: „Ustanovenie ods. 3 sa nevzťahuje na dopravcu, ktorý poskytuje dopravnú obsluhu na základe zmluvy o dopravných službách	NEP	Pripomienka je nad rámec novely. Na rozporovom konaní bola aj napriek tomu prediskutovaná.

		ak rozsah tejto služby vyjadrený počtom najjazdených kilometrov za rok nepresiahne hodnotu podľa osobitného predpisu.“ Poznámka k uvedenému ustanoveniu znie nasledovne: „Čl. 5 ods. 4 písm. b) nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení.“ Odôvodnenie: povinnosti vyplývajúce z § 26 v nadväznosti na § 25 Zákona o VOD sú mimoriadne robustné pre dopravcov poskytujúcich dopravné služby v malom rozsahu. Dopravcovia poskytujúci dopravné služby v rozsahu do 300 tis. km ročne nie sú personálne a ani technicky vybavení na naplnenie požiadaviek súvisiacich s Národným integrovaným cestovným lístkom. Ak má dopravca plniť povinnosti internými alebo externými kapacitami a vybaviť a prevádzkovať systémy tarifného vybavenia umožňujúce akceptáciu NICL, tieto náklady budú mať neprimeraný vplyv na jednotkovú cenu dopravného výkonu. Takto vyvolané investičné a budúce prevádzkové náklady sa logicky prejavujú vo vyúčtovaní dopravného výkonu voči objednávateľovi dopravných služieb, čo postaví malé samosprávy pred rozhodovanie či naďalej poskytovať a objednávať dopravné služby v ich záujmovom území.		
BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	O	Čl. I bod 7 vlastného materiálu Ust. § 6 ods. 11 písm. d) bod 2 Obyčajná pripomienka k Čl. I bod 7 vlastného materiálu - Ust. § 6 ods. 11 písm. d) bod 2, v nasledovnom znení: Navrhujeme ustanovenie ponechať v pôvodnom znení alebo v prípade nevyhnutnosti upraviť znenie ustanovenia jednoznačným určením časového rámca od pozastavenia prevádzky pravidelnej dopravy podľa CP po odňatie povolenia na konkrétne špecifikovaný počet dní. Odôvodnenie: Znenie ustanovenia pôsobí dojmom, že správny	N	Ustanovenie je podmienené podmienkou "bez odôvodnenia", čo z dopravného hľadiska predstavuje obrovský problém pre obsluhu regiónu. Z dlhodobého hľadiska je pre reputáciu a dopravnú obsluhu

		orgán odníme povolenia aj pri nedodržaní CP na 1 deň, prípadne dopravca vynechá bez odôvodnenia spoj. Nejasnosť výkladu ustanovenia môže priniesť komplikácie pri výkone ustanovenia medzi správnym orgánom a dopravcom.		problém aj v prípade, ak dopravca bez odôvodnenia neposkytuje dopravu len 24 hodín. Na rozporovom konaní prediskutované, vysvetlenie bolo akceptované.
BBSK Banskobystrický samosprávny kraj	O	Čl. I bod 15 vlastného materiálu Ust. § 16 ods. 1 Obyčajná pripomienka k Čl. I bod 15 vlastného materiálu - Ust. § 16 ods. 1, v nasledovnom znení: Navrhujeme upraviť druhú vetu ustanovenia § 16 ods. 1 v zmysle: „Vlastník, správca alebo nájomca autobusovej stanice je povinný na svojom webovom sídle zverejniť podmienky využívania priestorov a poskytovania služieb pričom je povinný tieto informácie a ich aktualizácie zasielať aj príslušnému správne mu orgánu najneskôr v deň začiatku ich platnosti.“ Odôvodnenie: Pri výkone funkcie správneho orgánu a objednávateľa považujeme za potrebné mať z pozície VÚC prehľad o aktuálnych podmienkach poskytovania služieb autobusových staníc na svojom území a ich vývoja priamo od prevádzkovateľov služieb.	ČA	V § 15 ods 1 druhá veta znie "Vlastník, správca alebo nájomca autobusovej stanice je povinný na svojom webovom sídle zverejniť podmienky využívania priestorov a poskytovania služieb a zasielať ich príslušnému vyššiemu územnému celku."
BSK BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	Z	Čl. I bod 12 § 8 ods. 1 Z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. n) „umožniť cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky,	A	Ustanovenie vypustené

		ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifyného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
BSK BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	Z	Čl. I bod 18 § 16a Požadujeme doplniť na záver nového § 16a nové ods. 8 a 9 v znení: „(8) Služby náhradnej autobusovej dopravy v rovnakom rozsahu objednaných dopravných služieb možno vykonávať maximálne 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, pričom nesmú mať negatívny vplyv na záväzky vyplývajúce z platných zmlúv o dopravných službách. V ostatných prípadoch je nevyhnutný súhlas vecne a miestne príslušných správnych orgánov, na území ktorých má náhradná autobusová doprava zastávku. (9) Dopravca náhradnej autobusovej dopravy trvajúcej viac ako 30 kalendárnych dní je povinný vecne a miestne príslušnému správne mu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 30 kalendárnych dní a) pred začatím prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy	ČA	Doplnené nové body (8) a (9): (8) Náhradnú autobusovú dopravu podľa odsekov 1 až 7 možno vykonávať na rovnakej trase najdlhšie 12 po sebe nasledujúcich mesiacov. Na náhradnú autobusovú dopravu, ktorá trvá dlhšie ako 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, je potrebné povolenie na prevádzkovanie linky.

		začatie jej prevádzkovania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.“. Odôvodnenie: Okrem základnej informačnej povinnosti voči príslušnému objednávateľovi, najmä kvôli zabezpečeniu koordinácie dopravných služieb a tiež pre hospodárnosť a efektivitu vynakladaných verejných prostriedkov, je nevyhnutné zabrániť aj potenciálnej hrozbe dlhodobého obchádzania zákona vo vzťahu k ostatným podnikateľským subjektom - dopravcom, ktorí musia spĺňať podmienky zákona ohľadom povolení na linku.		(9) Dopravca, ktorý vykonáva náhradnú autobusovú dopravu trvajúcu dlhšie ako 14 kalendárnych dní, je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 14 kalendárnych dní a) pred začatím vykonávania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej vykonávania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením vykonávania náhradnej
--	--	---	--	---

				autobusovej dopravy jej ukončenie.
BSK BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	Z	Čl. I bod 18 § 16b ods. 2 Požadujeme za koniec novo pridaného ods. 2 doplniť novú vetu „Dopytovou dopravou môže byť nahradený aj aktuálny rozsah dopravných služieb pravidelnej autobusovej dopravy vyplývajúci z platných zmlúv o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Pre optimalizáciu nákladov na zabezpečenie dopravných služieb a ekonomickej efektivity navrhujeme aj uplatnenie možnosti nahradenia vybraných dopravných služieb aj prostredníctvom už vysúťaženého dopravcu, t.j. bez nutnosti novej súťaže, pokiaľ to objednávateľ v záujme hospodárnosti vyhodnotí ako optimálne riešenie.	A	Doplnené
BSK BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	Z	Čl. I bod 18 § 16b ods. 6 Z navrhovaného znenia ods. 6 žiadame vypustiť záverečnú časť „ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje.“. Odôvodnenie: Zbytočne zložitá a obmedzujúca definícia označovania dopytovej dopravy, nakoľko všeobecné alebo zrejmé označenie dopytovej dopravy úplne postačuje pre dostatočnú informovanosť cestujúcej verejnosti.	ČA	Text bude upravený nasledovne: „Dopravný prostriedok, ktorým sa vykonáva dopytová doprava, musí byť popri označení obchodným menom dopravcu označený vpredu a vzadu označením dopytovej dopravy, ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje

				alebo označením v zmysle § 8 ods. 3.“
BSK BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	Z	Čl. I bod 27 § 32 ods. 1 K navrhovanému zneniu žiadame doplniť nové písmeno ab) v nasledovnom znení: "ab) stanovuje jednotnú metodiku výpočtu počtu prepravených osôb a výkonov v osobnej doprave, ktorá je podkladom pre vykazovanie štatistík pre Štatistický úrad" Odôvodnenie: V súčasnosti prebieha štatistické vykazovanie podľa pokynov stanovených dokumentov vydanými ŠÚ SR Metodické vysvetlivky k obsahu výkazu Dop 1-12 a Dop 6-01, doplnok č. 1 stanovuje postup výpočtu Prepravených osôb a doplnok č. 2 stanovuje postup výpočtu Výkonov v osobnej doprave (prepravené osobokilometre). Oba dokumenty sú značne zastarané - pri výpočtoch používajú koeficienty, ktoré dnes vôbec nezodpovedajú skutočnosti a vykazovaný počet cestujúcich najmä u dopravcov s nástupom všetkými dverami významne nadsadzujú. Výkony v osobnej doprave sa vypočítavajú z tržieb daného dopravcu, čo malo možno zmysel na začiatku 90-tych rokov, kedy sa v doprave využívali len mechanické pokladne s minimálnou evidenciou. Z dnešných predajných a informačných systémov je možné získať úplne presné, alebo výrazne presné údaje o precestovanej vzdialenosti každého cestujúceho. Takto koncipovaná metodika má dnes nielen komplikovaný výpočet, ale vyžaduje si ročne niekoľkonásobnú aktualizáciu dokumentu podľa toho, kedy sa u ktorého dopravcu zmení cenník.	A	Ustanovenie doplnené

		Dokumenty zároveň obsahujú značnú časť zbytočného textu - napr. Doplnok č. 1 stanovuje postup pre konkrétneho dopravcu (SAD Trnava) a obsahuje časť tarifných podmienok, ktoré na výpočet nemajú žiaden vplyv. Z uvedeného vyplýva, že výsledky sú značne nepresné a medzi jednotlivými dopravcami častokrát aj neporovnateľné. Pre účel objektívneho vyhodnocovania miery využívania jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy alebo dokonca pre stanovenie objektívnych koeficientov pre rozdeľovanie tržieb v integrovaných dopravných systémoch je aktuálny mechanizmus úplne nepoužiteľný a navyše vytvára nesprávne dojmy o výkonových parametroch rôznych dopravcov u jednotlivých objednávateľov. Navrhujeme preto, aby boli tieto dokumenty úplne prepracované, pričom garantom výpočtu bude práve Ministerstvo dopravy, do ktorého kompetencie doprava spadá a teda má na to najvhodnejšie odborné kapacity. Zároveň navrhujeme, aby nová metodika platila od roku 2028 (nové rozpočtové obdobie pre EU fondy) a aby údaje za roky 2026 a 2027 boli prepočítavané aj podľa starej aj novej metodiky s cieľom porovnania výpočtov a objektívneho zohľadnenia výsledkov starej aj novej metodiky (teda, aby neboli rozdielne údaje medzi rokmi vnímané ako výrazná skoková zmena, ale aby bolo zrejmé aký vplyv má skutočná zmena počtu cestujúcich a aký vplyv má zmena metodiky).		
BSK BRATISLAVSK Ý	Z	Čl. I bod 55 § 41 ods. 1 Z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. y) „neumožnil cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a	A	Ustanovenie vypustené

SAMOSPRÁVN Y KRAJ		vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
BSK BRATISLAVSK Ý SAMOSPRÁVN Y KRAJ	O	Čl. I bod 18 § 16b ods. 5 Z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý nový ods. 5 „Z dopytovej dopravy je vylúčená preprava zásielok.“. Odôvodnenie: Obmedzovať prepravu zásielok priamo v znení zákona nie je nevyhnutné, obzvlášť v regiónoch, v ktorých sa dopravná chudoba prejavuje nielen v nedostupnosti dopravných služieb, ale aj iných aspektoch. Uvedené obmedzenie je možné vyriešiť v znení Zmluvy o službách a ustanoveniach Prepravného poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	Ustanovenie vypustené
DPB, a.s. Dopravný podnik Bratislava,	O	Čl. I § 7 ods. 3 V poslednej vete požadujeme nahradiť slovné spojenie „podrobnú analýzu“ slovom „odôvodnenie“. V poslednej vete	ČA	Nebude sa odvolávať na nariadenie ale na analýzu, ktorá bude

akciová spoločnosť		požadujeme odstrániť spojenie „v rozsahu zodpovedajúcom osobitnému predpisu¹³). Zdôvodnenie: Nie je úplne zrejmé, ako by podrobná analýza mala vyzerat', keďže nové znenie odkazuje na ustanovenia čl. 8 ods. 4 písm. d) a e) Nariadenia EP a Rady č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy (ďalej len „Nariadenie“). Podrobná analýza podľa Nariadenia ustanovuje, že analýza odôvodňuje takýto postup napr. ohrozením životaschopnosti porovnateľnej dopravy, na ktorú sa vzťahuje jedna alebo viacero zmlúv o službách vo verejnom záujme. V prípade obcí, ako príslušných správnych orgánov, tieto zväčša neposudzujú ohrozenie životaschopnosti porovnateľnej dopravy a teda konkurenciu k nej, ale najmä kapacitu infraštruktúry verejnej osobnej dopravy, resp. zastávok, ktorú by chcel takýto dopravca využívať. Obec tak môže vyhodnotiť požiadavku hlavne z tohto pohľadu a iba v okrajových prípadoch bude posudzovať ohrozenie životaschopnosti verejnej osobnej dopravy, ktorej je objednávateľom.		musieť obsahovať konkrétne body, definované v zákone.
DPB, a.s. Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	O	Čl. I § 8 ods. 1 písm. m); § 41 ods. 1 písm. x) V odseku žiadame vypustiť spojenie „zmenách v cestovnom poriadku“ a pred spojenie „náhradnej doprave cestujúcich“ doplniť slovo „plánovanej“. Navrhované znenie: „Doprovca je povinný poskytnúť cestujúcemu dopravné informácie o plánovaných zmenách v doprave a plánovanej náhradnej doprave cestujúcich“ Zdôvodnenie: Nie je zrejmé, akým spôsobom by sa cestujúcemu mali poskytovať informácie o zmenách v cestovnom poriadku, najmä ak sa jedná o pomerne časté úpravy časových polôh	A	Upravené

		jednotlivých spojov. Takýchto zmien sa v priebehu roka sa zrealizuje obrovské množstvo a popisovať takéto zmeny je nerealistické. V prípade náhradnej autobusovej dopravy je potrebné vyšpecifikovať, že sa jedná o plánovanú náhradnú autobusovú dopravu. V prípade, ak sa jedná o mimoriadnu náhradnú autobusovú dopravu, tieto informácie je možné cestujúcim poskytovať iba vo veľmi obmedzenej miere.		
DPB, a.s. Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	O	Čl. I § 16 ods. 8 v nadväznosti na § 41 ods. 2 písm. e) Za poslednú vetu žiadame doplniť vetu: „Oznámenie dopravných informácií sa umožní na náklady dopravcu alebo inej osoby, v ktorých záujme je zverejnenie týchto informácií.“ Zdôvodnenie: Ak má vlastník alebo správca zastávky zabezpečovať takéto požiadavky dopravcov, musí na tento účel zabezpečiť priestorové kapacity (napr. vitríny) a prirodzene aj personálne kapacity. Je potrebné, aby dopravcovia alebo osoby, v ktorých záujme sa tieto informácie zverejňujú, za tieto služby poskytli zodpovedajúcu úhradu.	N	Máme za to, že ide o verejný záujem, s ktorým zriaďovateľ musí počítať. V meste o veľkosti Bratislavy je relevantných 16 zastávok, ktoré by vyžadovali vyvesenie jednej informácie o veľkosti A4. Navyše, ak zohľadníme zastávky, ktoré prislúchajú k jednokoľajným tratiam, počet relevantných zastávok klesne na 4. V ostatných mestách ide maximálne o jednotky zastávok za predpokladu, že mesto leží na jednokoľajnej trati. Ročné náklady na

				zabezpečenie tejto služby verejnosti sa pohybujú v priemere v desiatkach Eur.
DPB, a.s. Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	O	Čl. I § 16a ods. 7 Za poslednú vetu žiadame doplniť vetu: „Náklady za poskytnutie služieb podľa predošlej vety znáša osoba, ktorá výluku spôsobila“. Zdôvodnenie: Ak má vlastník alebo správca zastávky zabezpečovať obdobné požiadavky dopravcov alebo iných osôb, musí na tento účel zabezpečiť priestorové kapacity (napr. vitríny), správu elektronického informačného systému a prirodzene aj personálne kapacity. Je potrebné, aby dopravcovia alebo osoby, v ktorých záujme je poskytnutie tejto služby, za tieto služby poskytl zodpovedajúcu úhradu.	N	Máme za to, že ide o verejný záujem, s ktorým zriaďovateľ musí počítať. V meste o veľkosti Bratislavy je relevantných 16 zastávok, ktoré by vyžadovali vyvesenie jednej informácie o veľkosti A4. Navyše, ak zohľadníme zastávky, ktoré prislúchajú k jednokolajným tratiam, počet relevantných zastávok klesne na 4. V ostatných mestách ide maximálne o jednotky zastávok za predpokladu, že mesto leží na jednokolajnej trati. Ročné náklady na zabezpečenie tejto služby verejnosti sa pohybujú v priemere v desiatkach Eur.

DPB, a.s. Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	O	Čl. I § 41 ods. 1 písm. m) Uvedené ustanovenie žiadame doplniť nasledovne: „Správneho deliktu sa dopustí dopravca, ktorý nezabezpečil náhradnú dopravu cestujúcich pri obmedzení alebo zastavení dopravných služieb, porušil niektorú z povinností podľa § 16a ods. 4 až 7 alebo neuhradil zriaďovateľovi zastávky alebo inej osobe zodpovedajúcej za správu zastávky podľa § 16 ods. 4 súvisiace náklady za označenie alebo poskytnutie priestoru na označenie zastávky náhradnej dopravy cestujúcich, priestoru na vyvesenie cestovného poriadku náhradnej dopravy cestujúcich alebo zabezpečenie zobrazenia odchodov náhradnej autobusovej dopravy na elektronickej tabuli s najbližšími odchodmi.“ Zdôvodnenie: cieľom by malo byť symetricky vyvážiť povinnosti všetkých strán vstupujúcich do vzájomných vzťahov a mať tak v rovnováhe zodpovednosti z hľadiska správnych deliktov a k nim prislúchajúcich sankcií.	N	Máme za to, že ide o verejný záujem, s ktorým zriaďovateľ musí počítať. V meste o veľkosti Bratislavy je relevantných 16 zastávok, ktoré by vyžadovali vyvesenie jednej informácie o veľkosti A4. Navyše, ak zohľadníme zastávky, ktoré prislúchajú k jednokolajným tratiam, počet relevantných zastávok klesne na 4. V ostatných mestách ide maximálne o jednotky zastávok za predpokladu, že mesto leží na jednokolajnej trati. Ročné náklady na zabezpečenie tejto služby verejnosti sa pohybujú v priemere v desiatkach Eur.
DPB, a.s. Dopravný podnik Bratislava,	O	Čl. I § 16b ods. 6 Uvedené ustanovenie žiadame doplniť nasledovne: „Dopravný prostriedok, ktorým sa vykonáva dopytová doprava, musí byť popri označení obchodným menom dopravcu označený	A	Doplnené

akciová spoločnosť		vpredú a vzadu označením dopytovej dopravy, ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje alebo označením v zmysle § 8 ods. 3.“ Zdôvodnenie: V prípade zavádzania dopytovej dopravy ako súčasti mestského dopravného systému vzhľadom na prax označovať linky inak, ako pomenovaním geografickej lokality, požadujeme umožniť označiť túto dopravu ako linku podľa zaužívaného systému označovania v danom systéme.		
DPB, a.s. Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	O	Čl. I § 21 ods. 5 Ustanovenie žiadame doplniť nasledovne: „Obec zabezpečuje dopravnú obsluhu v záujmovom území obce mestskou autobusovou dopravou, mestskou dráhovou dopravou a dopytovou dopravou“ Zdôvodnenie: Dopytová doprava by mala byť súčasťou pravidelnej dopravy ako systémový prvok aj v kompetencii obce.	A	Doplnené
DPB, a.s. Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	O	Čl. I § 33 ods. 3 V uvedenom ustanovení žiadame o nahradenie slova „bezodplatne“ za slovo „odplatne“ Zdôvodnenie: V doložke vybraných vplyvov sa uvádza, že novela zákona nemá vplyv na rozpočty vyšších územných celkov a obcí, čo nie je pravdivé tvrdenie. Nároky, ktoré vznáša NADA, už len napr. v súvislosti s projektom NICL má zásadný vplyv na rozpočty obcí a vyšších územných celkov. Z uvedeného dôvodu je nevyhnutné zosúladiť navrhované znenie predmetného ustanovenia s doložkou vybraných vplyvov.	ČA	Zákon 332/2023 v aktuálne platnom znení, vrátane predloženej novelizácie, neobsahuje § 33. Na rozporovom konaní vysvetlené, znenie je upravené nasledovne: § 32 ods. 3 znie “Národná dopravná autorita je na účely plnenia svojich úloh

				podľa tohto zákona oprávnená požadovať od objednávateľa a s jeho súhlasom aj od príslušného organizátora a dopravcu informácie a súčinnosť. Objednávateľia, organizátori a dopravcovia sú povinní požadované informácie a súčinnosť bezodplatne poskytnúť."
Dopravný úrad Dopravný úrad	O	K čl. I bod 18 - § 16b ods. 8 Návrh zmeny zákona upravuje, že ustanovenia odsekov 1 až 7 § 16b, týkajúce sa novo navrhovanej dopytovej dopravy, sa nebudú vzťahovať na železničnú dopravu. Na základe uvedeného vyplýva, že sa dané ustanovenia budú vzťahovať na dopravu na špeciálnych a lanových dráhach. Pri doprave na špeciálnych a lanových dráhach však nie je vždy možné naplniť definíciu dopytovej dopravy uvedenú v § 16b ods. 1 navrhovanej zmeny zákona. Z návrhu zmeny zákona zároveň vyplýva, že všetky kompetencie k dopytovej doprave, napr. vydanie povolenia na prevádzkovanie dopytovej dopravy, odborný dozor nad dopytovou dopravou, ukladanie sankcií, bude aj v prípadoch špeciálnych a lanových dráh vykonávať vyšší územný celok a obec, s čím z odborného hľadiska nemôže Dopravný úrad súhlasiť.	A	

		Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú.		
Dopravný úrad Dopravný úrad	O	K § 12 ods. 3 (nad rámec návrhu zákona) Pripomienka k § 12 ods. 3 (nad rámec návrhu zákona) V § 12 ods. 3 zákona navrhujeme v prvej vete za slová „cestovný poriadok“ vložiť slová „v pravidelnej doprave“ a na konci prvej vety nahradiť bodku bodkočiarkou a pripojiť tieto slová „to neplatí pre dopravu na špeciálnych a lanových dráhach“. Znenie § 12 ods. 3: „Cestovný poriadok v pravidelnej doprave a jeho zmeny schvaľuje príslušný správny orgán; to neplatí pre dopravu na špeciálnych a lanových dráhach. Ak sa linka prevádzkuje na základe plánu dopravnej obslužnosti alebo zmluvy o dopravných službách, cestovný poriadok a jeho zmeny schvaľuje aj objednávateľ. Príslušný správny orgán a objednávateľ pri schvaľovaní cestovného poriadku dbajú o to, aby sa cestovný poriadok alebo jeho zmena čo najmenej dotkli plnenia záväzkov iných dopravcov v osobnej doprave a aby sa čo najlepšie využili dopravné kapacity s cieľom uspokojiť dopyt a požiadavky verejnosti na dopravné služby.“ Odôvodnenie Dráhové podniky, poskytujúce dopravné služby na lanových a špeciálnych dráhach, poskytujú tieto služby spravidla sezónne a bez objednávky vo verejnom záujme, t. j. na vlastné komerčné riziko. Z uvedeného dôvodu považujeme schvaľovanie cestovných poriadkov v pravidelnej doprave príslušným správnym orgánom (Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky) za nadbytočné. Stále však bude platiť, že uvedenú povinnosť budú dráhové podniky povinné splniť v prípade, ak zabezpečujú pravidelnú	N	Pripomienka nad rámec predkladanej novely zákona.

		dopravu na základe plánu dopravnej obslužnosti alebo zmluvy o dopravných službách, pričom v takom prípade bude cestovné poriadky schvaľovať objednávateľ týchto dopravných služieb. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú.		
Dopravný úrad Dopravný úrad	O	K § 12 ods. 6 (nad rámec návrhu zákona) Pripomienka k § 12 ods. 6 (nad rámec návrhu zákona) V § 12 ods. 3 zákona navrhujeme v prvej vete za slová „cestovný poriadok“ vložiť slová „v pravidelnej doprave“ a za slovo „zastávkach“ vložiť čiarku a slová „ktoré slúžia na výstup a nástup cestujúcich alebo len na nástup cestujúcich“. V § 12 ods. 3 zákona navrhujeme v tretej vete za slovo „zastávkach“ vložiť čiarku a slová „ktoré slúžia na výstup a nástup cestujúcich alebo len na nástup cestujúcich“. Znenie § 12 ods. 6: „Dopravca je povinný zverejniť cestovný poriadok v pravidelnej doprave a jeho zmenu v dostatočnom predstihu, najneskôr sedem dní pred začiatkom platnosti na svojom webovom sídle a na staniciach, zastávkach, ktoré slúžia na výstup a nástup cestujúcich alebo len na nástup cestujúcich a prístaviskách najneskôr pred začiatkom platnosti, prípadne aj iným vhodným spôsobom, ak túto povinnosť v dohodnutom rozsahu nevykonáva organizátor; to sa nevzťahuje na mimoriadne udalosti v pravidelnej doprave. Dopravca je povinný zverejniť na svojom webovom sídle, v cestovnom poriadku a na staniciach aj označenie nástupišťa, z ktorého dopravný prostriedok odchádza; to neplatí, ak táto informácia nie je vopred známa. Na zastávkach, ktoré slúžia na výstup a nástup cestujúcich alebo len na nástup cestujúcich je dopravca povinný zverejniť aj aktuálne informácie o dopravných službách.“	N	Pripomienka nad rámec predkladanej novely zákona.

		Odôvodnenie Povinnosť zverejňovania cestovného poriadku by sa mala sťahovať iba na pravidelnú dopravu, pričom nie je účelné, aby dopravca zverejňoval cestovné poriadky a ich zmeny, ako aj aktuálne informácie o dopravných službách na staniciach a zastávkach, ak tieto stanice a zastávky nie sú určené na nástup a výstup cestujúcich alebo sú určené len na výstup cestujúcich, t. j. dráhové vozidlá nimi len prechádzajú alebo slúžia výlučne na výstup cestujúcich. Ide najmä o príklad turisticko-hospodárske špeciálne dráhy, kde si cestujúci spravidla zakúpi obojsmerný cestovný lístok na konkrétnu linku, resp. trasu špeciálnej dráhy, pričom na medziľahlých zastávkach alebo staniciach nie je umožnený nástup cestujúcich. V takomto prípade považuje Dopravný úrad zverejňovanie cestovných poriadkov, ich zmien a informácií o dopravných službách za neúčelné, čo zároveň predstavuje pre dopravcu zbytočnú finančnú a administratívnu záťaž. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú.		
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 26 ods. 8 Zásadná pripomienka - Ust. § 26, v nasledovnom znení: Zásadná pripomienka nad rámec vlastného materiálu - Ust. § 26, v nasledovnom znení: V § 26 požadujeme doplniť ods. 8 v nasledovnom znení: „Ustanovenie ods. 3 sa nevzťahuje na dopravcu, ktorý poskytuje dopravnú obsluhu na základe zmluvy o dopravných službách ak rozsah tejto služby vyjadrený počtom najjazdených kilometrov za rok nepresiahne hodnotu podľa osobitného predpisu.“ Poznámka k uvedenému ustanoveniu znie nasledovne: „Čl. 5 ods. 4 písm. b) nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení.“	NEP	Pripomienka je nad rámec novely. Na rozporovom konaní bola aj napriek tomu prediskutovaná.

		Odôvodnenie: povinnosti vyplývajúce z § 26 v nadväznosti na § 25 Zákona o VOD sú mimoriadne robustné pre dopravcov poskytujúcich dopravné služby v malom rozsahu. Dopravcovia poskytujúci dopravné služby v rozsahu do 300 tis. km ročne nie sú personálne a ani technicky vybavení na naplnenie požiadaviek súvisiacich s Národným integrovaným cestovným lístkom. Ak má dopravca plniť povinnosti internými alebo externými kapacitami a vybaviť a prevádzkovať systémy tarifného vybavenia umožňujúce akceptáciu NICL, tieto náklady budú mať neprimeraný vplyv na jednotkovú cenu dopravného výkonu. Takto vyvolané investičné a budúce prevádzkové náklady sa logicky prejavujú vo vyúčtovaní dopravného výkonu voči objednávateľovi dopravných služieb, čo postaví malé samosprávy pred rozhodovanie či naďalej poskytovať a objednávať dopravné služby v ich záujmovom území.		
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 25 ods. 4 Zásadná pripomienka - ust. § 25 ods. 4 V § 25 požadujeme doplniť ods. 4 v nasledovnom znení: „Ustanovenia podľa ods. 1 až 3 sa nevzťahujú na dopravcu, ktorý poskytuje dopravnú obsluhu na základe zmluvy o dopravných službách ak rozsah tejto služby vyjadrený počtom najjazdených kilometrov za rok nepresiahne hodnotu podľa osobitného predpisu.“ Poznámka k uvedenému ustanoveniu znie nasledovne: „Čl. 5 ods. 4 písm. b) nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení.“ Odôvodnenie: povinnosti vyplývajúce z § 25 Zákona o VOD sú mimoriadne robustné pre dopravcov poskytujúcich dopravné služby v malom rozsahu. Dopravcovia poskytujúci dopravné služby v rozsahu do 300 tis. km ročne nie sú personálne a ani technicky vybavení na poskytovanie dát v požadovanom rozsahu	NEP	Pripomienka je nad rámec novely. Na rozporovom konaní bola aj napriek tomu prediskutovaná.

		a ani na používanie určených elektronických systémov platieb a vybavenia cestujúcich. Ak má dopravca tieto povinnosti zabezpečovať internými alebo externými kapacitami a vybaviť svoje zázemie a vozidlá prislúchajúcim technickým, technologickým a softvérovým vybavením, tieto náklady budú mať neprímeraný vplyv na jednotkovú cenu dopravného výkonu. Takto vyvolané investičné a budúce prevádzkové náklady sa logicky prejavia vo vyúčtovaní dopravného výkonu voči objednávateľovi dopravných služieb, čo postaví malé samosprávy pred rozhodovanie či naďalej poskytovať a objednávať dopravné služby v ich záujmovom území.		
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	Čl. I § 16 ods. 1 Obyčajná pripomienka k Čl. I bod 15 vlastného materiálu - ust. § 16 ods. 1 Navrhujeme upraviť druhú vetu ustanovenia § 16 ods. 1 v zmysle: „Vlastník, správca alebo nájomca autobusovej stanice je povinný na svojom webovom sídle zverejniť podmienky využívania priestorov a poskytovania služieb pričom je povinný tieto informácie a ich aktualizácie zasielať aj príslušnému správneho orgánu najneskôr v deň začiatku ich platnosti.“ Odôvodnenie: Pri výkone funkcie správneho orgánu a objednávateľa považujeme za potrebné mať z pozície VÚC prehľad o aktuálnych podmienkach poskytovania služieb autobusových staníc na svojom území a ich vývoja priamo od prevádzkovateľov služieb.	ČA	V § 15 ods 1 druhá veta znie "Vlastník, správca alebo nájomca autobusovej stanice je povinný na svojom webovom sídle zverejniť podmienky využívania priestorov a poskytovania služieb a zasielať ich príslušnému vyššiemu územnému celku."
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 6 ods. 11 Obyčajná pripomienka k Čl. I bod 7 vlastného materiálu - Ust. § 6 ods. 11 písm. d) bod 2 Navrhujeme ustanovenie ponechať v pôvodnom znení alebo v prípade nevyhnutnosti upraviť znenie ustanovenia jednoznačným určením časového rámca od pozastavenia prevádzky pravidelnej dopravy podľa CP po odňatie povolenia	N	Ustanovenie je podmienené podmienkou "bez odôvodnenia", čo z dopravného hľadiska predstavuje obrovský

		na konkrétne špecifikovaný počet dní. Odôvodnenie: Znenie ustanovenia pôsobí dojmom, že správny orgán odníme povolenia aj pri nedodržaní CP na 1 deň, prípadne dopravca vynechá bez odôvodnenia spoj. Nejasnosť výkladu ustanovenia môže priniesť komplikácie pri výkone ustanovenia medzi správnym orgánom a dopravcom.		problém pre obslužnosť regiónu. Z dlhodobého hľadiska je pre reputáciu a dopravnú obslužnosť problém aj v prípade, ak dopravca bez odôvodnenia neposkytuje dopravu len 24 hodín. Na rozporovom konaní prediskutované, vysvetlenie bolo akceptované.
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 32 ods. 3 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 32 vlastného materiálu - Ust. § 32 ods. 3 Požadujeme z ustanovenia § 32 ods. 3 vypustiť slovo „bezodplatne“ v súvislosti s poskytnutím súčinnosti a zároveň upraviť ustanovenie v zmysle: „Národná dopravná autorita je na účely plnenia svojich úloh podľa tohto zákona oprávnená v primeranej miere požadovať od objednávateľov, organizátorov a dopravcov informácie a súčinnosť a objednávateľia, organizátori a dopravcovia sú povinní požadované informácie a súčinnosť poskytnúť.“ Odôvodnenie: Navrhované znenie priznáva Národnej dopravnej autorite široké oprávnenie požadovať informácie a súčinnosť od objednávateľov, organizátorov a dopravcov, bez bližšieho vymedzenia rozsahu, periodicity alebo formy poskytovaných údajov. V kombinácii s povinnosťou poskytovať tieto údaje / úkony bezodplatne môže v praxi dôjsť k prenášaniam administratívnej a	ČA	S vypustením slova "bezodplatne" nesúhlasíme. Uvedené ustanovenie je súčasťou zákona 332/2023 od začiatku platnosti teda od roku 2023. Na rozporovom konaní prediskutované a dohodnuté nové znenie predmetného bodu.

		finančnej záťaže na organizátorov a dopravcov, najmä v prípadoch, keď ide o spracovanie rozsiahlejších dátových výstupov, analýz alebo špecifických podkladov nad rámec bežnej prevádzkovej evidencie.		
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 46 ods. 2 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 61 vlastného materiálu - ust. § 46 ods. 2 Navrhujeme v zmysle predošlých pripomienok ustanovenie § 46 ods. 2 z návrhu vymazať alebo upraviť v zmysle pripomienok a na: „Organizátor je povinný mať vymenovaného štatutára alebo najmenej jedného člena štatutárneho orgánu podľa § 24 ods. 6 v znení účinnom od 1. novembra 2026 najneskôr do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto zákona.“. Odôvodnenie: Upravené znenie ustanovenia, ktoré zohľadňuje aj skutočnosť, ak už odborne spôsobilého štatutára organizátor má vymenovaného, teda eliminuje potrebu opätovného vymenovania.	A	Ustanovenie upravené
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 41 ods. 10 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 59 vlastného materiálu - Ust. § 41 ods. 10 písm. e) Navrhujeme v ustanovení § 41 ods. 10 vypustiť celé písm. e) alebo upraviť znenie na: „organizátorovi, ktorého štatutárny orgán alebo najmenej jeden člen štatutárneho orgánu nie je odborne spôsobilý alebo nemá odbornú prax podľa § 24 ods. 6.“ Odôvodnenie: Navrhovaná úprava neprimerane zvýhodňuje úzko profilovanú odbornú prax v oblasti verejnej dopravy na úkor širších manažérskych kompetencií, ktoré sú pre výkon funkcie štatutárneho orgánu kľúčové. V praxi tak môže dôjsť k situácii, že osoba s významnou riadiacou praxou a preukázateľnými manažérskymi výsledkami nebude spĺňať zákonné požiadavky, zatiaľ čo osoba s úzko odbornou praxou, no bez adekvátnych riadiacich skúseností, bude považovaná za	A	Ustanovenie upravené podľa návrhu.

		spôsobilú. Zároveň ide o požiadavku, ktorá nereflektuje reálne fungovanie organizátorov IDS ani personálne možnosti na trhu práce a môže viesť k neprimeraným zásahom do personálneho obsadenia bez preukázateľného prínosu pre kvalitu riadenia dopravných systémov.		
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 46 ods. 1 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 61 vlastného materiálu - ust. § 46 ods. 1 Z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý ods. 1. Odôvodnenie: Ustanovenie predstavuje pre dopravné systémy, v ktorých nie je tarifný systém a technologické vybavenie vozidiel uspokojené na nástup všetkými dverami vozidiel (najmä v RAL), riziko úniku tržieb a riadnej evidencie cestujúcich. Navrhujeme ponechať možnosť úpravy spôsobov vybavovania cestujúcich na konkrétnych úpravách prepravných poriadkov a zmlúv dotknutých dopravcov/IDS.	A	Ustanovenie vypustené
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 41 ods. 1 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 55 písm. y) vlastného materiálu - Ust. § 41 ods. 1 písm. y) Z navrhovaného znenia ustanovenia § 41 ods. 1 požadujeme vypustiť celé písm. y). Odôvodnenie: Ustanovenie predstavuje pre dopravné systémy, v ktorých nie je tarifný systém a technologické vybavenie vozidiel uspokojené na nástup všetkými dverami vozidiel (najmä v RAL), riziko úniku tržieb a riadnej evidencie cestujúcich. Navrhujeme ponechať možnosť úpravy spôsobov vybavovania cestujúcich na konkrétnych úpravách prepravných poriadkov a zmlúv dotknutých dopravcov/IDS.	A	Ustanovenie vypustené
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 24 ods. 6 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 23 vlastného materiálu - Ust. § 24 ods. 6, Navrhujeme ustanovenie odstrániť alebo upraviť doplnené ustanovenie § 24 ods. 6 v zmysle: „Štatutárny orgán alebo	A	Ustanovenie upravené podľa návrhu.

		najmenej jeden člen štatutárneho orgánu organizátora musí byť odborne spôsobilý v oblasti osobnej cestnej dopravy^{30a)} alebo mať najmenej päť rokov odbornej praxe v oblasti verejnej osobnej dopravy.“ Odôvodnenie: Navrhovaná úprava neprimerane zvýhodňuje úzko profilovanú odbornú prax v oblasti verejnej dopravy na úkor širších manažérskych kompetencií, ktoré sú pre výkon funkcie štatutárneho orgánu kľúčové. V praxi tak môže dôjsť k situácii, že osoba s významnou riadiacou praxou a preukázateľnými manažérskymi výsledkami nebude spĺňať zákonné požiadavky, zatiaľ čo osoba s úzko odbornou praxou, no bez adekvátnych riadiacich skúseností, bude považovaná za spôsobilú. Zároveň ide o požiadavku, ktorá nereflektuje reálne fungovanie organizátorov IDS ani personálne možnosti na trhu práce a môže viesť k neprimeraným zásahom do personálneho obsadenia bez preukázateľného prínosu pre kvalitu riadenia dopravných systémov.		
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 8 ods. 1 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 12 písm. d) vlastného materiálu - Ust. § 8 ods. 1 písm. n) Z navrhovaného znenia ust. § 8 ods. 1 požadujeme vypustiť celé písm. n) „umožniť cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Ustanovenie predstavuje pre dopravné systémy, v ktorých nie je tarifný systém a technologické vybavenie vozidiel uspokojené na nástup všetkými dverami vozidiel (najmä v RAL), riziko úniku tržieb a riadnej evidencie cestujúcich.	A	Ustanovenie vypustené

		Navrhujeme ponechať možnosť úpravy spôsobov vybavovania cestujúcich na konkrétnych úpravách prepravných poriadkov a zmlúv dotknutých dopravcov/IDS.		
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 7 ods. 1 Zásadná pripomienka k Čl. I bod 9 vlastného materiálu - Ust. § 7 ods. 1 písm. d) Navrhujeme ponechať pôvodné znenie ustanovenia § 7 ods. 1 písm. d) bez navrhovanej zmeny. Odôvodnenie: Správny orgán pri výkone svojej činnosti vo vzťahu k posudzovaniu spôsobilosti dopravcov na výkon pravidelnej dopravy pri udeľovaní povolení či už v zmysle dodržiavania legislatívnych povinností dopravcu alebo prepravnej povinnosti podľa stanoveného CP posudzuje dopravcu a jeho spôsobilosť na základe aj doposiaľ vyžadovaných údajov. Dostatočná technická základňa a zabezpečený prístup na AS sú jedny z predpokladov spôsobilosti dopravcu pri vykonávaní pravidelnej dopravy v zmysle prevádzkovej, prepravnej a tarifnej povinnosti.	ČA	Nové znenie bodu d) bude nasledovné: "d) údaje týkajúce sa autobusovej linky alebo linky mestskej dráhovej dopravy alebo liniek, na ktorých chce prevádzkovať pravidelnú dopravu, najmä údaje o trase linky vrátane jej vyznačenia v mapovom podklade a zoznam zastávok a staníc vrátane konkrétneho umiestnenia, o prístupe na stanicu a o skladbe a počte dopravných prostriedkov."
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 16a ods. 8,9 Zásadná pripomienka Článok I bod 8 (nový § 16a) – ust. § 16a nové ods. 8 a 9 Článok I bod 8 (nový § 16a) – požadujeme doplniť na záver nového § 16a nové ods. 8 a 9 v znení: „(8) Služby náhradnej autobusovej dopravy v rovnakom rozsahu objednaných dopravných služieb možno vykonávať maximálne 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, pričom nesmú mať	ČA	Doplnené nové body (8) a (9): (8) Náhradnú autobusovú dopravu podľa odsekov 1 až 7 možno vykonávať na rovnakej trase

		negatívny vplyv na záväzky vyplývajúce z platných zmlúv o dopravných službách. V ostatných prípadoch je nevyhnutný súhlas vecne a miestne príslušných správnych orgánov, na území ktorých má náhradná autobusová doprava zastávku. (9) Dopravca náhradnej autobusovej dopravy trvajúcej viac ako 30 kalendárnych dní je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 30 kalendárnych dní a) pred začatím prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej prevádzkovania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.“. Odôvodnenie: Okrem základnej informačnej povinnosti voči príslušnému objednávateľovi, najmä kvôli zabezpečeniu koordinácie dopravných služieb a tiež pre hospodárnosť a efektivitu vynakladaných verejných prostriedkov, je nevyhnutné zabrániť aj potenciálnej hrozbe dlhodobého obchádzania zákona vo vzťahu k ostatným podnikateľským subjektom - dopravcom, ktorí musia spĺňať podmienky zákona ohľadom povolení na linku.	najdlhšie 12 po sebe nasledujúcich mesiacov. Na náhradnú autobusovú dopravu, ktorá trvá dlhšie ako 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, je potrebné povolenie na prevádzkovanie linky. (9) Dopravca, ktorý vykonáva náhradnú autobusovú dopravu trvajúcu dlhšie ako 14 kalendárnych dní, je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 14 kalendárnych dní a) pred začatím vykonávania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej vykonávania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej
--	--	--	---

				dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením vykonávania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 16b ods. 2 Zásadná pripomienka Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 2) Požadujeme za koniec novo pridaného ods. 2 doplniť novú vetu „Dopytovou dopravou môže byť nahradený aj aktuálny rozsah dopravných služieb pravidelnej autobusovej dopravy vyplývajúci z platných zmlúv o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Pre optimalizáciu nákladov na zabezpečenie dopravných služieb a ekonomickej efektivity navrhujeme aj uplatnenie možnosti nahradenia vybraných dopravných služieb aj prostredníctvom už vysúťaženého dopravcu, t.j. bez nutnosti novej súťaže, pokiaľ to objednávateľ v záujme hospodárnosti vyhodnotí ako optimálne riešenie.	A	Ustanovenie doplnené
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 16b ods. 5 Zásadná pripomienka Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) Z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý nový ods. 5 „Z dopytovej dopravy je vylúčená preprava zásielok.“. Odôvodnenie: Obmedzovať prepravu zásielok priamo v znení zákona nie je nevyhnutné, obzvlášť v regiónoch, v ktorých sa dopravná	A	Ustanovenie vypustené

		chudoba prejavuje nielen v nedostupnosti dopravných služieb, ale aj iných aspektoch. Uvedené obmedzenie je možné vyriešiť v znení Zmluvy o službách a ustanoveniach Prepravného poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 16b ods. 5 Zásadná pripomienka Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) Z navrhovaného znenia ods. 6 žiadame vypustiť záverečnú časť „ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje.“. Odôvodnenie: Zbytočne zložitá a obmedzujúca definícia označovania dopytovej dopravy, nakoľko všeobecné alebo zrejmé označenie dopytovej dopravy úplne postačuje pre dostatočnú informovanosť cestujúcej verejnosti.	ČA	Text bude upravený nasledovne: „Dopravný prostriedok, ktorým sa vykonáva dopytová doprava, musí byť popri označení obchodným menom dopravcu označený vpredu a vzadu označením dopytovej dopravy, ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje alebo označením v zmysle § 8 ods. 3.“
IDS BBSK Organizátor IDS BBSK, a.s.	O	§ 32 ods. 1 Zásadná pripomienka Článok I bod 27 (§ 32 ods. 1) K navrhovanému zneniu žiadame doplniť nové písmeno ab) v nasledovnom znení: "ab) stanovuje jednotnú metodiku výpočtu počtu prepravených osôb a výkonov v osobnej doprave, ktorá je podkladom pre vykazovanie štatistík pre Štatistický úrad" Odôvodnenie:	A	Ustanovenie doplnené

		V súčasnosti prebieha štatistické vykazovanie podľa pokynov stanovených dokumentov vydanými ŠÚ SR Metodické vysvetlivky k obsahu výkazu Dop 1-12 a Dop 6-01, doplnok č. 1 stanovuje postup výpočtu Prepravených osôb a doplnok č. 2 stanovuje postup výpočtu Výkonov v osobnej doprave (prepravené osobokilometre). Oba dokumenty sú značne zastarané - pri výpočtoch používajú koeficienty, ktoré dnes vôbec nezodpovedajú skutočnosti a vykazovaný počet cestujúcich najmä u dopravcov s nástupom všetkými dverami významne nadsadzujú. Výkony v osobnej doprave sa vypočítavajú z tržieb daného dopravcu, čo malo možno zmysel na začiatku 90-tych rokov, kedy sa v doprave využívali len mechanické pokladne s minimálnou evidenciou. Z dnešných predajných a informačných systémov je možné získať úplne presné, alebo výrazne presné údaje o precestovanej vzdialenosti		
IDS Východ, s.r.o. IDS Východ, s.r.o.	O	Čl. I § 8 ods. 1 Zásadná pripomienka Článok I bod 12 (§ 8 ods. 1) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. n) „umožniť cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorý	A	Ustanovenie vypustené

		až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikočí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
IDS Východ, s.r.o. IDS Východ, s.r.o.	O	Čl. I Zásadná pripomienka Článok I bod 8 (nový § 16a) – požadujeme doplniť na záver nového § 16a nové ods. 8 a 9 v znení: „(8) Služby náhradnej autobusovej dopravy v rovnakom rozsahu objednaných dopravných služieb možno vykonávať maximálne 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, pričom nesmú mať negatívny vplyv na záväzky vyplývajúce z platných zmlúv o dopravných službách. V ostatných prípadoch je nevyhnutný súhlas vecne a miestne príslušných správnych orgánov, na území ktorých má náhradná autobusová doprava zastávku. (9) Dopravca náhradnej autobusovej dopravy trvajúcej viac ako 30 kalendárnych dní je povinný vecne a miestne príslušnému správne mu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 30 kalendárnych dní a) pred začatím prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej prevádzkovania s uvedením objednávateľa a náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.“. Odôvodnenie: Okrem základnej informačnej povinnosti voči príslušnému objednávateľovi, najmä kvôli zabezpečeniu koordinácie dopravných služieb a tiež pre hospodárnosť a efektivitu	ČA	Doplnené nové body (8) a (9): (8) Náhradnú autobusovú dopravu podľa odsekov 1 až 7 možno vykonávať na rovnakej trase najdlhšie 12 po sebe nasledujúcich mesiacov. Na náhradnú autobusovú dopravu, ktorá trvá dlhšie ako 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, je potrebné povolenie na prevádzkovanie linky. (9) Dopravca, ktorý vykonáva náhradnú autobusovú dopravu trvajúcu dlhšie ako 14 kalendárnych dní, je povinný vecne a miestne príslušnému správne mu orgánu, na území ktorého je

		vynakladaných verejných prostriedkov, je nevyhnutné zabrániť aj potenciálnej hrozbe dlhodobého obchádzania zákona vo vzťahu k ostatným podnikateľským subjektom - dopravcom, ktorí musia spĺňať podmienky zákona ohľadom povolení na linku.		východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 14 kalendárnych dní a) pred začatím vykonávania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej vykonávania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením vykonávania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.
IDS Východ, s.r.o. IDS Východ, s.r.o.	O	Čl. I Zásadná pripomienka Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 2) – požadujeme za koniec novo pridaného ods. 2 doplniť novú vetu „Dopytovou dopravou môže byť nahradený aj aktuálny rozsah dopravných služieb pravidelnej autobusovej dopravy vyplývajúci z platných zmlúv o dopravných službách.“. Odôvodnenie:	A	Ustanovenie doplnené

		Pre optimalizáciu nákladov na zabezpečenie dopravných služieb a ekonomickú efektivitu navrhujeme aj uplatnenie možnosti nahradenia vybraných dopravných služieb aj prostredníctvom už vysúťaženého dopravcu, t.j. bez nutnosti novej súťaže, pokiaľ to objednávateľ v záujme hospodárnosti vyhodnotí ako optimálne riešenie.		
IDS Východ, s.r.o. IDS Východ, s.r.o.	O	Čl. I Obyčajná pripomienka Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý nový ods. 5 „Z dopytovej dopravy je vylúčená preprava zásielok.“. Odôvodnenie: Obmedzovať prepravu zásielok priamo v znení zákona nie je nevyhnutné, obzvlášť v regiónoch, v ktorých sa dopravná chudoba prejavuje nielen v nedostupnosti dopravných služieb, ale aj iných aspektoch. Uvedené obmedzenie je možné vyriešiť v znení Zmluvy o službách a ustanoveniach Prepravného poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	Ustanovenie vypustené
IDS Východ, s.r.o. IDS Východ, s.r.o.	O	Čl. I Zásadná pripomienka Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) – z navrhovaného znenia ods. 6 žiadame vypustiť záverečnú časť „ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje.“. Odôvodnenie: Zbytočne zložitá a obmedzujúca definícia označovania dopytovej dopravy, nakoľko všeobecné alebo zrejmé označenie dopytovej dopravy úplne postačuje pre dostatočnú informovanosť cestujúcej verejnosti.	ČA	Text bude upravený nasledovne: „Dopravný prostriedok, ktorým sa vykonáva dopytová doprava, musí byť popri označení obchodným menom dopravcu označený vpredu a vzadu označením dopytovej dopravy, ktoré

				vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje alebo označením v zmysle § 8 ods. 3.“
IDS Východ, s.r.o. IDS Východ, s.r.o.	O	Čl. I Zásadná pripomienka Článok I bod 27 (§ 32 ods. 1) – k navrhovanému zneniu žiadame doplniť nové písmeno ab) v nasledovnom znení: "ab) stanovuje jednotnú metodiku výpočtu počtu prepravených osôb a výkonov v osobnej doprave, ktorá je podkladom pre vykazovanie štatistík pre Štatistický úrad" Odôvodnenie: V súčasnosti prebieha štatistické vykazovanie podľa pokynov stanovených dokumentov vydanými ŠÚ SR Metodické vysvetlivky k obsahu výkazu Dop 1-12 a Dop 6-01, doplnok č. 1 stanovuje postup výpočtu Prepravených osôb a doplnok č. 2 stanovuje postup výpočtu Výkonov v osobnej doprave (prepravené osobokilometre). Oba dokumenty sú značne zastarané - pri výpočtoch používajú koeficienty, ktoré dnes vôbec nezodpovedajú skutočnosti a vykazovaný počet cestujúcich najmä u dopravcov s nástupom všetkými dverami významne nadsadzujú. Výkony v osobnej doprave sa vypočítavajú z tržieb daného dopravcu, čo malo možno zmysel na začiatku 90-tych rokov, kedy sa v doprave využívali len mechanické pokladne s minimálnou evidenciou. Z dnešných predajných a informačných systémov je možné získať úplne presné, alebo výrazne presné údaje o precestovanej vzdialenosti každého cestujúceho. Takto koncipovaná metodika má dnes nielen komplikovaný výpočet,	A	Ustanovenie doplnené

		ale vyžaduje si ročne niekoľkonásobnú aktualizáciu dokumentu podľa toho, kedy sa u ktorého dopravcu zmení cenník. Dokumenty zároveň obsahujú značnú časť zbytočného textu - napr. Doplnok č. 1 stanovuje postup pre konkrétneho dopravcu (SAD Trnava) a obsahuje časť tarifných podmienok, ktoré na výpočet nemajú žiaden vplyv. Z uvedeného vyplýva, že výsledky sú značne nepresné a medzi jednotlivými dopravcami častokrát aj neporovnateľné. Pre účel objektívneho vyhodnocovania miery využívania jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy alebo dokonca pre stanovenie objektívnych koeficientov pre rozdeľovanie tržieb v integrovaných dopravných systémoch je aktuálny mechanizmus úplne nepoužiteľný a navyše vytvára nesprávne dojmy o výkonových parametroch rôznych dopravcov u jednotlivých objednávateľov. Navrhujeme preto, aby boli tieto dokumenty úplne prepracované, pričom garantom výpočtu bude práve Ministerstvo dopravy, do ktorého kompetencie doprava spadá a teda má na to najvhodnejšie odborné kapacity. Zároveň navrhujeme, aby nová metodika platila od roku 2028 (nové rozpočtové obdobie pre EU fondy) a aby údaje za roky 2026 a 2027 boli prepočítavané aj podľa starej aj novej metodiky s cieľom porovnania výpočtov a objektívneho zohľadnenia výsledkov starej aj novej metodiky (teda, aby neboli rozdielne údaje medzi rokmi vnímané ako výrazná skoková zmena, ale aby bolo zrejmé aký vplyv má skutočná zmena počtu cestujúcich a aký vplyv má zmena metodiky).		
IDS Východ, s.r.o. IDS Východ, s.r.o.	O	Čl. I Zásadná pripomienka Článok I bod 55 (§ 41 ods. 1) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. y) „neumožnil cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami	A	Ustanovenie vypustené

		dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifyného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
IDS Východ, s.r.o. IDS Východ, s.r.o.	O	Čl. I Zásadná pripomienka Článok I bod 61 (nový § 46) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý ods. 1 „Povinnosť dopravcu podľa § 8 ods. 1 písm. n) v znení účinnom od 1. novembra 2026 sa uplatní na dopravné prostriedky používané na poskytovanie dopravných služieb na základe zmluvy o dopravných službách uzavretej po 1. januári 2028.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifyného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a	A	Ustanovenie vypustené

		to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
IDS Východ, s.r.o. IDS Východ, s.r.o.	O	Čl. I Zásadná pripomienka Článok I bod 61 (nový § 46) – požadujeme upraviť navrhované znenie ods. 2 nasledovne: „Organizátor je povinný mať vymenovaného štatutára alebo najmenej jedného člena štatutárneho orgánu podľa § 24 ods. 6 v znení účinnom od 1. novembra 2026 najneskôr do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto zákona.“. Odôvodnenie: Upravené znenie ustanovenia, ktoré zohľadňuje aj skutočnosť, ak už odborne spôsobilého štatutára organizátor má vymenovaného, teda eliminuje potrebu opätovného vymenovania.	A	Ustanovenie upravené
IDŽK, s.r.o. Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.	O	Čl. I bod 12 § 8 ods. 1 Článok I bod 12 (§ 8 ods. 1) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. n) „umožniť cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifyného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo	A	Ustanovenie vypustené

		miery bezpečnosti cestujúcich, prikočí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
IDŽK, s.r.o. Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.	O	Čl. Čl. I bod 8 § 16a Článok I bod 8 (nový § 16a) – požadujeme doplniť na záver nového § 16a nové ods. 8 a 9 v znení: „(8) Služby náhradnej autobusovej dopravy v rovnakom rozsahu objednaných dopravných služieb možno vykonávať maximálne 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, pričom nesmú mať negatívny vplyv na záväzky vyplývajúce z platných zmlúv o dopravných službách. V ostatných prípadoch je nevyhnutný súhlas vecne a miestne príslušných správnych orgánov, na území ktorých má náhradná autobusová doprava zastávku. (9) Dopravca náhradnej autobusovej dopravy trvajúcej viac ako 30 kalendárnych dní je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 30 kalendárnych dní a) pred začatím prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej prevádzkovania s uvedením objednávateľa a náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.“. Odôvodnenie: Okrem základnej informačnej povinnosti voči príslušnému objednávateľovi, najmä kvôli zabezpečeniu koordinácie dopravných služieb a tiež pre hospodárnosť a efektivitu vynakladaných verejných prostriedkov, je nevyhnutné zabrániť aj potenciálnej hrozbe dlhodobého obchádzania zákona vo	ČA	Doplnené nové body (8) a (9): (8) Náhradnú autobusovú dopravu podľa odsekov 1 až 7 možno vykonávať na rovnakej trase najdlhšie 12 po sebe nasledujúcich mesiacov. Na náhradnú autobusovú dopravu, ktorá trvá dlhšie ako 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, je potrebné povolenie na prevádzkovanie linky. (9) Dopravca, ktorý vykonáva náhradnú autobusovú dopravu trvajúcu dlhšie ako 14 kalendárnych dní, je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková

		vzťahu k ostatným podnikateľským subjektom - dopravcom, ktorí musia spĺňať podmienky zákona ohľadom povolení na linku.		zastávka, písomne oznámiť v lehote 14 kalendárnych dní a) pred začatím vykonávania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej vykonávania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením vykonávania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.
IDŽK, s.r.o. Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.	O	Čl. Čl. I bod 8 § 16b ods. 2 Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 2) – požadujeme za koniec novo pridaného ods. 2 doplniť novú vetu „Dopytovou dopravou môže byť nahradený aj aktuálny rozsah dopravných služieb pravidelnej autobusovej dopravy vyplývajúci z platných zmlúv o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Pre optimalizáciu nákladov na zabezpečenie dopravných služieb a ekonomickej efektivity navrhujeme aj uplatnenie možnosti	A	Ustanovenie doplnené

		nahradenia vybraných dopravných služieb aj prostredníctvom už vysúťaženého dopravcu, t.j. bez nutnosti novej súťaže, pokiaľ to objednávateľ v záujme hospodárnosti vyhodnotí ako optimálne riešenie.		
IDŽK, s.r.o. Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.	O	Čl. Čl. I bod 8 § 16b ods. 5 Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý nový ods. 5 „Z dopytovej dopravy je vylúčená preprava zásielok.“. Odôvodnenie: Obmedzovať prepravu zásielok priamo v znení zákona nie je nevyhnutné, obzvlášť v regiónoch, v ktorých sa dopravná chudoba prejavuje nielen v nedostupnosti dopravných služieb, ale aj iných aspektoch. Uvedené obmedzenie je možné vyriešiť v znení Zmluvy o službách a ustanoveniach Prepravného poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	Ustanovenie vypustené
IDŽK, s.r.o. Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.	O	Čl. Čl. I bod 8 § 16b ods. 6 Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 6) – z navrhovaného znenia ods. 6 žiadame vypustiť záverečnú časť „ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje.“. Odôvodnenie: Zbytočne zložitá a obmedzujúca definícia označovania dopytovej dopravy, nakoľko všeobecné alebo zrejmé označenie dopytovej dopravy úplne postačuje pre dostatočnú informovanosť cestujúcej verejnosti	ČA	Text bude upravený nasledovne: „Dopravný prostriedok, ktorým sa vykonáva dopytová doprava, musí byť popri označení obchodným menom dopravcu označený vpredu a vzadu označením dopytovej dopravy, ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová

				doprava prevádzkuje alebo označením v zmysle § 8 ods. 3.“
IDŽK, s.r.o. Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.	O	Čl. ČL. I bod 27 § 32 ods. 1 Článok I bod 27 (§ 32 ods. 1) – k navrhovanému zneniu žiadame doplniť nové písmeno ab) v nasledovnom znení: "ab) stanovuje jednotnú metodiku výpočtu počtu prepravených osôb a výkonov v osobnej doprave, ktorá je podkladom pre vykazovanie štatistík pre Štatistický úrad" Odôvodnenie: V súčasnosti prebieha štatistické vykazovanie podľa pokynov stanovených dokumentov vydanými ŠÚ SR Metodické vysvetlivky k obsahu výkazu Dop 1-12 a Dop 6-01, doplnok č. 1 stanovuje postup výpočtu Prepravených osôb a doplnok č. 2 stanovuje postup výpočtu Výkonov v osobnej doprave (prepravené osobokilometre). Oba dokumenty sú značne zastarané - pri výpočtoch používajú koeficienty, ktoré dnes vôbec nezodpovedajú skutočnosti a vykazovaný počet cestujúcich najmä u dopravcov s nástupom všetkými dverami významne nadsadzujú. Výkony v osobnej doprave sa vypočítavajú z tržieb daného dopravcu, čo malo možno zmysel na začiatku 90-tych rokov, kedy sa v doprave využívali len mechanické pokladne s minimálnou evidenciou. Z dnešných predajných a informačných systémov je možné získať úplne presné, alebo výrazne presné údaje o precestovanej vzdialenosti každého cestujúceho. Takto koncipovaná metodika má dnes nielen komplikovaný výpočet, ale vyžaduje si ročne niekoľkonásobnú aktualizáciu dokumentu podľa toho, kedy sa u ktorého dopravcu zmení cenník. Dokumenty zároveň obsahujú značnú časť zbytočného textu - napr. Doplnok č. 1 stanovuje postup pre konkrétneho dopravcu	A	Ustanovenie doplnené

		(SAD Trnava) a obsahuje časť tarifných podmienok, ktoré na výpočet nemajú žiaden vplyv. Z uvedeného vyplýva, že výsledky sú značne nepresné a medzi jednotlivými dopravcami častokrát aj neporovnateľné. Pre účel objektívneho vyhodnocovania miery využívania jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy alebo dokonca pre stanovenie objektívnych koeficientov pre rozdeľovanie tržieb v integrovaných dopravných systémoch je aktuálny mechanizmus úplne nepoužiteľný a navyše vytvára nesprávne dojmy o výkonových parametroch rôznych dopravcov u jednotlivých objednávateľov. Navrhujeme preto, aby boli tieto dokumenty úplne prepracované, pričom garantom výpočtu bude práve Ministerstvo dopravy, do ktorého kompetencie doprava spadá a teda má na to najvhodnejšie odborné kapacity. Zároveň navrhujeme, aby nová metodika platila od roku 2028 (nové rozpočtové obdobie pre EU fondy) a aby údaje za roky 2026 a 2027 boli prepočítavané aj podľa starej aj novej metodiky s cieľom porovnania výpočtov a objektívneho zohľadnenia výsledkov starej aj novej metodiky (teda, aby neboli rozdielne údaje medzi rokmi vnímané ako výrazná skoková zmena, ale aby bolo zrejmé aký vplyv má skutočná zmena počtu cestujúcich a aký vplyv má zmena metodiky).		
IDŽK, s.r.o. Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.	O	Čl. Čl. I bod 55 § 41 ods. 1 Článok I bod 55 (§ 41 ods. 1) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. y) „neumožnil cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných	A	Ustanovenie vypustené

		službách.“. Odôvodnenie: Rovnaké ako v pripomienke č. 1		
IDŽK, s.r.o. Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.	O	Čl. Čl. I bod 61 § 46 Článok I bod 61 (nový § 46) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý ods. 1 „Povinnosť dopravcu podľa § 8 ods. 1 písm. n) v znení účinnom od 1. novembra 2026 sa uplatní na dopravné prostriedky používané na poskytovanie dopravných služieb na základe zmluvy o dopravných službách uzavretej po 1. januári 2028.“. Odôvodnenie: Rovnaké ako v pripomienke č. 1	A	Ustanovenie vypustené
IDŽK, s.r.o. Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.	O	Čl. Čl. I bod 61 § 46 Článok I bod 61 (nový § 46) – požadujeme upraviť navrhované znenie ods. 2 nasledovne: „Organizátor je povinný mať vymenovaného štatutára alebo najmenej jedného člena štatutárneho orgánu podľa § 24 ods. 6 v znení účinnom od 1. novembra 2026 najneskôr do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto zákona.“. Odôvodnenie: Upravené znenie ustanovenia, ktoré zohľadňuje aj skutočnosť, ak už odborne spôsobilého štatutára organizátor má vymenovaného, teda eliminuje potrebu opätovného vymenovania.	A	Ustanovenie upravené
KOZSR Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	Z	Čl. I, bod 30 – § 32 ods. 2 písm. b) bod 1. V § 32 ods. 2 písm. b) v prvom bode žiadame výslovne doplniť kompetenciu určiť tarifnú skupinu s nárokom na zľavnené cestovné, a to skupinu zamestnancov dopravcu (resp. vodiči dopracu) a ich rodinných príslušníkov. Odôvodnenie: Predmetný návrh odôvodňujeme aktuálnou situáciou vo verejnej autobusovej doprave a dlhoročnou snahou	N	Pripomienka nad rámeč novely zákona.

		o štandardizáciu pracovných podmienok na území Slovenskej republiky. Aktuálne vodiči autobusov čelia tlaku na výkony vodičov, zhoršovaniu pracovných a mzdových podmienok. Jedným z mála benefitov, ak nie posledným, ktoré sú vodičom vo verejnej autobusovej doprave poskytované je práve zľava z cestovného pre vodiča a členov rodiny. Po nadobudnutí účinnosti zák. č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave aktuálne čelíme situácii, kedy objednávatel' (VÚC) nie je schopný s dopravcom dosiahnuť dohodu o poskytovaní zľavneného cestovného pre vodičov a ich rodinných príslušníkov, a teda zľava z cestovného vodičom nie je poskytovaná, resp. je poskytovaná v rozdielnej výške v jednotlivých VÚC, čo môže pri zavedení jednotného cestovného lístka viesť k aplikačným problémom. Tiež poukazujeme na to, že vyššie uvedeným návrhom by sa dosiahla jednotná právna úprava pre všetkých dopravcov, čím by sa zjednotili benefity poskytované zamestnancom. Ako príklad uvádzame vodičov mestských hromadných podnikov, ktorí takýto benefit majú a tiež na predchádzajúcu právnu úpravu, keď tarifná skupina s nárokom na zľavnené cestovné (t.j. vodiči dopravcu a ich rodinní príslušníci) bola určená výnosom ministra dopravy SR. Naviac, podľa našich informácií priamo od zamestnancov dopravcov, je strata predmetného benefitu resp. jeho rôzna výška zo strany vodičov vnímaná veľmi negatívne a je jedným z dôvodov, prečo sa rozhodujú o ukončení pracovného pomeru u dopravcov vo verejnej autobusovej doprave.		
KSK Košický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 12 § 8 ods. 1 Článok I bod 12 (§ 8 ods. 1) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. n) „umožniť cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v	A	Ustanovenie vypustené

		koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifyného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
KSK Košický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 8 Článok I bod 8 (nový § 16a) – požadujeme doplniť na záver nového § 16a nové ods. 8 a 9 v znení: „(8) Služby náhradnej autobusovej dopravy v rovnakom rozsahu objednaných dopravných služieb možno vykonávať maximálne 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, pričom nesmú mať negatívny vplyv na záväzky vyplývajúce z platných zmlúv o dopravných službách. V ostatných prípadoch je nevyhnutný súhlas vecne a miestne príslušných správnych orgánov, na území ktorých má náhradná autobusová doprava zastávku. (9) Dopravca náhradnej autobusovej dopravy trvajúcej viac ako 30 kalendárnych dní je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 30 kalendárnych dní a) pred začatím prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej prevádzkovania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok,	ČA	Doplnené nové body (8) a (9): (8) Náhradnú autobusovú dopravu podľa odsekov 1 až 7 možno vykonávať na rovnakej trase najdlhšie 12 po sebe nasledujúcich mesiacov. Na náhradnú autobusovú dopravu, ktorá trvá dlhšie ako 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, je potrebné povolenie na prevádzkovanie linky.

		rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.“. Odôvodnenie: Okrem základnej informačnej povinnosti voči príslušnému objednávateľovi, najmä kvôli zabezpečeniu koordinácie dopravných služieb a tiež pre hospodárnosť a efektivitu vynakladaných verejných prostriedkov, je nevyhnutné zabrániť aj potenciálnej hrozbe dlhodobého obchádzania zákona vo vzťahu k ostatným podnikateľským subjektom - dopravcom, ktorí musia splňať podmienky zákona ohľadom povolení na linku.	(9) Dopravca, ktorý vykonáva náhradnú autobusovú dopravu trvajúcu dlhšie ako 14 kalendárnych dní, je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 14 kalendárnych dní a) pred začatím vykonávania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej vykonávania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením vykonávania náhradnej
--	--	--	---

				autobusovej dopravy jej ukončenie.
KSK Košický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 8 Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 2) – požadujeme za koniec novo pridaného ods. 2 doplniť novú vetu „Dopytovou dopravou môže byť nahradený aj aktuálny rozsah dopravných služieb pravidelnej autobusovej dopravy vyplývajúci z platných zmlúv o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Pre optimalizáciu nákladov na zabezpečenie dopravných služieb a ekonomickej efektivity navrhujeme aj uplatnenie možnosti nahradenia vybraných dopravných služieb aj prostredníctvom už vysúťaženého dopravcu, t.j. bez nutnosti novej súťaže, pokiaľ to objednávateľ v záujme hospodárnosti vyhodnotí ako optimálne riešenie.	A	Ustanovenie doplnené
KSK Košický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 8 Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) – z navrhovaného znenia ods. 6 žiadame vypustiť záverečnú časť „ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje.“. Odôvodnenie: Zbytočne zložitá a obmedzujúca definícia označovania dopytovej dopravy, nakoľko všeobecné alebo zrejmé označenie dopytovej dopravy úplne postačuje pre dostatočnú informovanosť cestujúcej verejnosti.	A	Text bude upravený nasledovne: „Dopravný prostriedok, ktorým sa vykonáva dopytová doprava, musí byť popri označení obchodným menom dopravcu označený vpredu a vzadu označením dopytovej dopravy, ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje

				alebo označením v zmysle § 8 ods. 3.“
KSK Košický samosprávny kraj	Z	§ 32 ods. 1 Čl. I bod 27 Článok I bod 27 (§ 32 ods. 1) – k navrhovanému zneniu žiadame doplniť nové písmeno ab) v nasledovnom znení: "ab) stanovuje jednotnú metodiku výpočtu počtu prepravených osôb a výkonov v osobnej doprave, ktorá je podkladom pre vykazovanie štatistík pre Štatistický úrad" Odôvodnenie: V súčasnosti prebieha štatistické vykazovanie podľa pokynov stanovených dokumentov vydanými ŠÚ SR Metodické vysvetlivky k obsahu výkazu Dop 1-12 a Dop 6-01, doplnok č. 1 stanovuje postup výpočtu Prepravených osôb a doplnok č. 2 stanovuje postup výpočtu Výkonov v osobnej doprave (prepravené osobokilometre). Oba dokumenty sú značne zastarané - pri výpočtoch používajú koeficienty, ktoré dnes vôbec nezodpovedajú skutočnosti a vykazovaný počet cestujúcich najmä u dopravcov s nástupom všetkými dverami významne nadsadzujú. Výkony v osobnej doprave sa vypočítavajú z tržieb daného dopravcu, čo malo možno zmysel na začiatku 90-tych rokov, kedy sa v doprave využívali len mechanické pokladne s minimálnou evidenciou. Z dnešných predajných a informačných systémov je možné získať úplne presné, alebo výrazne presné údaje o precestovanej vzdialenosti každého cestujúceho. Takto koncipovaná metodika má dnes nielen komplikovaný výpočet, ale vyžaduje si ročne niekoľkonásobnú aktualizáciu dokumentu podľa toho, kedy sa u ktorého dopravcu zmení cenník. Dokumenty zároveň obsahujú značnú časť zbytočného textu - napr. Doplnok č. 1 stanovuje postup pre konkrétneho dopravcu (SAD Trnava) a obsahuje časť tarifných podmienok, ktoré na	A	Ustanovenie doplnené

		výpočet nemajú žiaden vplyv. Z uvedeného vyplýva, že výsledky sú značne nepresné a medzi jednotlivými dopravcami častokrát aj neporovnateľné. Pre účel objektívneho vyhodnocovania miery využívania jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy alebo dokonca pre stanovenie objektívnych koeficientov pre rozdeľovanie tržieb v integrovaných dopravných systémoch je aktuálny mechanizmus úplne nepoužiteľný a navyše vytvára nesprávne dojmy o výkonových parametroch rôznych dopravcov u jednotlivých objednávateľov. Navrhujeme preto, aby boli tieto dokumenty úplne prepracované, pričom garantom výpočtu bude práve Ministerstvo dopravy, do ktorého kompetencie doprava spadá a teda má na to najvhodnejšie odborné kapacity. Zároveň navrhujeme, aby nová metodika platila od roku 2028 (nové rozpočtové obdobie pre EU fondy) a aby údaje za roky 2026 a 2027 boli prepočítavané aj podľa starej aj novej metodiky s cieľom porovnania výpočtov a objektívneho zohľadnenia výsledkov starej aj novej metodiky (teda, aby neboli rozdielne údaje medzi rokmi vnímané ako výrazná skoková zmena, ale aby bolo zrejmé aký vplyv má skutočná zmena počtu cestujúcich a aký vplyv má zmena metodiky).		
KSK Košický samosprávny kraj	Z	Čl. I bod 55 § 41 ods. 1 Článok I bod 55 (§ 41 ods. 1) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. y) „neumožnil cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“.	A	Ustanovenie vypustené

		Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifyného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
KSK Košický samosprávny kraj	Z	Čl. I § 61 Článok I bod 61 (nový § 46) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý ods. 1 „Povinnosť dopravcu podľa § 8 ods. 1 písm. n) v znení účinnom od 1. novembra 2026 sa uplatní na dopravné prostriedky používané na poskytovanie dopravných služieb na základe zmluvy o dopravných službách uzavretej po 1. januári 2028.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifyného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	Ustanovenie vypustené
KSK Košický samosprávny kraj	Z	Čl. I § 61 Článok I bod 61 (nový § 46) – požadujeme upraviť navrhované znenie ods. 2 nasledovne: „Organizátor je povinný mať vymenovaného štatutára alebo najmenej jedného člena	A	Ustanovenie upravené

		štatutárneho orgánu podľa § 24 ods. 6 v znení účinnom od 1. novembra 2026 najneskôr do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto zákona.“. Odôvodnenie: Upravené znenie ustanovenia, ktoré zohľadňuje aj skutočnosť, ak už odborne spôsobilého štatutára organizátor má vymenovaného, teda eliminuje potrebu opätovného vymenovania.		
KSK Košický samosprávny kraj	O	Čl. I bod 8 Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý nový ods. 5 „Z dopytovej dopravy je vylúčená preprava zásielok.“. Odôvodnenie: Obmedzovať prepravu zásielok priamo v znení zákona nie je nevyhnutné, obzvlášť v regiónoch, v ktorých sa dopravná chudoba prejavuje nielen v nedostupnosti dopravných služieb, ale aj iných aspektoch. Uvedené obmedzenie je možné vyriešiť v znení Zmluvy o službách a ustanoveniach Prepravného poriadku, ktorý objednávatel' určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	Ustanovenie vypustené
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	O	Celému materiálu V doložke vybraných vplyvov je označený žiadny vplyv na rozpočet verejnej správy. V čl. I návrhu zákona (body 54 až 56 a 59) sa však ustanovujú nové správne delikty a zároveň sa v čl. II navrhujú nové správne poplatky (za vydanie povolenia na prevádzkovanie dopytovej dopravy a za vykonanie zmeny v povolení na prevádzkovanie dopytovej dopravy). V súvislosti s týmito ustanoveniami možno predpokladať pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy, čo je potrebné uviesť v doložke vybraných vplyvov bode 10. Poznámky. Ak je tento vplyv marginálny, je potrebné uviesť v bode 10. aj odôvodnenie.	A	

MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	O	Celému materiálu Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (napríklad v názve návrhu zákona slová „zákonov a“ nahradiť slovami „zákonov v znení zákona č. 335/2025 Z. z.“ a vypustiť slová „v znení zákona č. 335/2025 Z. z. a o zmene a doplnení niektorých zákonov“ ako nadbytočné, v čl. I bode 6 za slová „ods. 5“ vložiť slová „prvej vete“, v bode 7 vypustiť slová „na konci“ ako nadbytočné, v bode 10 § 7 ods. 3 slová „v rozsahu zodpovedajúcom osobitnému“ nahradiť slovami „podľa osobitného“, v bode 13 za slová „ods. 4“ vložiť slová „druhej vete“, v bode 15 § 16 ods. 1 slovo „ustanovených“ nahradiť slovom „ustanovené“, v bode 16 slová „prvej vety bodka nahrádza čiarkou a pripájajú sa“ nahradiť slovami „pripája čiarka a“, v bode 18 § 16a ods. 3 za slovo „náhradná“ vložiť slovo „autobusová“, v bode 21 za slová „ods. 1“ vložiť slová „prvej vete“, v bode 25 § 26 ods. 4 slovo „spojka“ nahradiť slovom „slovo“, body 35 a 41 spojiť do jedného novelizačného bodu, body 36 a 42 spojiť do jedného novelizačného bodu, body 37 a 43 spojiť do jedného novelizačného bodu, v bode 57 slovo „spojkou“ nahradiť slovom „slovom“, v nadväznosti na body 57 a 58 upozorňujeme na absenciu skutkovej podstaty správneho deliktu podľa § 41 ods. 1 písm. n) v § 41 ods. 3, preto v bode 58 odporúčame slová „až x)“ nahradiť slovami „o) až x)“ a slová „až y)“ nahradiť slovami „n) až y)“, v bode 61 § 46 nadpise slovo „účinné“ nahradiť slovami „k úpravám účinným“, v § 46 ods. 2 slová „šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto zákona“ nahradiť konkrétnym dátumom, v čl. II úvodnej vete vypustiť duplicitné slová „zákona č. 307/2024 Z. z.“).	A	
MHSR Ministerstvo	O	Doložke vybraných vplyvov Navrhujeme predkladateľovi dopracovať Doložku vybraných	A	

hospodárstva Slovenskej republiky		vplyvov v bode 10. Poznámky vo vzťahu k vplyvu na podnikateľské prostredie. Odôvodnenie: Vzhľadom na to, že dotknutými subjektmi sú aj dopravcovia, objednávateľia a organizátori IDS, bude sa jednať o marginálny vplyv na podnikateľské prostredie, nakoľko ide o spresnenie regulačných podmienok po zavedení nového právneho rámca pre dopytovú dopravu a úprave administratívnych povinností dotknutých subjektov.		
MINCRS Ministerstvo cestovného ruchu a športu Slovenskej republiky	O	Celému materiálu Návrh odporúčame zosúladiť s Legislatívnymi pravidlami vlády Slovenskej republiky, a to napríklad - v celom materiáli odporúčame znenie názvu zákona upraviť nasledovne „Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 335/2025 Z. z. a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony“, - v čl. I bode 25 odporúčame slovo „spojka“ nahradiť slovom „slovo“, - v čl. I odporúčame novelizačné body 35 a 41 spojiť do jedného novelizačného bodu z dôvodu rovnakej úpravy, rovnakú úpravu odporúčame aj pri novelizačných bodoch 36 a 42, 37 a 43, - v čl. I bode 57 odporúčame slovo „spojkou“ nahradiť slovom „slovom“.	A	
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	Celému materiálu Odporúčame v celom materiáli názov návrhu zákona upraviť nasledovne: „Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 335/2025 Z. z. a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony“.	A	

		Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.		
MPSVRSR Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	O	K názvu návrhu zákona Odporúčame názov návrhu zákona upraviť nasledovne: „Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 335/2025 Z. z. a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony“. Zmenu je potrebné vykonať aj v sprievodných dokumentoch. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	A	
MPSVRSR Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	O	K hodnoteniu sociálnych vplyvov Odporúčame v 9. bode doložky vybraných vplyvov (Vybrané vplyvy materiálu) prehodnotiť sociálne vplyvy. Ak predkladateľ označil žiadne sociálne vplyvy preto, že ich pokladá za marginálne, v 10. bode doložky vybraných vplyvov (Poznámky) uvedie, prečo sú zanedbateľné. Odôvodnenie: Čl. I bod 12 návrhu [§ 8 ods. 1 písm. m)] predpokladá rozšírenie povinností dopravcu pri poskytovaní dopravných informácií, a to o plánovaných zmenách v doprave, zmenách v cestovnom poriadku a o náhradnej doprave cestujúcich. Čl. I bod 18 obsahuje právnu úpravu dopytovej dopravy, ktorá obsluhuje okrajové časti obcí a koncové obce. Navrhovaný § 16b definuje povinnosti dopravcu, režim zastávok a označovanie dopravných prostriedkov. Tieto opatrenia by mohli mať sociálne vplyvy, a to pozitívny vplyv na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K názvu návrhu zákona Odporúčame upraviť názov návrhu zákona nasledovne: „Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 335/2025 Z. z. a ktorým sa menia a	A	

		dopĺňajú niektoré zákony“. Navrhovaná úprava názvu návrhu zákona zabezpečuje súlad s Legislatívnymi pravidlami vlády Slovenskej republiky a správne vyjadrenie názvu novelizovaného právneho predpisu. Predmetnú zmenu názvu odporúčame premietnuť aj do ostatných častí materiálu obsahujúcich názov návrhu zákona.		
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. I bodu 10 Navrhované znenie považujeme za formulačne komplikované a menej prehľadné z dôvodu kumulácie viacerých podmienok (týkajúcich sa presahu územného obvodu, postavenia správnych orgánov ako objednávatel'ov a existencie zastávky v územnom obvode týchto správnych orgánov) v jednej vete, čo môže viesť k nejasnostiam pri výklade. Z uvedeného dôvodu odporúčame zjednodušenie a sprehl'adnenie navrhovanej úpravy.	ČA	Bola odstránená nadbytočná konjunkcia.
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. I bodu 16 Odporúčame znenie novelizačného bodu 16 upraviť nasledovne: „16. V § 16 ods. 2 prvej vete sa na konci pripájajú tieto slová „alebo je držiteľom povolenia na prevádzkovanie dopytovej dopravy.“.“. Navrhované znenie novelizačného bodu, ktoré nahrádza bodku čiarkou a následne pripája nové slová, nepovažujeme za štylisticky správne, keďže v danom prípade ide o doplnenie alternatívy vo vete použitím spojky „alebo“, pred ktorou sa čiarka štandardne nepoužíva. Z uvedeného dôvodu považujeme navrhovanú úpravu interpunkcie za nadbytočnú.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. 1 bodu 18 V § 16a ods. 4 odporúčame spresniť formuláciu „primeraným spôsobom“ aspoň prostredníctvom dôvodovej správy alebo ju nahradiť iným, konkrétnym vymedzením spôsobu informovania cestujúcich o odchodoch náhradnej autobusovej dopravy.	ČA	

		Odôvodnenie: Použitie neurčitého právneho pojmu „primeraným spôsobom“ nezabezpečuje dostatočnú právnu istotu a môže viesť k rozdielnej aplikačnej praxi. Nie je zrejmé, aké konkrétne formy informovania cestujúcich sa považujú za postačujúce, pričom tento pojem tiež nie je bližšie definovaný ani vysvetlený v dôvodovej správe. Spresnenie ustanovenia by prispelo k jednoznačnému výkladu právnej normy a k zabezpečeniu dostatočnej úrovne informovania cestujúcich o odchodoch náhradnej autobusovej dopravy. V § 16a ods. 6 odporúčame slová „dopravca poskytujúci náhradnú autobusovú dopravu“ nahradiť slovami „dopravca, ktorý vykonáva náhradnú autobusovú dopravu“, keďže v ostatných odsekoch § 16a sa používa jednotná formulácia „dopravca, ktorý vykonáva náhradnú autobusovú dopravu“. Použitie odlišného vyjadrenia v rámci odseku 6 je terminologicky nekonzistentné a môže vyvolávať interpretačné nejasnosti, či ide o totožný subjekt. Odporúčame zosúladiť a upraviť vzťah medzi § 16b ods. 2 a 4 napríklad spojením týchto dvoch ustanovení, keďže ustanovenie odseku 2 vymedzuje prevádzkovanie dopytovej dopravy na základe zmluvy o dopravných službách, zatiaľ čo odsek 4 ustanovuje prevádzkovanie dopytovej dopravy na základe prevádzkových podmienok, ktoré ustanovuje prepravný poriadok. Zároveň v § 16b ods. 2 odporúčame slovo „iba“ nahradiť slovom „len“. V § 16b ods. 3 odporúčame za slovo „vzťahujú“ vložiť slovo „ustanovenia“. Ide o legislatívno-technickú pripomienku.		
--	--	---	--	--

		V § 16b ods. 6 odporúčame spresniť ustanovenie týkajúce sa označovania dopravného prostriedku, ktorým sa vykonáva dopytová doprava, keďže navrhované znenie nejasne upravuje vzťah medzi označením obchodným menom dopravcu vpredu a označením dopytovej dopravy, ktoré vystihuje geografický názov územia vzadu. Z uvedeného ustanovenia ani z dôvodovej správy nie je zrejmé, či musí ísť o dve samostatné označenia a ani akým spôsobom majú byť tieto označenia umiestnené. V praxi však môže dôjsť aj k situácii, kedy obchodné meno dopravcu obsahuje geografický názov územia, čím sa požiadavky fakticky prekrývajú. Navrhovaná právna úprava preto pôsobí nejednoznačne a môže viesť k aplikačným problémom. V § 16b ods. 7 odporúčame spresniť definíciu „virtuálnej zastávky“, keďže navrhované ustanovenie neumožňuje jednoznačne odlíšiť „virtuálnu zastávku“ od „zastávky“ podľa doterajšej právnej úpravy. Z ustanovenia ani z dôvodovej správy nie je zrejmé, aké sú jej špecifické znaky, najmä vo vzťahu k jej označeniu alebo režimu používania, pričom určenie virtuálnej zastávky prostredníctvom zemepisných súradníc nemožno považovať za dostatočný odlišovací znak. Navrhovaná úprava je nejasná a môže viesť k aplikačným problémom. V § 16c ods. 3 odporúčame pojem „stanovište dopytovej dopravy“ spresniť, definovať alebo nahradiť iným, legislatívne ustáleným pojmom, keďže tento pojem nie je v zákone č. 332/2023 Z. z. v platnom znení používaný ani definovaný a jeho význam nie je zrejmý ani z navrhovanej právnej úpravy. Nie je jednoznačné, či sa pod týmto pojmom rozumie sídlo dopravcu,		
--	--	--	--	--

		miesto odstavenia vozidiel, zastávka alebo iné miesto súvisiace s prevádzkovaním dopytovej dopravy. Vzhľadom na to, že uvedený pojem je rozhodujúci pre určenie miestnej príslušnosti správneho orgánu, jeho neurčitosť môže viesť k aplikačným problémom. Uvedená nejasnosť nie je odstránená ani prostredníctvom dôvodovej správy.		
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. I bodu 23, dôvodovej správe k bodu 23 a prechodnému ustanoveniu Odporúčame zosúladiť navrhované znenie § 24 ods. 6 s dôvodovou správou a s navrhovaným prechodným ustanovením, keďže medzi nimi existuje obsahový nesúlad. Dôvodová správa uvádza, že sa zavádza povinnosť organizátora vymenovať štatutárny orgán alebo najmenej jedného člena spĺňajúceho ustanovené podmienky, rovnako prechodné ustanovenie určuje lehotu na splnenie povinnosti organizátora vymenovať štatutárny orgán alebo jeho člena spĺňajúceho ustanovené podmienky, avšak samotné ustanovenie § 24 ods. 6 takúto povinnosť explicitne neustanovuje. Navrhované znenie § 24 ods. 6 upravuje len kvalifikačné požiadavky na štatutárny orgán alebo jeho člena, bez toho, aby určovalo povinnosť organizátora. Uvedený nesúlad môže viesť k výkladovým nejasnostiam, preto navrhujeme doplniť do ustanovenia § 24 ods. 6 explicitné vyjadrenie povinnosti organizátora.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. I bodu 24 Odporúčame znenie novelizačného bodu 24 upraviť nasledovne: „24. V § 26 ods. 1 sa slová „prevádzkovej na základe zmluvy o dopravných službách“ nahrádzajú slovami „a dopytovej dopravy prevádzkovaných na základe zmluvy o dopravných službách“.“. Odôvodnenie:	A	

		Predkladateľom navrhované doplnenie slov „a dopytovej dopravy“ na konci ustanovenia nevytvára jednoznačnú väzbu na podmienky prevádzkovania na základe zmluvy o dopravných službách a môže vyvolávať výkladové nejasnosti, či sa táto podmienka vzťahuje aj na dopytovú dopravu. Vzhľadom na to, že podľa § 16b sa aj dopytová doprava prevádzkuje na základe zmluvy o dopravných službách, navrhovaná úprava zabezpečí jednoznačné vyjadrenie tejto skutočnosti.		
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. I bodu 25 Odporúčame slovo „spojka“ nahradiť slovom „slovo“. Ide o legislatívno-technickú pripomienku. Rovnaká pripomienka sa primerane vzťahuje aj na novelizačný bod 57.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. I bodu 35 Nad rámce úpravy obsiahnutej v novelizačnom bode 35 odporúčame v § 35 písm. h) slovo „ktorej“ nahradiť slovom „ktorých“. Rovnaká pripomienka sa vzťahuje aj na novelizačný bod 41. Ide o gramatickú pripomienku.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. I bodu 49 Znenie novelizačného bodu 49 odporúčame upraviť nasledovne: „49. V § 41 ods. 1 písm. c) sa za slová „pravidelnej dopravy“ vkladajú slová „alebo dopytovej dopravy“ a slová „pravidelnú autobusovú linku alebo linku mestskej dráhovej dopravy“ sa nahrádzajú slovami „pravidelnú autobusovú linku, linku mestskej dráhovej dopravy alebo dopytovú dopravu“.“. Ide o legislatívno-technickú pripomienku.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. I bodu 54 Odporúčame pripájané slová upraviť v samostatnom písmene § 41 ods. 1. Navrhované doplnenie do existujúceho písmena m) spája obsahovo odlišné skutkové podstaty správnych deliktov, keďže pôvodné znenie písm. m) sa týka konkrétnej povinnosti	A	

		označovania osôb oprávnených pohybovať sa v obvode dráhy, zatiaľ čo navrhované doplnenie odkazuje na porušenie viacerých povinností podľa § 16a ods. 4 až 7.		
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. I bodu 55 V § 41 ods. 1 písm. x) odporúčame za slovo „a“ vložiť slovo „o“. Ide o legislatívno-technickú pripomienku.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. I bodom 57 a 58 Upozorňujeme na nesúlad v navrhovanej úprave § 41 ods. 3 písm. a) a b) v nadväznosti na prečíslovanie písmen v § 41 ods. 1. V dôsledku vypustenia slov „a n)“ v § 41 ods. 3 písm. a) a úpravy rozsahov v § 41 ods. 3 písm. b) dochádza k situácii, že po prečíslovaní písmen podľa novelizačného bodu 53 nie je zrejmé, či sa sankčný režim podľa § 41 ods. 3 vzťahuje aj na písmeno n) [pozn. pôvodné písm. o)]. Navrhovaná úprava tak môže viesť k tomu, že skutková podstata správneho deliktu upraveného v písmene n) nebude zaradená do príslušnej kategórie pokút. Navrhujeme preto zosúladiť odkazy v § 41 ods. 3 tak, aby po vykonaných zmenách boli všetky skutkové podstaty správnych deliktov jednoznačne zahrnuté do príslušného sankčného režimu.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K čl. I bodu 61 Znenie nadpisu § 46 odporúča upraviť nasledovne: „Prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 1. novembra 2026“. Ide o legislatívno-technickú pripomienku.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti	O	K čl. III úvodnej vete Odporúčame v úvodnej vete čl. III zosúladiť poradie jednotlivých noviel zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov tak, aby boli zoradené	A	

Slovenskej republiky		chronologicky. V navrhovanom znení nie sú niektoré novely uvedené v správnom poradí (napr. zákon č. 310/2021 Z. z. je uvedený až za zákonmi č. 404/2021 Z. z. a č. 406/2021 Z. z.). Ide o legislatívno-technickú pripomienku.		
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K všeobecnej časti dôvodovej správy Z dôvodu zabezpečenia konzistentnosti materiálu odporúčame v súlade s doložkou vybraných vplyvov v dôvodovej správe v časti obsahujúcej zhrnutie vplyvov doplniť, že návrh zákona nebude mať vplyv na limit verejných výdavkov.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K osobitnej časti dôvodovej správy Odôvodnenie k čl. III a IV odporúčame v súlade s čl. 20 ods. 3 Legislatívnych pravidiel vlády Slovenskej republiky rozčleniť podľa jednotlivých novelizačných bodov.	A	
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	Z	§ 16b Navrhovaná právna úprava v navrhovanom § 16b legislatívne upravuje definíciu dopytovej dopravy, ako činnosti spočívajúcej v poskytovaní prepravných služieb na vopred vymedzenom území, pri ktorom cestujúci nastupuje a vystupuje na zastávkach určených prevádzkovými podmienkami alebo na virtuálnych zastávkach, a pri ktorom sa trasa linky tvorí na základe objednávok cestujúcich. V zmysle ustanovenia § 3 ods. 2, písm. m) zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „živnostenský zákon“) je spod živnostensko-právnej regulácie vylúčená pravidelná autobusová doprava, medzinárodná nepravidelná autobusová doprava, medzinárodná nákladná cestná doprava a medzinárodná taxislužba, cestná motorová doprava (vnútroštátna nepravidelná autobusová doprava, vnútroštátna nákladná cestná doprava, vnútroštátna taxislužba). S ohľadom na vyššie zmienené je	A	

		potrebné zosúladiť flexibilnú formu mobility upravenej predmetným návrhom zákona s dikciou ustanovenia § 3 živnostenského zákona tak, aby boli vzájomne obsahovo i rozsahovo konformné. Túto pripomienku uplatňujeme ako zásadnú.		
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 10 (§ 7 ods. 3) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Požadujeme z navrhovaného znenia vypustiť poslednú vetu: „Ak správny orgán súhlas neudelí, doloží k nesúhlasnému stanovisku podrobnú analýzu v rozsahu zodpovedajúcom osobitnému predpisu.13)“ alebo uvedenú vetu nahradiť vetou: „Ak správny orgán neudelí súhlas, je povinný svoje nesúhlasné stanovisko odôvodniť.“ Odôvodnenie: Osobitný predpis na ktorý sa navrhované znenie odkazuje – Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 – sa podľa čl. 1 ods. 1 „uplatňuje na medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi na území Spoločenstva“, pričom toto Nariadenie odôvodňuje takýto postup napr. ohrozením životaschopnosti porovnateľnej dopravy, na ktorú sa vzťahuje jedna alebo viacero zmlúv o službách vo verejnom záujme. V praxi, obce ako správny orgán v zmysle tohto zákona, však pri posudzovaní udelenia súhlasu oveľa viac prihliadajú (okrem iného) na kapacitu infraštruktúry verejnej osobnej dopravy (napr. zastávok, ktoré by chcel dopravca využívať) a v tomto kontexte toto nariadenie nie je možné aplikovať v praxi. Ak by predkladateľ návrhu trval na ponechaní uvedenej vety (ktorú navrhujeme vypustiť eventuálne podstatne upraviť), je	ČA	Nebude sa odvolávať na nariadenie ale na analýzu, ktorá bude musieť obsahovať konkrétne body, definované v zákone.

		nevyhnutné, aby v dôvodovej správe s ohľadom na vzťah medzi spomínaným nariadením a zákonom podrobne špecifikoval parametre, ktoré by mala táto analýza spĺňať.		
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 12 (§ 8 ods. 1, písm. m) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Požadujeme pred spojenie „náhradnej doprave cestujúcich“ doplniť slovo „plánovanej“, t. j. upraviť navrhované znenie § 8 ods. 1 písm. m nasledovne: „(Dopravca je povinný:) m) poskytnúť cestujúcemu dopravné informácie o plánovaných zmenách v doprave, zmenách v cestovnom poriadku a plánovanej náhradnej doprave cestujúcich,“. Odôvodnenie: V prípade náhradnej autobusovej dopravy je potrebné vyšpecifikovať, že sa jedná o plánovanú náhradnú autobusovú dopravu. V prípade, ak sa jedná o mimoriadnu náhradnú autobusovú dopravu, tieto informácie je možné cestujúcim poskytovať iba vo veľmi obmedzenej miere podľa možností toho-ktorého dopravcu a dostupnej infraštruktúry pre informovanie cestujúcich.	A	Upravené nasledovne: m) poskytnúť cestujúcemu dopravné informácie o plánovaných zmenách v doprave, dôležitých zmenách v cestovnom poriadku a plánovanej náhradnej doprave cestujúcich
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 12 (§ 8 ods. 1, písm. n) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Požadujeme z navrhovaného znenia vypustiť celé znenie písm. n. Odôvodnenie: Navrhované znenie je významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy z prevádzkového a tarifného hľadiska, pričom používanie opatrení obmedzujúcich nástup a výstup	A	Vypustené

		cestujúcich vychádza z dlhoročnej a osvedčenej praxe. Táto prax je častokrát dôsledkom práve zanedbanej politiky štátu v oblasti bezpečnosti a sociálnej politiky. Používanie opatrení, ktoré navrhované znenie navrhuje obmedziť preto považujeme jednoznačne za úlohu a rozhodnutie objednávateľa v súčinnosti s príslušným dopravcom, pričom používanie tohto opatrenia je definované Zmluvou o dopravných službách, Prepravným poriadkom a/alebo v Povolení na prevádzkovanie linky (s následným premietnutím do cestovného poriadku príslušnej linky), tak aby cestujúci mali možnosť sa s týmito opatreniami vopred oboznámiť. Takéto opatrenia sa v praxi vždy navrhujú na základe vyhodnotenia rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich ako kompromis, ktorý umožňuje pri zachovaní požiadaviek zákona 332/2023 Z. z. v oblasti dopravnej obslužnosti územia (predovšetkým § 20 a § 23) a v oblasti práv cestujúcich (viď § 10). Vzhľadom na vyššie uvedené navrhované ustanovenie písmena n) neprimeraným spôsobom zasahuje do zmluvného vzťahu medzi objednávateľom a dopravcom.		
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 17 (§ 16 ods. 8) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Požadujeme v nadväznosti na Čl. I, bod 56 (§ 41, ods. 2, písm. e) upraviť navrhované znenie nasledovne: „Zriaďovateľ, vlastník, správca alebo nájomca stanice, zastávky alebo prístaviska je povinný umožniť oznámenie dopravných informácií podľa § 8 ods. 1 písm. m). Ak ide o obmedzenie na dráhovej infraštruktúre, za oznámenie dopravných informácií je zodpovedný prevádzkovateľ dráhy. Oznámenie dopravných informácií sa umožní na náklady dopravcu alebo inej osoby, v ktorej záujme je	N	Máme za to, že ide o verejný záujem, s ktorým zriaďovateľ musí počítať. V meste o veľkosti Bratislavy je relevantných 16 zastávok, ktoré by vyžadovali vyvesenie jednej informácie o veľkosti A4. Navyše, ak zohľadníme

		zverejnenie týchto informácií.“ Odôvodnenie: Napriek uvádzaným informáciám v doložke vybraných vplyvov návrhu zákona – podľa ktorých návrh nemá vplyv na rozpočet obcí a vyšších územných celkov – si dovoľujeme upozorniť, že s takto definovanou povinnosťou umožniť oznámenie dopravných informácií možno predpokladať vznik jednorazových a/alebo opakovaných nákladov. Výška týchto nákladov je závislá nielen od samotnej organizácie dopravy (napr. rozsah a charakter zmien v doprave, rozsah a charakter požadovaných dopravných informácií,...), ale aj od existujúceho stavu infraštruktúry stanice/zastávok/prístaviska (napr. počet a veľkosť vitrín, počet a veľkosť elektronických tabúl, potreba prepojenia informačného systému elektronických tabúl na ďalších dopravcov, doplnenie navigačných prvkov,...), resp. s naplnením tejto požiadavky súvisiacou potrebou rozšírenia ich počtu. Na tieto náklady sa ďalej viažu aj súvisiace personálne náklady zriaďovateľa/vlastníka/správcu/nájomcu za účelom realizácie naplnenia tejto povinnosti (napr. personál montujúci a demontujúci nosiče dopravných informácií, personál zodpovedný za prevádzku a správnu funkčnosť elektronických tabúl, personál zodpovedný za správu a údržbu týchto zariadení,...). Vzhľadom na vyššie uvedené a v súvislosti s návrhom v Čl. I, bod 56 (§ 41, ods. 2, písm. e) je nevyhnutné, aby dopravcovia alebo osoby, v ktorých záujme je poskytovanie dopravných		zastávky, ktoré prislúchajú k jednokoľajným tratiam, počet relevantných zastávok klesne na 4. V ostatných mestách ide maximálne o jednotky zastávok za predpokladu, že mesto leží na jednokoľajnej trati. Ročné náklady na zabezpečenie tejto služby verejnosti sa pohybujú v priemere v desiatkach Eur.
--	--	---	--	---

		informácií v zmysle navrhovaného znenia odseku, za tieto služby poskytli zodpovedajúcu úhradu. Alternatívnou možnosťou je, že si títo dopravcovia alebo osoby poskytované dopravných informácií zabezpečia formou vlastného označníka, vitrín, navigačných prvkov a iných prvkov a zariadení umiestneného na vlastné náklady s tým, že zriaďovateľ/vlastník/správca/nájomca bude tolerovať ich umiestnenie v priestore stanice/zastávky/prístaviska, čo však nepovažujeme za vhodné riešenie.		
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 18 (§ 16a ods. 7) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Požadujeme v nadväznosti na Čl. I, bod 56 (§ 41, ods. 2, písm. f) upraviť navrhované znenie nasledovne: „Zriaďovateľ zastávky, dopravca alebo iná osoba zodpovedajúca za správu zastávky podľa § 16 ods. 4 je povinná poskytnúť priestor na označenie zastávky náhradnej autobusovej dopravy, priestor na vyvesenie cestovného poriadku náhradnej autobusovej dopravy, a ak je to technologicky možné, aj zobrazenie odchodov náhradnej autobusovej dopravy na elektronickej tabuli s najbližšími odchodmi. Náklady za poskytnutie služieb podľa predchádzajúcej vety znáša osoba, ktorá výluku spôsobila.“ Odôvodnenie: Napriek uvádzaným informáciám v doložke vybraných vplyvov návrhu zákona – podľa ktorých návrh nemá vplyv na rozpočet obcí a vyšších územných celkov – si dovoľujeme upozorniť, že s takto definovanou povinnosťou umožniť oznámenie dopravných informácií možno predpokladať vznik jednorazových a/alebo opakovaných nákladov.	N	Ide len o poskytnutie priestoru, nie o vykonanie úkonov. Uvedené bolo vysvetlené na rozporovom konaní.

		Výška týchto nákladov je závislá nielen od samotnej organizácie dopravy (napr. rozsah a charakter zmien v doprave, rozsah a charakter požadovaných dopravných informácií,...), ale aj od existujúceho stavu infraštruktúry stanice/zastávok/prístaviska (napr. počet a veľkosť vitrín, počet a veľkosť elektronických tabúl, potreba prepojenia informačného systému elektronických tabúl na ďalších dopravcov, doplnenie navigačných prvkov,...), resp. s naplnením tejto požiadavky súvisiacou potrebou rozšírenia ich počtu. Na tieto náklady sa ďalej viažu aj súvisiace personálne náklady zriaďovateľa/vlastníka/správcu/nájomcu za účelom realizácie naplnenia tejto povinnosti (napr. personál montujúci a demontujúci nosiče dopravných informácií, personál zodpovedný za prevádzku a správnu funkčnosť elektronických tabúl, personál zodpovedný za správu a údržbu týchto zariadení,...). Vzhľadom na vyššie uvedené a v súvislosti s návrhom v Čl. I, bod 56 (§ 41, ods. 2, písm. f) je potrebné, aby dopravcovia alebo osoby, v ktorých záujme je poskytovanie dopravných informácií v zmysle navrhovaného znenia odseku, za tieto služby poskytnú zodpovedajúcu úhradu. Alternatívnou možnosťou je, že si títo dopravcovia alebo osoby poskytovanie dopravných informácií zabezpečia formou vlastného označníka, vitrín, navigačných prvkov a iných prvkov a zariadení umiestneného na vlastné náklady s tým, že zriaďovateľ/vlastník/správca/nájomca bude tolerovať ich umiestnenie v priestore stanice/zastávky/prístaviska, čo však		
--	--	---	--	--

		nepovažujeme za vhodné riešenie z dlhodobého hľadiska, pri krátkodobých zmenách je však akceptovateľné.		
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 18 (§ 16b ods. 2) Požadujeme doplniť na koniec ods. 2 novú vetu: „Dopytovou dopravou môže byť nahradený aj aktuálny rozsah dopravných služieb pravidelnej autobusovej dopravy vyplývajúci zo zmluvy o dopravných službách.“ Odôvodnenie: Pre optimalizáciu nákladov na zabezpečenie dopravných služieb a ekonomickej efektivity navrhujeme aj uplatnenie možnosti nahradenia vybraných dopravných služieb aj prostredníctvom už vysúťaženého dopravcu, t.j. bez nutnosti novej súťaže, pokiaľ to objednávateľ v záujme hospodárnosti vyhodnotí ako optimálne riešenie. Uvedené ustanovenie možno alternatívne presunúť ako prechodné ustanovenie pre zmluvy uzavreté pred začiatkom platnosti tejto novely.	A	Doplnené
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 18 (§ 16b ods. 6) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Na konci za slovo „prevádzkuje“ navrhujeme doplniť čiarku a text „alebo označením podľa § 8 ods. 3.“ Odôvodnenie: V prípade zavádzania dopytovej dopravy ako súčasti mestského dopravného systému vzhľadom na prax označovať linky inak, ako pomenovaním geografickej lokality, požadujeme umožniť označiť túto dopravu ako linku podľa zaužívaného systému označovania v danom systéme.	A	Na konci vety doplnené znenie: "alebo označením v zmysle § 8 ods. 3."

Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I § 21 ods. 5 v nadväznosti na Čl. I, ods. 20 (§ 21 ods. 6) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Požadujeme upraviť znenie odseku nasledovne: „Obec zabezpečuje dopravnú obslužnosť v záujmovom území obce mestskou autobusovou dopravou, mestskou dráhovou dopravou a dopytovou dopravou.“ Odôvodnenie: Nepoznáme dôvod, prečo by dopytovou dopravou nemohla dopravnú obslužnosť vo svojom záujmovom území vykonávať aj obec, čo v inom kontexte predpokladá aj návrh úpravy znenia v Čl. I, ods. 22 (§ 24 ods. 2) Čl. I, ods. 38, 41, 42 a 43 (§ 36 písm. a, i, l, n).	A	Doplnené navrhované znenie
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 55 (§ 41 ods. 1 písm. x) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Požadujeme v nadväznosti na pripomienku k Čl. I, bod 12 (§ 8 ods. 1, písm. m) pred spojenie „náhradnej doprave cestujúcich“ doplniť slovo „plánovanej“, t. j. upraviť nasledovne: „x) neposkytol cestujúcemu dopravné informácie o plánovaných zmenách v doprave, zmenách v cestovnom poriadku a plánovanej náhradnej doprave cestujúcich.“ Odôvodnenie: Vid' naša pripomienka k Čl. I, bod 12 (§ 8 ods. 1, písm. m).	A	Upravené nasledovne: x) neposkytol cestujúcemu dopravné informácie o plánovaných zmenách v doprave, dôležitých zmenách v cestovnom poriadku a plánovanej náhradnej doprave cestujúcich
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 55 (§ 41 ods. 1) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Požadujeme z navrhovaného znenia vypustiť celé znenie písm. y.	A	Vypustené

		Odôvodnenie: Vid' naša pripomienka k Čl. I, bodu 12 (§ 8 ods. 1, písm. n).		
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 61 (§ 46 ods. 1) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Požadujeme z navrhovaného znenia vypustiť celé znenie ods. 1. Odôvodnenie: Vid' naša pripomienka k Čl. I, bodu 12 (§ 8 ods. 1, písm. n).	A	Vypustené
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 61 (§ 46 ods. 2) Slovo „štatutára“ treba nahradiť pojmom „štatutárny orgán“. Odôvodnenie: Ide o legislatívno-technickú opravu, pojem „štatutár“ nie je zákonným pojmom, tým je iba „štatutárny orgán“ (porov. § 20 ods. 1 Občianskeho zákonníka).	A	
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 32 (§ 32 ods. 3) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Vzhľadom na to, že predmetom návrhu je úprava príslušného paragrafu v zmysle Čl. I bod 32, požadujeme v uvedenom ustanovení tiež o nahradenie slova „bezodplatne“ za slovo „odplatne“. Odôvodnenie: V doložke vybraných vplyvov sa uvádza, že novela zákona nemá vplyv na rozpočty vyšších územných celkov a obcí, čo nie je pravdivé tvrdenie. Nároky, ktoré vznáša Národná dopravná autorita, už len napr. v súvislosti s projektom Národného integrovaného cestovného lístka má zásadný vplyv na rozpočty obcí a vyšších územných celkov. Z uvedeného dôvodu je	ČA	Na rozporovom konaní vysvetlené, znenie je upravené nasledovne: § 32 ods. 3 znie “Národná dopravná autorita je na účely plnenia svojich úloh podľa tohto zákona oprávnená požadovať od objednávateľa a s jeho súhlasom aj od príslušného organizátora a dopravcu informácie a súčinnosť.

		nevyhnutné zosúladiť navrhované znenie predmetného ustanovenia s doložkou vybraných vplyvov. Alternatívne je možnosť uviesť, že prípadné vyvolané náklady súvisiace s poskytnutím súčinnosti bude znášať Národná dopravná autorita.		Objednávateľia, organizátori a dopravcovia sú povinní požadované informácie a súčinnosť bezodplatne poskytnúť."
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I bod 27 (§ 32 ods. 1 písm. aa) Navrhujeme rozšíriť doplnenie § 32 ods. 1 o nové písmeno ab), ktoré znie: „ab) stanovuje jednotnú metodiku výpočtu počtu prepravených osôb a výkonov v osobnej doprave,“. Odôvodnenie: V súčasnosti prebieha štatistické vykazovanie podľa pokynov stanovených dokumentami vydanými Štatistickým úradom SR „Metodické vysvetlivky k obsahu výkazu Dop 1-12 a Dop 6-01“, pričom doplnok č. 1 stanovuje postup výpočtu Prepravených osôb a doplnok č. 2 stanovuje postup výpočtu Výkonov v osobnej doprave (prepravené osobokilometre). Oba dokumenty sú značne zastarané – pri výpočtoch používajú koeficienty, ktoré dnes vôbec nezodpovedajú skutočnému dopravnému správaniu cestujúcich, ktorých počet zároveň významne nadhodnocujú. Výpočet výkonov v osobnej doprave sa realizuje z tržieb daného dopravcu, vychádzajúc z praxe na začiatku 90. rokov 21. storočia, kedy predajných kanálov cestovných lístkov bolo minimum a pri predaji sa využívali iba mechanické pokladne s minimálnou evidenciou, pričom množstvo jej parametrov bolo špecifických pre jednotlivých dopravcov. Preto takto koncipovaná metodika používa zbytočne komplikované	A	Doplnené

		výpočtové postupy, špecifické pre jednotlivých dopravcov, čo v reakcii na akúkoľvek zmenu cenníka a sortimentu cestovných lístkov vyžaduje veľmi častú aktualizáciu metodiky a častokrát sú výsledky výpočtov medzi jednotlivými dopravcami neporovnateľné. Navyše dokumenty obsahujú značnú časť zbytočného textu – napr. Doplnok č. 1 stanovuje postup pre dopravcu SAD Trnava (tento dopravca neexistuje od konca roku 2015) a obsahuje časť tarifných podmienok, ktoré pre výpočet nemajú žiaden vplyv. Z uvedeného potom vyplýva, že výpovedná hodnota výsledkov výpočtov je veľmi nízka . Dnešné vybavovacie a informačné systémy používané dopravcami poskytujúcich dopravné služby na základe zmlúv s objednávateľmi podľa zákona 332/2023 Z. z. poskytujú úplne presné alebo výrazne presnejšie údaje, vrátane údajov o precestovanej vzdialenosti každého jednotlivého cestujúceho. Preto navrhujeme, aby boli tieto dokumenty úplne prepracované a ich garantom Ministerstvo dopravy, do ktorého kompetencie doprava spadá a teda má na to najvhodnejšie odborné kapacity. Zároveň navrhujeme, aby nová metodika platila od roku 2028 (v nadväznosti na začiatok nového rozpočtového obdobia pre fondy Európskej únie), pričom ročníky 2026 a 2027 by boli súbežne prepočítavané podľa starej aj novej metodiky s cieľom porovnania výpočtov oboch metodík a následnej korekcie novej metodiky (aby bolo možné určiť, aký vplyv na výsledok má nová metodika a aký vyplýva zo skutočnej zmeny počtu cestujúcich).		
NBS Národná banka Slovenska	O	Čl. I bod 25 (§ 26 ods. 4 tretia veta) Odporúčame navrhované úpravy v tretej vete § 26 ods. 4 prehodnotiť, upraviť, prípadne vypustiť, a doplniť do dôvodovej	N	Predkladateľ sa s pripomienkou Národnej banky

		správy, aký je účel odvodzovania ceny lístka od ceny platenej bezhotovostne. Odôvodnenie: Navrhovanú úpravu („s cenou prislúchajúcou bezhotovostnej platbe, ak takáto možnosť v tarife dopravcu existuje“) považujeme za nejednoznačnú a mätúcu. Nie je zrejmé, čo je účelom odkazovania na cenu pri bezhotovostnej platbe, zvlášť, ak sa zároveň uvádza, že bezhotovostná platba je len možnosťou. Následne vzniká otázka, aká cena prislúcha lístku v prípade, že túto možnosť dopravca neponúka. Vo všeobecnosti máme za to, že cena lístka má zodpovedať cene uvádzanej v tarife dopravcu. Zároveň sa z dotknutého, ale aj ďalších ustanovení zákona javí, akoby bola bezhotovostná forma platby za národný integrovaný cestovný lístok, cestovné, cestovný doklad, a pod., uprednostňovanou/jedinou možnosťou. Poukázali sme na to aj pripomienkou v LP/2023/171, ktorá bola vyhodnotená ako akceptovaná a vzatá na vedomie s tým, že hotovostné platby nemajú byť obmedzované. Navrhovaná úprava tretej vety § 26 ods. 4 však dojem obmedzovania hotovosti posilňuje. Zároveň dávame do pozornosti aj skutočnosť, že od 1. mája 2026 bude pre obchodníkov povinnosťou poskytovať aj možnosť bezhotovostnej platby.	Slovenska nestotožňuje. Navrhované znenie odseku 4 nezakladá znevýhodnenie platby v hotovosti ani nevylučuje možnosť úhrady cestovného v hotovosti. Ustanovenie neupravuje spôsob platby cestujúcim, ale pravidlo na určenie ceny cestovného lístka predávaného prostredníctvom Národného integrovaného cestovného lístka. Pri určení tejto ceny sa vychádza z ceny určenej v schválenej tarife pre platbu prostredníctvom bezkontaktnéj čipovej karty; ak takáto cena určená nie je, použije sa iná cena podľa schválenej tarify. Cieľom úpravy je zabezpečiť jednotný
--	--	---	--

				postup pri určovaní ceny cestovného lístka predávaného prostredníctvom Národného integrovaného cestovného lístka, keďže v aplikačnej praxi boli predkladané nekonzistentné tarifné podmienky zo strany jednotlivých objednávateľov. Národný integrovaný cestovný lístok je zároveň len doplnkovým spôsobom predaja cestovných lístkov, pričom cestujúci bude môcť aj naďalej uhradiť cestovné v hotovosti priamo vo vozidle alebo dobíjať kredit na bezkontaktnú čipovú kartu v hotovosti u dopravcu.
NSK Nitriansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 12 (§ 8 ods. 1) Článok I bod 12 (§ 8 ods. 1) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. n) „umožniť cestujúcemu v	A	

		autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifyného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
NSK Nitriansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 8 (nový § 16a) Článok I bod 8 (nový § 16a) – požadujeme doplniť na záver nového § 16a nové ods. 8 a 9 v znení: „(8) Služby náhradnej autobusovej dopravy v rovnakom rozsahu objednaných dopravných služieb možno vykonávať maximálne 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, pričom nesmú mať negatívny vplyv na záväzky vyplývajúce z platných zmlúv o dopravných službách. V ostatných prípadoch je nevyhnutný súhlas vecne a miestne príslušných správnych orgánov, na území ktorých má náhradná autobusová doprava zastávku. (9) Dopravca náhradnej autobusovej dopravy trvajúcej viac ako 30 kalendárnych dní je povinný vecne a miestne príslušnému	ČA	Doplnené nové body (8) a (9): (8) Náhradnú autobusovú dopravu podľa odsekov 1 až 7 možno vykonávať na rovnakej trase najdlhšie 12 po sebe nasledujúcich mesiacov. Na náhradnú autobusovú dopravu, ktorá trvá dlhšie ako 12 po sebe nasledujúcich

		správnemu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 30 kalendárnych dní a) pred začatím prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej prevádzkovania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.“. Odôvodnenie: Okrem základnej informačnej povinnosti voči príslušnému objednávateľovi, najmä kvôli zabezpečeniu koordinácie dopravných služieb a tiež pre hospodárnosť a efektivitu vynakladaných verejných prostriedkov, je nevyhnutné zabrániť aj potenciálnej hrozbe dlhodobého obchádzania zákona vo vzťahu k ostatným podnikateľským subjektom - dopravcom, ktorí musia spĺňať podmienky zákona ohľadom povolení na linku.	mesiacov, je potrebné povolenie na prevádzkovanie linky. (9) Dopravca, ktorý vykonáva náhradnú autobusovú dopravu trvajúcu dlhšie ako 14 kalendárnych dní, je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 14 kalendárnych dní a) pred začatím vykonávania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej vykonávania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov,
--	--	--	--

				b) pred ukončením vykonávania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.
NSK Nitriansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 2) Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 2) – požadujeme za koniec novo pridaného ods. 2 doplniť novú vetu „Dopytovou dopravou môže byť nahradený aj aktuálny rozsah dopravných služieb pravidelnej autobusovej dopravy vyplývajúci z platných zmlúv o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Pre optimalizáciu nákladov na zabezpečenie dopravných služieb a ekonomickej efektivity navrhujeme aj uplatnenie možnosti nahradenia vybraných dopravných služieb aj prostredníctvom už vysúťaženého dopravcu, t.j. bez nutnosti novej súťaže, pokiaľ to objednávateľ v záujme hospodárnosti vyhodnotí ako optimálne riešenie	A	
NSK Nitriansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) – z navrhovaného znenia ods. 6 požadujeme vypustiť záverečnú časť „ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje.“. Odôvodnenie: Zbytočne zložitá a obmedzujúca definícia označovania dopytovej dopravy, nakoľko všeobecné alebo zřejmé označenie dopytovej dopravy úplne postačuje pre dostatočnú informovanosť cestujúcej verejnosti.	ČA	Text bude upravený nasledovne: „Dopravný prostriedok, ktorým sa vykonáva dopytová doprava, musí byť popri označení obchodným menom dopravcu označený vpredu a vzadu označením dopytovej dopravy, ktoré vystihuje geografický

				názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje alebo označením v zmysle § 8 ods. 3.“
NSK Nitriansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 55 (§ 41 ods. 1) Článok I bod 55 (§ 41 ods. 1) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. y) „neumožnil cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Rovnaké ako v pripomienke č. 1	A	
NSK Nitriansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 61 (nový § 46) Článok I bod 61 (nový § 46) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý ods. 1 „Povinnosť dopravcu podľa § 8 ods. 1 písm. n) v znení účinnom od 1. novembra 2026 sa uplatní na dopravné prostriedky používané na poskytovanie dopravných služieb na základe zmluvy o dopravných službách uzavretej po 1. januári 2028.“. Odôvodnenie: Rovnaké ako v pripomienke č. 1	A	
NSK Nitriansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 61 (nový § 46) Článok I bod 61 (nový § 46) – požadujeme upraviť navrhované znenie ods. 2 nasledovne: „Organizátor je povinný mať vymenovaného štatutára alebo najmenej jedného člena	A	

		štatutárneho orgánu podľa § 24 ods. 6 v znení účinnom od 1. novembra 2026 najneskôr do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto zákona.“. Odôvodnenie: Upravené znenie ustanovenia, ktoré zohľadňuje aj skutočnosť, ak už odborne spôsobilého štatutára organizátor má vymenovaného, teda eliminuje potrebu opätovného vymenovania.		
NSK Nitriansky samosprávny kraj	O	Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý nový ods. 5 „Z dopytovej dopravy je vylúčená preprava zásielok.“. Odôvodnenie: Obmedzovať prepravu zásielok priamo v znení zákona nie je nevyhnutné, obzvlášť v regiónoch, v ktorých sa dopravná chudoba prejavuje nielen v nedostupnosti dopravných služieb, ale aj iných aspektoch. Uvedené obmedzenie je možné vyriešiť v znení Zmluvy o službách a ustanoveniach Prepravného poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K návrhu zákona: K čl. I bod 18: V navrhovanom § 16b odporúčame preformulovať odsek 8 a explicitne vyjadriť, že dopytovú dopravu nie je možné vykonávať železničnou dopravou.	ČA	Bolo upravené, že dopytovú dopravu je možné explicitne vykonávať cestnou dopravou.
OAPSVLÚVSR Odbor	O	K návrhu zákona: K čl. IV bod 1: Odporúčame v spojitosti so zmluvami o	N	Pripomienka je nad rámec novely.

aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR		dopravných službách vo verejnom záujme zaviesť novú poznámku pod čiarou, v ktorej sa bude odkazovať priamo na § 28 zákona č. 332/2023 Z. z..		
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K doložke zlučiteľnosti: 1. Žiadame z bodu 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti vypustiť nariadenie (ES) č. 1371/2007, ktoré je neúčinné a bolo zrušené nariadením (EÚ) 2021/782.	A	
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K doložke zlučiteľnosti: 2. Žiadame v bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti citovať nariadenie (ES) č. 1073/2009 v zmysle bodu 62.11. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR spolu s dodatkom „v platnom znení“.	A	
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K doložke zlučiteľnosti: 3. Žiadame v bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti citovať delegované nariadenie (EÚ) 2017/1926 v platnom znení v zmysle bodu 62.9. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR nasledovne: Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1926 z 31. mája 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ (Ú. v. EÚ L 272, 21.10.2017) v platnom znení.	A	
OAPSVLÚVSR Odbor aproximácie	O	K doložke zlučiteľnosti: 4. Žiadame v bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti citovať vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/1795 v zmysle bodu 62.9.	N	

práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR		prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR spolu s publikačným zdrojom.		
OZ Lepšia doprava Občianske združenie Lepšia doprava	O	Celému materiálu Navrhujeme do § 4 ods. 1 písm. b) a e) zákona pred čiarku doplniť slová „a dopytovej doprave“. Odôvodnenie: Prepravný poriadok by mal obsahovať práva a povinnosti dopravcu nielen v pravidelnej, ale aj v dopytovej doprave. Taktiež by mal obsahovať spôsob objednávanía dopytovej dopravy. Novela obsahuje v § 16b ods, 3 prepravnú povinnosť dopravcu voči cestujúcim, ktorí si dopravu objednávajú spôsobom uvedeným v prepravnom poriadku, ale chýba explicitné vyjadrenie povinnosti tento spôsob v prepravnom poriadku uvádzať.	N	Ods. 1 sa nevzťahuje na dopravu vykonávanú na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (pozri ods. 2)
OZ Lepšia doprava Občianske združenie Lepšia doprava	O	Celému materiálu Navrhujeme do § 4 ods. 1 písm. j) a k) zákona za slová „v pravidelnej doprave“ doplniť slová „a dopytovej doprave“. Odôvodnenie: Prepravný poriadok by mal obsahovať pravidlá a postup kontroly zaplatenia cestovného aj v prípade dopytovej dopravy.	N	Ods. 1 sa nevzťahuje na dopravu vykonávanú na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (pozri ods. 2)
OZ Lepšia doprava Občianske združenie Lepšia doprava	O	Čl. I ods. 10 Navrhujeme slová „a ktorých územným obvodom linka prechádza a má v ňom aspoň jednu zastávku“ nahradiť slovami „a v ktorých územnom obvode má linka aspoň jednu zastávku“. Odôvodnenie: V znení novely ide o logickú konjunkciu, teda musia byť splnené obe podmienky. Ak však linka má v územnom obvode zastávku, tak ním aj prechádza. To znamená, že ak je splnená druhá podmienka konjunkcie, je vždy splnená aj prvá, a teda uvádzať prvú podmienku je zbytočné.	A	

OZ Lepšia doprava Občianske združenie Lepšia doprava	O	Čl. I ods. 18 V § 16a ods. 4 navrhujeme za prvou vetou pred bodku doplniť bodkočiarku a slová „cestovný poriadok schvaľuje objednávatel’“ a bodku za predposlednou vetou nahradiť bodkočiarkou. Odôvodnenie: Zastávame názor, že pri predpokladanom obmedzení alebo zastavení dopravných služieb je vhodné, aby cestovný poriadok schvaľoval objednávatel’ tak, ako schvaľuje riadny cestovný poriadok, aby bola zabezpečená náhradná doprava v primeranom rozsahu a s primeraným zabezpečením prestupov. Schvaľovanie správnym orgánom nepokladáme za potrebné. V prípade mimoriadnej výluky logicky nie je možné zabezpečiť schvaľovanie vzhľadom na časovú tieseň.	ČA	Vecne akceptovaná pripomienka, ale legislatívne upravená.
OZ Lepšia doprava Občianske združenie Lepšia doprava	O	Čl. I ods. 18 V § 16a navrhujeme zvážiť rozšírenie definovania náhradnej dopravy. Náhradná doprava nemusí byť len autobusová. V minulosti sa vyskytol prípad náhradnej dopravy vlakom pri uzavretí železničného priecestia na ul. Pri Šajbách v Bratislave – Rači a v Prahe sa vyskytuje aj náhradná lodná doprava pri uzavretí tunela pod Vyšehradom – v našich podmienkach si vieme predstaviť náhradnú lodnú dopravu napr. medzi prístavmi v Devíne a Bratislave pri uzávierke Devínskej cesty.	N	Zákon pripúšťa aj náhradnú dopravu, ktorá nie je autobusová. Táto doprava však nie je osobitne regulovaná a riadi sa jestvujúcimi právnymi predpismi.
OZ Lepšia doprava Občianske združenie Lepšia doprava	O	Čl. I ods. 18 V § 16b ods. 3 navrhujeme v poslednej vete slová „e) a g) až k)“ nahradiť slovami „e) až k) a m)“ a slová „§ 10“ slovami „§ 9, 10“. Odôvodnenie: Nevidíme dôvod, prečo by dopravca nemal mať uzatvorenú zmluvu s vlastními, správcami alebo nájomcami autobusových staníc (písm. f)) alebo prečo by nemal mať povinnosť informovať cestujúcich o plánovaných zmenách v doprave (novelou pridané písmeno m)). Považujeme tiež za	ČA	Nie je potrebné aby mala dopytová doprava uzatvorenú zmluvu s vlastními, správcami alebo nájomcami autobusových staníc, keďže vzhľadom na charakteru bude

		potrebné, aby sa oprávnenia dopravcu a polície voči cestujúcim (§ 9) vzťahovali aj na dopytovú dopravu.		pravdepodobne obsluhovať okolie autobusovej stanice. Každopádne, nič nebráni takejto doprave využívať aj nástupištia autobusovej stanice. Pripomienka o informovaní cestujúcich bola akceptovaná.
OZ Lepšia doprava Občianske združenie Lepšia doprava	O	Čl. I ods. 18 V § 16b ods. 7 navrhujeme vypustiť poslednú vetu. Odôvodnenie: Ak je zastávka presne určená súradnicami, mala by byť aj označená, a teda by mala byť riadnou zastávkou. Ak ide o zastavovanie na definovanej trase podľa požiadaviek cestujúceho (objednávka v štýle „budem čakať pred poštou“), nemôže byť zastávka vopred definovaná (pozri režim „stop zón“ na bratislavských linkách 35 a 147 – v určenom úseku zastavujú na znamenie alebo požiadanie kdekoľvek). Ak už by mala byť virtuálna zastávka definovaná, teda zákonodarca chce umožniť určiť presné miesto zastavovania dopytovej dopravy (t.j. inde by sa zastavovať nesmelo) bez označenia zastávky, potom by bolo treba prijať inú formu určenia, pretože cestujúcej verejnosti zemepisné súradnice nič nepovedia. V takom prípade by bolo treba určiť miesto významnou budovou (obecný úrad, pošta, obchod), križovatkou ciest, či číslom domu.	N	Zastávka dopytovej dopravy bude označená príslušnej aplikácii na mapovom podklade.
OZ Lepšia doprava Občianske	O	Čl. I ods. 18 V § 16b navrhujeme zrušiť odsek 8. Odôvodnenie: Za určitých okolností je možné prevádzkovať aj	N	Z technicko-prevádzkových dôvodov bude

združenie Lepšia doprava		dopytovú dopravu na železnici. V minulosti takto fungovala doprava na trati Litovej předměstí – Mladeč v ČR.		dopytová doprava na Slovensku realizovaná formou cestnej dopravy
OZ Lepšia doprava Občianske združenie Lepšia doprava	O	Čl. I ods. 37 a 43 Navrhujeme spojku „a“ nahradiť spojkou „alebo“. Odôvodnenie: V prípade použitia spojky „a“ by sa vzťahovala povinnosť VÚC, resp. obce informovať o zriadení zastávky iba tých dopravcov, ktorí majú povolenie na prevádzkovanie linky a súčasne povolenie na prevádzkovanie dopytovej dopravy, teda nie tých dopravcov, ktorí majú iba jedno z uvedených povolení.	A	
OZ Lepšia doprava Občianske združenie Lepšia doprava	O	Čl. I ods. 39 Navrhujeme text nahradiť textom „§ 36 písm. d) znie: dáva súhlas v konaní o udelenie alebo zmenu povolenia na prevádzkovanie autobusovej linky, ak v nej má linka aspoň jednu zastávku a ak je obec objednávateľom mestskej dopravy, Odôvodnenie: Podobne ako v čl. 10 ide o logickú konjunkciu, teda musia byť splnené obe podmienky. Ak však linka má v obci zastávku, tak ňou aj prechádza. To znamená, že ak je splnená druhá podmienka konjunkcie, je vždy splnená aj prvá, a teda uvádzať prvú podmienku (prechádzanie obcou) je zbytočné.	A	
OZ Lepšia doprava Občianske združenie Lepšia doprava	O	Čl. I ods. 44 Navrhujeme upraviť znenie tak, aby VÚC a obec mohli vykonávať dozor nad dopytovou dopravou len v rozsahu svojej pôsobnosti, t.j. aby VÚC nemala oprávnenie vykonávať dozor nad mestskou dopytovou dopravou a obec nemala oprávnenie vykonávať dozor nad prímestskou dopytovou dopravou. Odôvodnenie: Považujeme za potrebné explicitne definovať rozsah oprávnení dozoru, aby kvôli nedostatočnému vymedzeniu nedochádzalo k sporom.	N	Použila sa rovnaká analógia ako pri pravidelnej doprave.

RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	čl. I, ust. § 18 ods. 4 V § 18 ods. (4) navrhujeme na konci odstrániť bodku a doplniť: „a pri organizovanej preprave detí musia spĺňať osobitné podmienky xy).“ alternatívne Navrhujeme doplnenie nového odseku, ktorý by znel: () Dopravné prostriedky, ktoré sa používajú v príležitostnej autobusovej doprave na prepravu organizovanej skupiny detí musia spĺňať osobitné požiadavky xy).” alebo „() Organizované skupiny detí sa môžu prepravovať v príležitostnej autobusovej doprave len autobusmi, ktoré spĺňajú osobitné podmienky xy).”, kde odkaz xy) predstavuje odkaz na vyhlášku č. 269/2024 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o verejnej osobnej doprave, kde sa doplní nový §, ktorý upraví požiadavky na výbavu autobusu alebo autokaru pri preprave detí. V ňom navrhujeme zdefinovať tieto štyri oblasti kritérií vzhľadom na najväčšie riziká pre deti a žiakov z hľadiska bezpečnosti: Technický štandard vozidla • Z hľadiska konštrukcie vozidlo musí byť homologizované minimálne podľa predpisu EHK OSN č. 107 (ECE R107 Rev. 6) Pasívna bezpečnosť	N	Pripomienka je nad rámec novely zákona, predmetovo sa skôr hodí do zákona č. 106/2018 Z. z.
--	-----------------	--	----------	--

		• Autobus by mal mať funkčné 2-bodové pásy na všetkých sedadlách a malo by byť povinné ich používať (kontrola pred jazdou) normy ECE R14-09 (sedadlá) a ECE R16-09 (pásy) Aktívna bezpečnosť • Povinné by mali byť pokročilejšie bezpečnostné systémy AEBS (autonómne núdzové brzdenie) podľa ECE R131-01a LDWS (sledovanie jazdného pruhu) podľa ECE R130-00 Bezpečnostná výbava a prevádzka • Povinnou výbavou by mala byť min 2 hasiace prístroje, rozšírená lekárnička (pre skupiny detí), jasne označené únikové východy. Dostupné minimálne 2 nezávislé únikové cesty s funkčnými núdzovými dverami (kontrola pred jazdou) Súčasne navrhujeme, aby sa prehodnocovanie požiadaviek na bezpečnostné prvky autobusov využívaných pri príležitostnej preprave detí uskutočňovalo minimálne v dvojročných intervaloch. Odôvodnenie: V záujme zvýšenia úrovne bezpečnosti prepráv detí navrhujeme pre príležitostnú prepravu zavedenie jasne definovaného pravidla, ktoré by stanovilo osobitné požiadavky na výbavu autobusu používaného na prepravu školských zájazdov alebo iných voľnočasových aktivít detí a mládeže (organizovanú prepravu detí). Takéto opatrenie by sa vzťahovalo najmä na prípady, keď sa deti a mládež prepravujú bez prítomnosti svojich zákonných zástupcov a zodpovednosť za ich bezpečnosť preberá škola, organizátor alebo poverená osoba vykonávajúca dozor. Navrhujeme, aby určenie, ktorý autobus je vhodný na takúto		
--	--	--	--	--

		prepravu, bolo založené predovšetkým na výbave konkrétneho vozidla, najmä v oblasti dôležitých bezpečnostných prvkov (určenie podľa homologizácie vozidla).		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	čl. V Navrhujeme posunúť účinnosť ustanovenia § 18 ods. 4, oproti navrhovanej účinnosti návrhu zákona, na júl 2027. Odôvodnenie: Posunutie účinnosti navrhujeme z dôvodu poskytnutia dostatočného času na prispôsobenie sa (prechodné obdobie) autobusovým dopravcom.	N	Pripomienka je nad rámec novely zákona.
SK8 Samosprávne kraje Slovenska	Z	Čl. 1, bod 12 § 8 ods. 1 Z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. n) „umožniť cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	

SK8 Samosprávne kraje Slovenska	Z Článok I bod 8 (nový § 16a) požadujeme doplniť na záver nového § 16a nové ods. 8 a 9 v znení: „(8) Služby náhradnej autobusovej dopravy v rovnakom rozsahu objednaných dopravných služieb možno vykonávať maximálne 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, pričom nesmú mať negatívny vplyv na záväzky vyplývajúce z platných zmlúv o dopravných službách. V ostatných prípadoch je nevyhnutný súhlas vecne a miestne príslušných správnych orgánov, na území ktorých má náhradná autobusová doprava zastávku. (9) Dopravca náhradnej autobusovej dopravy trvajúcej viac ako 30 kalendárnych dní je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 30 kalendárnych dní a) pred začatím prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej prevádzkovania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.“. Odôvodnenie: Okrem základnej informačnej povinnosti voči príslušnému objednávateľovi, najmä kvôli zabezpečeniu koordinácie dopravných služieb a tiež pre hospodárnosť a efektivitu vynakladaných verejných prostriedkov, je nevyhnutné zabrániť aj potenciálnej hrozbe dlhodobého obchádzania zákona vo vzťahu k ostatným podnikateľským subjektom - dopravcom, ktorí musia spĺňať podmienky zákona ohľadom povolení na linku.	ČA Doplnené nové body (8) a (9): (8) Náhradnú autobusovú dopravu podľa odsekov 1 až 7 možno vykonávať na rovnakej trase najdlhšie 12 po sebe nasledujúcich mesiacov. Na náhradnú autobusovú dopravu, ktorá trvá dlhšie ako 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, je potrebné povolenie na prevádzkovanie linky. (9) Dopravca, ktorý vykonáva náhradnú autobusovú dopravu trvajúcu dlhšie ako 14 kalendárnych dní, je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 14 kalendárnych dní a) pred začatím
---	---	--

				vykonávania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej vykonávania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením vykonávania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.
SK8 Samosprávne kraje Slovenska	Z	Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 2) Požadujeme za koniec novo pridaného ods. 2 doplniť novú vetu „Dopytovou dopravou môže byť nahradený aj aktuálny rozsah dopravných služieb pravidelnej autobusovej dopravy vyplývajúci z platných zmlúv o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Pre optimalizáciu nákladov na zabezpečenie dopravných služieb a ekonomickej efektivity navrhujeme aj uplatnenie možnosti nahradenia vybraných dopravných služieb aj prostredníctvom už vysúfaženého dopravcu, t.j. bez nutnosti novej súťaže, pokiaľ to objednávateľ v záujme hospodárnosti vyhodnotí ako optimálne riešenie.	A	

SK8 Samosprávne kraje Slovenska	Z	Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) Z navrhovaného znenia ods. 6 žiadame vypustiť záverečnú časť „ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje.“. Odôvodnenie: Zbytočne zložitá a obmedzujúca definícia označovania dopytovej dopravy, nakoľko všeobecné alebo zrejmé označenie dopytovej dopravy úplne postačuje pre dostatočnú informovanosť cestujúcej verejnosti.	ČA	Text bude upravený nasledovne: „Dopravný prostriedok, ktorým sa vykonáva dopytová doprava, musí byť popri označení obchodným menom dopravcu označený vpredu a vzadu označením dopytovej dopravy, ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje alebo označením v zmysle § 8 ods. 3.“
SK8 Samosprávne kraje Slovenska	Z	Čl. 1, bod 27 § 32 ods. 1 K navrhovanému zneniu žiadame doplniť nové písmeno ab) v nasledovnom znení: "ab) stanovuje jednotnú metodiku výpočtu počtu prepravených osôb a výkonov v osobnej doprave, ktorá je podkladom pre vykazovanie štatistík pre Štatistický úrad" Odôvodnenie: V súčasnosti prebieha štatistické vykazovanie podľa pokynov stanovených dokumentov vydanými ŠÚ SR Metodické vysvetlivky k obsahu výkazu Dop 1-12 a Dop 6-01, doplnok č. 1 stanovuje postup výpočtu Prepravených osôb a doplnok č. 2 stanovuje postup výpočtu Výkonov v osobnej doprave	A	

		(prepravené osobokilometre). Oba dokumenty sú značne zastarané - pri výpočtoch používajú koeficienty, ktoré dnes vôbec nezodpovedajú skutočnosti a vykazovaný počet cestujúcich najmä u dopravcov s nástupom všetkými dverami významne nadsadzujú. Výkony v osobnej doprave sa vypočítavajú z tržieb daného dopravcu, čo malo možno zmysel na začiatku 90-tych rokov, kedy sa v doprave využívali len mechanické pokladne s minimálnou evidenciou. Z dnešných predajných a informačných systémov je možné získať úplne presné, alebo výrazne presné údaje o precestovanej vzdialenosti každého cestujúceho. Takto koncipovaná metodika má dnes nielen komplikovaný výpočet, ale vyžaduje si ročne niekoľkonásobnú aktualizáciu dokumentu podľa toho, kedy sa u ktorého dopravcu zmení cenník. Dokumenty zároveň obsahujú značnú časť zbytočného textu - napr. Doplnok č. 1 stanovuje postup pre konkrétneho dopravcu (SAD Trnava) a obsahuje časť tarifných podmienok, ktoré na výpočet nemajú žiaden vplyv. Z uvedeného vyplýva, že výsledky sú značne nepresné a medzi jednotlivými dopravcami častokrát aj neporovnateľné. Pre účel objektívneho vyhodnocovania miery využívania jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy alebo dokonca pre stanovenie objektívnych koeficientov pre rozdeľovanie tržieb v integrovaných dopravných systémoch je aktuálny mechanizmus úplne nepoužiteľný a navyše vytvára nesprávne dojmy o výkonových parametroch rôznych dopravcov u jednotlivých objednávateľov. Navrhujeme preto, aby boli tieto dokumenty úplne prepracované, pričom garantom výpočtu bude práve Ministerstvo dopravy, do ktorého kompetencie doprava spadá a teda má na to najvhodnejšie odborné kapacity. Zároveň		
--	--	--	--	--

		navrhujeme, aby nová metodika platila od roku 2028 (nové rozpočtové obdobie pre EU fondy) a aby údaje za roky 2026 a 2027 boli prepočítavané aj podľa starej aj novej metodiky s cieľom porovnania výpočtov a objektívneho zohľadnenia výsledkov starej aj novej metodiky (teda, aby neboli rozdielne údaje medzi rokmi vnímané ako výrazná skoková zmena, ale aby bolo zrejmé aký vplyv má skutočná zmena počtu cestujúcich a aký vplyv má zmena metodiky).		
SK8 Samosprávne kraje Slovenska	Z	Čl. 1, bod 55 § 41 ods. 1 z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. y) „neumožnil cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Rovnaké ako v pripomienke č. 1	A	
SK8 Samosprávne kraje Slovenska	Z	Článok I bod 61 (nový § 46) z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý ods. 1 „Povinnosť dopravcu podľa § 8 ods. 1 písm. n) v znení účinnom od 1. novembra 2026 sa uplatní na dopravné prostriedky používané na poskytovanie dopravných služieb na základe zmluvy o dopravných službách uzavretej po 1. januári 2028.“. Odôvodnenie: Rovnaké ako v pripomienke č. 1	A	
SK8 Samosprávne kraje Slovenska	Z	Článok I bod 61 (nový § 46) požadujeme upraviť navrhované znenie ods. 2 nasledovne: „Organizátor je povinný mať vymenovaného štatutára alebo	A	

		najmenej jedného člena štatutárneho orgánu podľa § 24 ods. 6 v znení účinnom od 1. novembra 2026 najneskôr do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto zákona.“. Odôvodnenie: Upravené znenie ustanovenia, ktoré zohľadňuje aj skutočnosť, ak už odborne spôsobilého štatutára organizátor má vymenovaného, teda eliminuje potrebu opätovného vymenovania.		
SK8 Samosprávne kraje Slovenska	O	Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) Z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý nový ods. 5 „Z dopytovej dopravy je vylúčená preprava zásielok.“. Odôvodnenie: Obmedzovať prepravu zásielok priamo v znení zákona nie je nevyhnutné, obzvlášť v regiónoch, v ktorých sa dopravná chudoba prejavuje nielen v nedostupnosti dopravných služieb, ale aj iných aspektoch. Uvedené obmedzenie je možné vyriešiť v znení Zmluvy o službách a ustanoveniach Prepravného poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	
TSK Trenčiansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 8 (nový § 16a) Článok I bod 8 (nový § 16a) – požadujeme doplniť na záver nového § 16a nové ods. 8 a 9 v znení: „(8) Služby náhradnej autobusovej dopravy v rovnakom rozsahu objednaných dopravných služieb možno vykonávať maximálne 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, pričom nesmú mať negatívny vplyv na záväzky vyplývajúce z platných zmlúv o dopravných službách. V ostatných prípadoch je nevyhnutný súhlas vecne a miestne príslušných správnych orgánov, na území ktorých má náhradná autobusová doprava zastávku.	ČA	Doplnené nové body (8) a (9): (8) Náhradnú autobusovú dopravu podľa odsekov 1 až 7 možno vykonávať na rovnakej trase najdlhšie 12 po sebe nasledujúcich mesiacov. Na náhradnú

		(9) Dopravca náhradnej autobusovej dopravy trvajúcej viac ako 30 kalendárnych dní je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 30 kalendárnych dní a) pred začatím prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej prevádzkovania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.“. Odôvodnenie: Okrem základnej informačnej povinnosti voči príslušnému objednávateľovi, najmä kvôli zabezpečeniu koordinácie dopravných služieb a tiež pre hospodárnosť a efektivitu vynakladaných verejných prostriedkov, je nevyhnutné zabrániť aj potenciálnej hrozbe dlhodobého obchádzania zákona vo vzťahu k ostatným podnikateľským subjektom - dopravcom, ktorí musia splňať podmienky zákona ohľadom povolení na linku.	autobusovú dopravu, ktorá trvá dlhšie ako 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, je potrebné povolenie na prevádzkovanie linky. (9) Dopravca, ktorý vykonáva náhradnú autobusovú dopravu trvajúcu dlhšie ako 14 kalendárnych dní, je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 14 kalendárnych dní a) pred začatím vykonávania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej vykonávania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu
--	--	--	---

				služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením vykonávania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.
TSK Trenčiansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 2) Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 2) – požadujeme za koniec novo pridaného ods. 2 doplniť novú vetu „Dopytovou dopravou môže byť nahradený aj aktuálny rozsah dopravných služieb pravidelnej autobusovej dopravy vyplývajúci z platných zmlúv o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Pre optimalizáciu nákladov na zabezpečenie dopravných služieb a ekonomickej efektivity navrhujeme aj uplatnenie možnosti nahradenia vybraných dopravných služieb aj prostredníctvom už vysúťaženého dopravcu, t.j. bez nutnosti novej súťaže, pokiaľ to objednávateľ v záujme hospodárnosti vyhodnotí ako optimálne riešenie.	A	
TSK Trenčiansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) – z navrhovaného znenia ods. 6 žiadame vypustiť záverečnú časť „ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje.“. Odôvodnenie: Zbytočne zložitá a obmedzujúca definícia označovania dopytovej dopravy, nakoľko všeobecné alebo zrejmé označenie dopytovej dopravy úplne postačuje pre dostatočnú informovanosť cestujúcej verejnosti.	ČA	Text bude upravený nasledovne: „Dopravný prostriedok, ktorým sa vykonáva dopytová doprava, musí byť popri označení obchodným menom dopravcu označený vpredu a vzadu

				označením dopytovej dopravy, ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje alebo označením v zmysle § 8 ods. 3.“
TSK Trenčiansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 27 (§ 32 ods. 1) Článok I bod 27 (§ 32 ods. 1) – k navrhovanému zneniu žiadame doplniť nové písmeno ab) v nasledovnom znení: "ab) stanovuje jednotnú metodiku výpočtu počtu prepravených osôb a výkonov v osobnej doprave, ktorá je podkladom pre vykazovanie štatistík pre Štatistický úrad" Odôvodnenie: V súčasnosti prebieha štatistické vykazovanie podľa pokynov stanovených dokumentov vydanými ŠÚ SR Metodické vysvetlivky k obsahu výkazu Dop 1-12 a Dop 6-01, doplnok č. 1 stanovuje postup výpočtu Prepravených osôb a doplnok č. 2 stanovuje postup výpočtu Výkonov v osobnej doprave (prepravené osobokilometre). Oba dokumenty sú značne zastarané - pri výpočtoch používajú koeficienty, ktoré dnes vôbec nezodpovedajú skutočnosti a vykazovaný počet cestujúcich najmä u dopravcov s nástupom všetkými dverami významne nadsadzujú. Výkony v osobnej doprave sa vypočítavajú z tržieb daného dopravcu, čo malo možno zmysel na začiatku 90-tych rokov, kedy sa v doprave využívali len mechanické pokladne s minimálnou evidenciou. Z dnešných predajných a informačných systémov je možné získať úplne presné, alebo výrazne presné údaje o precestovanej vzdialenosti každého cestujúceho. Takto	A	

		koncipovaná metodika má dnes nielen komplikovaný výpočet, ale vyžaduje si ročne niekoľkonásobnú aktualizáciu dokumentu podľa toho, kedy sa u ktorého dopravcu zmení cenník. Dokumenty zároveň obsahujú značnú časť zbytočného textu - napr. Doplnok č. 1 stanovuje postup pre konkrétneho dopravcu (SAD Trnava) a obsahuje časť tarifných podmienok, ktoré na výpočet nemajú žiaden vplyv. Z uvedeného vyplýva, že výsledky sú značne nepresné a medzi jednotlivými dopravcami častokrát aj neporovnateľné. Pre účel objektívneho vyhodnocovania miery využívania jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy alebo dokonca pre stanovenie objektívnych koeficientov pre rozdeľovanie tržieb v integrovaných dopravných systémoch je aktuálny mechanizmus úplne nepoužiteľný a navyše vytvára nesprávne dojmy o výkonových parametroch rôznych dopravcov u jednotlivých objednávateľov. Navrhujeme preto, aby boli tieto dokumenty úplne prepracované, pričom garantom výpočtu bude práve Ministerstvo dopravy, do ktorého kompetencie doprava spadá a teda má na to najvhodnejšie odborné kapacity. Zároveň navrhujeme, aby nová metodika platila od roku 2028 (nové rozpočtové obdobie pre EU fondy) a aby údaje za roky 2026 a 2027 boli prepočítavané aj podľa starej aj novej metodiky s cieľom porovnania výpočtov a objektívneho zohľadnenia výsledkov starej aj novej metodiky (teda, aby neboli rozdielne údaje medzi rokmi vnímané ako výrazná skoková zmena, ale aby bolo zrejmé aký vplyv má skutočná zmena počtu cestujúcich a aký vplyv má zmena metodiky).		
TSK Trenčiansky samosprávny kraj	Z	Článok I bod 61 (nový § 46) Článok I bod 61 (nový § 46) – požadujeme upraviť navrhované znenie ods. 2 nasledovne: „Organizátor je povinný mať	A	

		vymenovaného štatutára alebo najmenej jedného člena štatutárneho orgánu podľa § 24 ods. 6 v znení účinnom od 1. novembra 2026 najneskôr do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto zákona.“. Odôvodnenie: Upravené znenie ustanovenia, ktoré zohľadňuje aj skutočnosť, ak už odborne spôsobilého štatutára organizátor má vymenovaného, teda eliminuje potrebu opätovného vymenovania.		
TSK Trenčiansky samosprávny kraj	Z	Článok I (§ 35) Článok I (§ 35) – požadujeme doplniť nové písmeno n) v nasledovnom znení: „n) kontrolovať cestovné lístky vydané cestujúcim a overovať dodržiavanie povinností podľa § 10 a § 11 tohto zákona.“ Odôvodnenie: Navrhované doplnenie explicitne zakotvuje oprávnenie orgánu vykonávajúceho odborný dozor kontrolovať cestovné lístky priamo u cestujúcich, čo je nevyhnutné pre efektívny výkon dohľadu nad dodržiavaním tarifných a prepravných podmienok. V súčasnom právnom stave je výkon kontroly de facto limitovaný na kontrolu nastavenia tarify a evidencie u dopravcu, čo v praxi výrazne komplikuje preukazovanie porušení zákona, najmä vo vzťahu k neoprávnenej preprave alebo nesprávnemu vydávaniu cestovných dokladov. Takýto nepriamy spôsob kontroly je neefektívny a nezabezpečuje dostatočnú mieru vymožitelnosti práva.	N	Pripomienka nad rámec novely. Odborný dozor navyše nie je to isté ako prepravná kontrola. Objednávateľ si môže zadefinovať možnosť vykonávania prepravnej kontroly vlastnými zamestnancami v rámci zmluvných podmienok s dopravcom.

		Doplnením výslovného oprávnenia kontrolovať cestovné lístky u cestujúcich sa zabezpečí kontrola plnenia povinností cestujúcich podľa § 10, kontrola plnenia povinností dopravcu podľa § 11, zjednodušenie dokazovania porušení zákona a zároveň zosúladenie výkonu odborného dozoru s reálnymi potrebami aplikačnej praxe. Navrhovaná úprava tak prispeje k efektívnejšiemu dohľadu nad poskytovaním dopravných služieb vo verejnom záujme a k ochrane verejných prostriedkov.		
TSK Trenčiansky samosprávny kraj	O	Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý nový ods. 5 „Z dopytovej dopravy je vylúčená preprava zásielok.“. Odôvodnenie: Obmedzovať prepravu zásielok priamo v znení zákona nie je nevyhnutné, obzvlášť v regiónoch, v ktorých sa dopravná chudoba prejavuje nielen v nedostupnosti dopravných služieb, ale aj iných aspektoch. Uvedené obmedzenie je možné vyriešiť v znení Zmluvy o službách a ustanoveniach Prepravného poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	
TTSK Trnavský samosprávny kraj	Z	§ 8 ods. 1 Článok I bod 12 (§ 8 ods. 1) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. n) „umožniť cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“.	A	Vypustené

		Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifyného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
TTSK Trnavský samosprávny kraj	Z	§ 16a Článok I bod 8 (nový § 16a) – požadujeme doplniť na záver nového § 16a nové ods. 8 a 9 v znení: „(8) Služby náhradnej autobusovej dopravy v rovnakom rozsahu objednaných dopravných služieb možno vykonávať maximálne 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, pričom nesmú mať negatívny vplyv na záväzky vyplývajúce z platných zmlúv o dopravných službách. V ostatných prípadoch je nevyhnutný súhlas vecne a miestne príslušných správnych orgánov, na území ktorých má náhradná autobusová doprava zastávku. (9) Dopravca náhradnej autobusovej dopravy trvajúcej viac ako 30 kalendárnych dní je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 30 kalendárnych dní a) pred začatím prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej prevádzkovania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením prevádzkovania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.“.	ČA	Doplnené nové body (8) a (9): (8) Náhradnú autobusovú dopravu podľa odsekov 1 až 7 možno vykonávať na rovnakej trase najdlhšie 12 po sebe nasledujúcich mesiacov. Na náhradnú autobusovú dopravu, ktorá trvá dlhšie ako 12 po sebe nasledujúcich mesiacov, je potrebné povolenie na prevádzkovanie linky. (9) Dopravca, ktorý vykonáva náhradnú autobusovú dopravu trvajúcu dlhšie ako 14

		Odôvodnenie: Okrem základnej informačnej povinnosti voči príslušnému objednávateľovi, najmä kvôli zabezpečeniu koordinácie dopravných služieb a tiež pre hospodárnosť a efektivitu vynakladaných verejných prostriedkov, je nevyhnutné zabrániť aj potenciálnej hrozbe dlhodobého obchádzania zákona vo vzťahu k ostatným podnikateľským subjektom - dopravcom, ktorí musia splňať podmienky zákona ohľadom povolení na linku.		kalendárnych dní, je povinný vecne a miestne príslušnému správnomu orgánu, na území ktorého je východisková zastávka, písomne oznámiť v lehote 14 kalendárnych dní a) pred začatím vykonávania náhradnej autobusovej dopravy začatie jej vykonávania s uvedením objednávateľa náhradnej autobusovej dopravy, dohodnutej trasy, zoznamu zastávok, rozsahu služby, harmonogramu prevádzky a použitých dopravných prostriedkov, b) pred ukončením vykonávania náhradnej autobusovej dopravy jej ukončenie.
TTSK Trnavský samosprávny kraj	Z	§ 16a Článok I bod 8 (nový § 16a) ods.(1) – do znenia navrhujeme na koniec odstavca doplniť :	N	"Ustanovenie považujeme za zbytočné, keďže

		Dopytová doprava je poskytovanie prepravných služieb na vopred vymedzenom území, pri ktorom cestujúci nastupuje a vystupuje na zastávkach určených prevádzkovými podmienkami alebo na virtuálnych zastávkach, a pri ktorom sa trasa linky tvorí na základe objednávok cestujúcich v súlade so stanovenými virtuálnymi zastávkami v zmysle bodu (7) §16b, v ktorom je zároveň potrebné jednoznačne definovať, kto je „objednávateľ“, nakoľko v kontexte znenia ods. (1) „trasa linky tvorí na základe objednávok cestujúcich.“ aj cestujúci môže nadobudnúť dojem, že má status objednávateľa dopravy. Odôvodnenie: K virtuálnym zastávkam - okrem zámeru účelovo vytvoriť body obsluhy na základe požiadaviek a potrieb obyvateľov a zabezpečenia dopravnej obslužnosti územia je potrebné dodržať zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, § 23 ods. 1 – Zastavenie a státie, kde je definované ako a kde môže vodič stáť. Pripomienka je hlavne z dôvodu bezpečnosti nástupu a výstupu cestujúcich z dopravných prostriedkov, ako aj predchádzaniu nehôd a kolíznych situácií.		správanie vodiča a plánovanie virtuálnych zastávok predpokladá priamo uplatniteľný súlad s pravidlami cestnej premávky určenými zákonom č. 8/2009 Z. z. Virtuálne zastávky budú navyše priamo určené objednávateľom (podľa definície v zákone č.332/2023 Z. z.). Objednávateľ je v rámci zákona jednoznačne vymedzený termín."
TTSK Trnavský samosprávny kraj	Z	§ 16b ods. 2 Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 2) – požadujeme za koniec novo pridaného ods. 2 doplniť novú vetu „Dopytovou dopravou môže byť nahradený aj aktuálny rozsah dopravných služieb pravidelnej autobusovej dopravy vyplývajúci z platných zmlúv o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Pre optimalizáciu nákladov na zabezpečenie dopravných služieb a ekonomickej efektivity navrhujeme aj uplatnenie možnosti nahradenia vybraných dopravných služieb aj prostredníctvom už vysúťaženeho dopravcu, t.j. bez nutnosti novej súťaže, pokiaľ to	A	Doplnené

		objednávateľ v záujme hospodárnosti vyhodnotí ako optimálne riešenie.		
TTSK Trnavský samosprávny kraj	Z	§ 16b ods. 5 Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) – z navrhovaného znenia ods. 6 žiadame vypustiť záverečnú časť „ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje.“. Odôvodnenie: Zbytočne zložitá a obmedzujúca definícia označovania dopytovej dopravy, nakoľko všeobecné alebo zrejmé označenie dopytovej dopravy úplne postačuje pre dostatočnú informovanosť cestujúcej verejnosti.	ČA	Na konci doplnené - "označením v zmysle § 8 ods. 3"
TTSK Trnavský samosprávny kraj	Z	§ 32 ods. 1 Článok I bod 27 (§ 32 ods. 1) – k navrhovanému zneniu žiadame doplniť nové písmeno ab) v nasledovnom znení: "ab) stanovuje jednotnú metodiku výpočtu počtu prepravených osôb a výkonov v osobnej doprave, ktorá je podkladom pre vykazovanie štatistík pre Štatistický úrad" Odôvodnenie: V súčasnosti prebieha štatistické vykazovanie podľa pokynov stanovených dokumentov vydanými ŠÚ SR Metodické vysvetlivky k obsahu výkazu Dop 1-12 a Dop 6-01, doplnok č. 1 stanovuje postup výpočtu Prepravených osôb a doplnok č. 2 stanovuje postup výpočtu Výkonov v osobnej doprave (prepravené osobokilometre). Oba dokumenty sú značne zastarané - pri výpočtoch používajú koeficienty, ktoré dnes vôbec nezodpovedajú skutočnosti a vykazovaný počet cestujúcich najmä u dopravcov s nástupom všetkými dverami významne nadsadzujú. Výkony v osobnej doprave sa vypočítavajú z tržieb daného dopravcu, čo malo možno zmysel na začiatku 90-tych rokov,	A	Doplnené

		kedy sa v doprave využívali len mechanické pokladne s minimálnou evidenciou. Z dnešných predajných a informačných systémov je možné získať úplne presné, alebo výrazne presné údaje o precestovanej vzdialenosti každého cestujúceho. Takto koncipovaná metodika má dnes nielen komplikovaný výpočet, ale vyžaduje si ročne niekoľkonásobnú aktualizáciu dokumentu podľa toho, kedy sa u ktorého dopravcu zmení cenník. Dokumenty zároveň obsahujú značnú časť zbytočného textu - napr. Doplnok č. 1 stanovuje postup pre konkrétneho dopravcu (SAD Trnava) a obsahuje časť tarifných podmienok, ktoré na výpočet nemajú žiaden vplyv. Z uvedeného vyplýva, že výsledky sú značne nepresné a medzi jednotlivými dopravcami častokrát aj neporovnateľné. Pre účel objektívneho vyhodnocovania miery využívania jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy alebo dokonca pre stanovenie objektívnych koeficientov pre rozdeľovanie tržieb v integrovaných dopravných systémoch je aktuálny mechanizmus úplne nepoužiteľný a navyše vytvára nesprávne dojmy o výkonových parametroch rôznych dopravcov u jednotlivých objednávateľov. Navrhujeme preto, aby boli tieto dokumenty úplne prepracované, pričom garantom výpočtu bude práve Ministerstvo dopravy, do ktorého kompetencie doprava spadá a teda má na to najvhodnejšie odborné kapacity. Zároveň navrhujeme, aby nová metodika platila od roku 2028 (nové rozpočtové obdobie pre EU fondy) a aby údaje za roky 2026 a 2027 boli prepočítavané aj podľa starej aj novej metodiky s cieľom porovnania výpočtov a objektívneho zohľadnenia výsledkov starej aj novej metodiky (teda, aby neboli rozdielne údaje medzi rokmi vnímané ako výrazná skoková zmena, ale		
--	--	---	--	--

		aby bolo zrejmé aký vplyv má skutočná zmena počtu cestujúcich a aký vplyv má zmena metodiky).		
TTSK Trnavský samosprávny kraj	Z	§ 41 ods. 1 Článok I bod 55 (§ 41 ods. 1) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé písm. y) „neumožnil cestujúcemu v autobusovej doprave nastupovať a vystupovať všetkými dverami dopravného prostriedku, ktorý jazdí na nosnej linke alebo v koridore aspoň jednej nosnej linky, ak sú tieto dvere výrobcom určené na nástup a výstup cestujúcich, a ide o pravidelnú dopravu prevádzkovanú na základe zmluvy o dopravných službách.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifyného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	Vypustené
TTSK Trnavský samosprávny kraj	Z	§ 46 Článok I bod 61 (nový § 46) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý ods. 1 „Povinnosť dopravcu podľa § 8 ods. 1 písm. n) v znení účinnom od 1. novembra 2026 sa uplatní na dopravné prostriedky používané na poskytovanie dopravných služieb na základe zmluvy o dopravných službách uzavretej po 1. januári 2028.“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z	A	Vypustené

		prevádzkového a tarifyného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
TTSK Trnavský samosprávny kraj	Z	§ 46 Článok I bod 61 (nový § 46) – požadujeme upraviť navrhované znenie ods. 2 nasledovne: „Organizátor je povinný mať vymenovaného štatutára alebo najmenej jedného člena štatutárneho orgánu podľa § 24 ods. 6 v znení účinnom od 1. novembra 2026 najneskôr do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto zákona.“. Odôvodnenie: Upravené znenie ustanovenia, ktoré zohľadňuje aj skutočnosť, ak už odborne spôsobilého štatutára organizátor má vymenovaného, teda eliminuje potrebu opätovného vymenovania.	A	Upravené
TTSK Trnavský samosprávny kraj	O	§ 16b ods. 5 Článok I bod 8 (nový § 16b ods. 5) – z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celý nový ods. 5 „Z dopytovej dopravy je vylúčená preprava zásielok.“. Odôvodnenie: Obmedzovať prepravu zásielok priamo v znení zákona nie je nevyhnutné, obzvlášť v regiónoch, v ktorých sa dopravná chudoba prejavuje nielen v nedostupnosti dopravných služieb, ale aj iných aspektoch. Uvedené obmedzenie je možné vyriešiť v znení Zmluvy o službách a ustanoveniach Prepravného	A	Ustanovenie vypustené

		poriadku, ktorý objednávatel' určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.		
TTSK Trnavský samosprávny kraj	O	§ 7 ods. 3 Článok I bod 10 (§ 7 ods.3) požadujeme upraviť navrhované znenie druhej vety doplnením textu „rovnakého druhu a stupňa“: „Zriaďiť linku a zmeniť trasu linky, ktorá presahuje územný obvod tohto správneho orgánu, možno len so súhlasom správnych orgánov rovnakého druhu a stupňa, ktoré sú zároveň objednávatel'mi, a ktorých územným obvodom linka prechádza a má v ňom aspoň jednu zastávku. Ak správny orgán súhlas neudelí, doloží k nesúhlasnému stanovisku podrobnú analýzu v rozsahu zodpovedajúcom osobitnému predpisu.“ Odôvodnenie: Upravené znenie ustanovenia dodrží, že pri správnom orgáne rovnakého druhu a stupňa musí byť stanovisko objednávatel'a a pri správnom orgáne iného stupňa, pôjde o vzájomnú dohodu pre zabezpečenie efektívnej a koordinovanej dopravnej obslužnosti (napr. obec, mesto – dopravná obslužnosť pri spoločných tarifných produktoch).	N	Obec musí byť plnohodnotný vyjadrujúci sa správny orgán z dôvodu, že prevádzka linky má v takomto prípade priamy dosah na obslužnosť obce, ktorá je objednávatel'om.
Verejnosť Verejnosť	O	§ 13 ods. 2 písm. b, d) V Konsolidovanom znení zákona je doplnená do týchto dvoch bodov „oprávnená osoba“, ale v návrhu zákona tieto zmeny nie sú spomenuté. Tak isto sa nespomínajú ani v dôvodovej správe.	N	Upravené v návrhu zákona novelizačné body 3 a 62.
Verejnosť Verejnosť	O	Čl. I, bod 17 § 16 ods. 8 Navrhujeme znenie: "Zriaďovateľ, vlastník, správca alebo nájomca stanice, zastávky alebo prístaviska je povinný umožniť oznámenie dopravných informácií podľa § 8 ods. 1 písm. m). Ak ide o obmedzenie na dráhovej infraštruktúre, za oznámenie dopravných informácií je zodpovedný prevádzkovateľ dráhy na základe podkladu od dopravcu."	N	Predmetné ustanovenie pojednáva o oznámení dopravných informácií, na ktoré má zriaďovateľ, vlastník, správca alebo nájomca stanice, zastávky alebo

		Zdôvodnenie: Podklady pre predmetné informácie má dopravca. Napr. dopravca je povinný zabezpečovať náhradnú dopravu.		prístavyska vybudovanú infraštruktúru (tabule, systém akustického hlásenia a pod.)
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I, bod 18 § 16a ods. nový 8 Navrhujeme znenie: "Ak dopravca zabezpečuje náhradnú autobusovú dopravu namiesto vlakovej dopravy s využitím staníc a zastávok na dráhovej infraštruktúre, musí byť cestovný poriadok náhradnej autobusovej dopravy vždy s prevádzkovateľom dráhovej infraštruktúry odsúhlasený." Zdôvodnenie: Využitie staníc a zastávok náhradnou autobusovou dopravou je potrebné tiež koordinovať z kapacitných dôvodov.	N	Nevidíme dôvod na to, aby sa k prevádzkovaniu cestnej dopravy vyjadroval správca dráhovej infraštruktúry.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I, bod 18 § 16a ods. nový 9 Navrhujeme znenie: "V prípade, ak má dopravca povolenie na prevádzkovanie dráhovej dopravy na dráhovej infraštruktúre, nemôže ju z dôvodu na jeho strane prevádzkovať ako náhradnú autobusovú dopravu vo viac ako 50% prepravných dní. V takom prípade mu môže správca infraštruktúry odňať pridelenú kapacitu dráhy a prideliť ju iným záujemcom." Zdôvodnenie: Dopravca zo svojich prevádzkových dôvodov nevyužíva pridelenú kapacitu dráhovej infraštruktúry, správca ju ale nemôže predať iným záujemcom, pričom správca infraštruktúry prichádza o tržby.	N	Pripomienka nad rámec novely a predmetu zákona.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I bod 18 § 16a ods. nový 10 Navrhujeme znenie: "V prípade, ak má dopravca povolenie na prevádzkovanie	N	Uvedené je predmetom zmluvného vzťahu

		dráhovej dopravy na dráhovej infraštruktúre, nemôže pri objednávke kapacity objednať túto kapacitu vo viac ako 50% ako náhradnú autobusovú dopravu z dôvodov na strane dopravcu." Zdôvodnenie: Dopravca zo svojich prevádzkových dôvodov neplánuje využívať kapacitu dráhovej infraštruktúry, správca ju ale nemôže predat' iným záujemcom, pričom správca infraštruktúry prichádza o tržby.		medzi dopravcom a objednávatel'om.
Verejnosť Verejnosť	O	Čl. I bod 28 § 32 ods. 2 písm. a) bod 1 Navrhujeme znenie: "1. vyhotovuje po predchádzajúcom prerokovaní s objednávatel'mi a organizátormi národný plán dopravnej obslužnosti a jeho zmeny, " Zdôvodnenie: Spojenie „po predchádzajúcej dohode“ nie je dobrá formulácia, a to z dôvodu budúcej aplikácie. Môže sa stať, že sa niektorý z objednávatel'ov nebude chcieť dohodnúť. Čo potom, nevydá sa plán dopravnej obslužnosti?	N	Predkladateľ považuje predkladané znenie za vyhovujúce.
Verejnosť Verejnosť	O	Čl. I bod 29 § 32 ods. 2 písm. a) bod 7 Navrhujeme znenie: "7. určuje po predchádzajúcom prerokovaní s objednávatel'mi a organizátormi pravidlá zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia pre dané záujmové územie alebo pre prepravný vzťah s uprednostnením takého druhu verejnej dopravy, ktorý optimálne spĺňa prepravné požiadavky vzhľadom na kapacitu, cestovnú rýchlosť, ekonomickú efektívnosť, životné prostredie a dochádzkovú vzdialenosť, " Zdôvodnenie: Spojenie „po predchádzajúcej dohode“ nie je dobrá formulácia, a to z dôvodu budúcej aplikácie. Môže sa stať,	N	Predkladateľ považuje predkladané znenie za vyhovujúce.

		že sa niektorý z objednávateľov nebude chcieť dohodnúť. Čo potom, nevydá sa plán dopravnej obslužnosti?		
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I bod 30 § 32 ods. 2 písm. b) bod 1 Navrhujeme znenie: "1. zabezpečuje koordináciu a integráciu pravidelnej dopravy, navrhuje a vykonáva po predchádzajúcom prerokovaní s objednávateľmi a organizátormi činnosti, ktoré umožnia prepojenie tarifných, predajných a kontrolných systémov s cieľom cestovať v rámci celej pravidelnej dopravy v Slovenskej republike na jeden cestovný lístok," Zdôvodnenie: Spojenie „po predchádzajúcej dohode“ nie je dobrá formulácia, a to z dôvodu budúcej aplikácie. Dôvod ako v predchádzajúcom bode.	N	Predkladateľ považuje predkladané znenie za vyhovujúce.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I bod 31 § 32 ods. 2 písm. b) bod 7 Navrhujeme znenie: "7. zabezpečuje predaj národného integrovaného cestovného lístka a po predchádzajúcom prerokovaní s objednávateľmi a organizátormi rozúčtovanie príjmov z predaja národného integrovaného cestovného lístka a na základe žiadosti objednávateľa tiež rozúčtovanie cestovného regionálnych integrovaných dopravných systémov," Zdôvodnenie: Spojenie „po predchádzajúcej dohode“ nie je dobrá formulácia, a to z dôvodu budúcej aplikácie. Dôvod ako v predchádzajúcich bodoch.	N	Predkladateľ považuje predkladané znenie za vyhovujúce.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I bod 29 § 32 ods. 2 písm. c) bod 4 Navrhujeme znenie: "4. určuje po predchádzajúcom prerokovaní s objednávateľmi a organizátormi štandardy technického zabezpečenia vydávania a kontroly cestovných lístkov v pravidelnej doprave vykonávanej	N	Predkladateľ považuje predkladané znenie za vyhovujúce.

		na základe zmluvy o dopravných službách s cieľom zabezpečiť interoperabilitu elektronických systémov platieb a vybavenia cestujúcich, používaných pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti územia," Zdôvodnenie: Spojenie „po predchádzajúcej dohode“ nie je dobrá formulácia, a to z dôvodu budúcej aplikácie. Dôvod ako v predchádzajúcich bodoch.		
Verejnosť Verejnosť	O	Čl. I bod 46 § 39 ods. 2 Navrhujeme znenie: "...alebo prevádzkovanie dopytovej dopravy ..." Zdôvodnenie: Nesúlاد vo vkladných slovách v Čl. I, bod 46 a v konsolidovanom znení, § 39 ods. 2.	A	
Verejnosť Verejnosť	O	Predkladacia správa Navrhujeme znenie: "Návrh zákona je v súlade s Európskou chartou ..." Zdôvodnenie: Gramatická korekcia.	A	
Verejnosť Verejnosť	O	Dôvodová správa, A. Všeobecná časť Navrhujeme znenie: "...doplňa Zákon č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave ..." Zdôvodnenie: Slovo „zákon“ sa píše s veľkým začiatočným písmenom, ak je súčasťou úplného úradného názvu konkrétneho právneho predpisu (napr. Zákon o rodine), alebo pri citovaní v texte, ak nasleduje jeho presný názov. V bežnom texte, ak ide o všeobecné označenie normy, sa píše s malým začiatočným písmenom. Odporúčame aplikovať v celej Dôvodovej správe.	N	Pripomienka nie je v tejto formulácii presná. Podľa Pravidiel slovenského pravopisu sa názvy zákonov píše s malým začiatočným písmenom. Veľké začiatočné písmeno sa používa pri niektorých názvoch dokumentov typu Ústava

				Slovenskej republiky alebo Zákonník práce.
Verejnost' Verejnost'	O	Dôvodová správa, A. Všeobecná časť Navrhujeme znenie: "... vplyvy a ani ..." Zdôvodnenie: Vypustiť nadbytočnú medzeru.	A	
Verejnost' Verejnost'	O	Dôvodová správa, B. osobitná časť K bodu 13 Navrhujeme znenie: "Legislatívno-technická úprava v súvislosti s bodom 3." Zdôvodnenie: Odporúčame jednotnú úpravu ako k bodu 11.	N	Predkladateľ považuje za vhodné rozšíriť vysvetlenie v dôvodovej správe.
Verejnost' Verejnost'	O	Dôvodová správa, B. osobitná časť K bodom 28 až 32 Navrhujeme znenie: "... dopravnej autority vrátane ..." Zdôvodnenie: Odstrániť čiarku.	A	
Verejnost' Verejnost'	O	Konsolidované znenie zákona Navrhujeme znenie: "vrátane" Zdôvodnenie: Odstrániť čiarku v § 14 ods. 1, § 15 ods. 2, § 30 ods. 2 písm. a), b), § 43 písm. k).	N	Pripomienka nad rámec novely.
Verejnost' Verejnost'	O	§ 37 ods. 5 Konsolidované znenie zákona Navrhujeme znenie: "... pri implementácii národného ..." Zdôvodnenie: Gramatická korekcia v § 37 ods. 5 na strane 39.	N	Pripomienka nad rámec novely.
Verejnost' Verejnost'	O	§ 41 ods. 10 písm. c) Konsolidované znenie zákona Navrhujeme znenie: "... objednávateľovi, ktorého ..."	N	Pripomienka nad rámec novely.

		Zdôvodnenie: Vypustiť nadbytočnú medzeru v § 41 ods. 10, písm. c) na strane 47.		
Verejnost' Verejnost'	O	§ 43 písm. m) Konsolidované znenie zákona Navrhujeme znenie: "... pri regulácii cestovného," Zdôvodnenie: Gramatická korekcia v § 43 písm. m) na strane 49.	N	Pripomienka nad rámec novely.
Verejnost' Verejnost'	O	čl. VII bod 47 Konsolidované znenie zákona Navrhujeme znenie: „odsekov 1 až 10“. Zdôvodnenie: Vypustiť nadbytočnú medzeru v bode 47 na strane 59.	N	Pripomienka nad rámec novely.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. IX Konsolidované znenie zákona Navrhujeme znenie: "Zuzana Čaputová, v. r." Zdôvodnenie: Odporúčame doplniť čiarku, trikrát na strane 63. Skratka v. r. (vlastnou rukou), ktorá sa používa pri podpisoch na dokumentoch, sa od predchádzajúceho mena oddeľuje čiarkou. Táto čiarka sa píše z dôvodu, že ide o doplnenie informácie o podpise (prístavok alebo doplnok).	N	Pripomienka nad rámec novely.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I § 6 ods. 1 S úmyslom úpravy znenia sa plne stotožňujem. Dovoľujem si však požiadať o precizovanie textu nasledovne: "... . Na jednu linku pravidelnej dopravy možno udeliť povolenie na prevádzkovanie linky jednému alebo viacerým prevádzkovateľom dopravy." Odôvodnenie: Zámerom, okrem iného, je aj zabezpečovanie dopravnej obsluhy na jednej trolejbusovej linke jedného	A	

		dopravcu aj iným dopravcom, ktorý prevádzkuje len autobusovú dopravu, a ktorý tak vie zabezpečiť dopravnú obsluhu aj v iných častiach siete mestského alebo integrovaného dopravného systému bez vybudovanej trolejbusovej mestskej dráhy. V spoločnom úseku s vybudovanou trolejbusovou mestskou dráhou tak obaja dopravcovia prevádzkujú dopravnú obsluhu pod jedným označením linky, pričom spoje oboch dopravcov na tejto linke sú vzájomne koordinované. Uvedené ustanovenie je o to aktuálnejšie dnes, kedy cestujúci v zásade už nerozlišujú medzi autobusovou a trolejbusovou dopravou.		
Verejnosť Verejnosť	O	Čl. I bod 10 (§ 7 ods. 3) ZÁSADNÁ PRIPOMIENKA: Požadujeme z navrhovaného znenia vypustiť poslednú vetu: „Ak správny orgán súhlas neudelí, doloží k nesúhlasnému stanovisku podrobnú analýzu v rozsahu zodpovedajúcom osobitnému predpisu.13)“ alebo uvedenú vetu nahradiť vetou: „Ak správny orgán neudelí súhlas, je povinný svoje nesúhlasné stanovisko odôvodniť.“ Odôvodnenie: Osobitný predpis na ktorý sa navrhované znenie odkazuje – Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 – sa podľa čl. 1 ods. 1 „uplatňuje na medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi na území Spoločenstva“, pričom toto Nariadenie odôvodňuje takýto postup napr. ohrozením životaschopnosti porovnateľnej dopravy, na ktorú sa vzťahuje jedna alebo viacero zmlúv o službách vo verejnom záujme. V praxi, obce ako správny orgán v zmysle tohto zákona, však pri posudzovaní udelenia súhlasu oveľa viac prihliadajú (okrem	ČA	Nebude sa odvolávať na nariadenie ale na analýzu, ktorá bude musieť obsahovať konkrétne body, definované v zákone.

		iného) na kapacitu infraštruktúry verejnej osobnej dopravy (napr. zastávok, ktoré by chcel dopravca využívať) a v tomto kontexte toto nariadenie nie je možné aplikovať v praxi. Ak by predkladateľ návrhu trval na ponechaní uvedenej vety (ktorú navrhujeme vypustiť eventuálne podstatne upraviť), je nevyhnutné, aby v dôvodovej správe s ohľadom na vzťah medzi spomínaným nariadením a zákonom podrobne špecifikoval parametre, ktoré by mala táto analýza spĺňať.		
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I § 12 ods. 2 Text pripomienky: Cestovný poriadok zostavuje dopravca, objednávateľ alebo organizátor integrovaného dopravného systému samostatne pre každú linku. Ak pravidelnú dopravu na jednej linke prevádzkujú dvaja alebo viacerí dopravcovia, zostavuje sa jeden spoločný cestovný poriadok pre túto linku. V povolení na prevádzkovanie linky možno určiť alebo v zmluve o dopravných službách dohodnúť, že sa zostaví jeden cestovný poriadok aj vtedy, ak jeden dopravca alebo niekoľkí dopravcovia uskutočňujú pravidelnú dopravu na niekoľkých linkách, ktoré sú sčasti spoločné alebo na seba nadväzujú, križujú sa alebo inak spolu súvisia. Zdôvodnenie: Vyšší územný celok alebo obec zostavujú plán dopravnej obslužnosti. Jeho praktickým zhmotnením by mal byť práve cestovný poriadok pre linky v pôsobnosti objednávateľa dopravných služieb. Rovnako sa predpokladá, že v jednotlivých dopravných systémoch môžu pôsobiť viacerí dopravcovia súčasne. Je preto nevyhnutné, aby objednávateľ dopravných služieb alebo organizátor integrovaného dopravného systému mali zákonom vymedzenú pôsobnosť vo veci možnosti zostavovania cestovného poriadku a dopravcovia v takom	N	Pripomienka nad rámec novely.

		prípade pôsobili najmä ako operátor objednanej služby podľa zadaných požiadaviek objednávateľa.		
Verejnost' Verejnost'	O	§ 32 ods. 1 Text pripomienky: Ministerstvo dopravy je odvolacím orgánom vo veciach, v ktorých v správnom konaní v prvom stupni rozhoduje vyšší územný celok alebo obec. Zdôvodnenie: V súčasnosti, 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, je odvolacím orgánom vo veciach, v ktorých v správnom konaní v prvom stupni rozhoduje vyšší územný celok alebo obec okresný úrad v územnom obvode správneho orgánu prvého stupňa. Okresný úrad s takýmto druhom konaní nemá žiadne skúsenosti, keďže túto agendu nezastrešuje a ani nevykonáva. Nie je tak zabezpečené, že práve okresný úrad dokáže rozhodovať v druhom stupni s dostatočnou odbornou starostlivosťou.	N	Pripomienka nad rámec novely.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I § 35 Text pripomienky: Vyšší územný celok má priznané postavenie účastníka v konaní o udelení, zmene alebo odňatí povolenia na prevádzkovanie linky, ak ako objednávateľ má uzatvorenú zmluvu o dopravných službách, ktorej súčasťou je aj poskytovanie dopravných služieb vo verejnom záujme na tejto linke. Zdôvodnenie: v prípade, že dopravca sa v konaní o udelení, zmene alebo odňatí povolenia na prevádzkovanie linky odvolá voči rozhodnutiu prvostupňového správneho orgánu, objednávateľ dopravných služieb s týmto konaním stráca kontakt napriek tomu, že o jeho právom chránených záujmoch a záujme verejnosti sa rozhoduje v druhom stupni.	N	Pripomienka nad rámec novely zákona. Problém je riešený v § 13 ods. 1 Správneho poriadku.

Verejnosť Verejnosť	O	Čl. I § 36 Text pripomienky: Obec má priznané postavenie účastníka v konaní o udelení, zmene alebo odňatí povolenia na prevádzkovanie linky, ak ako objednávateľ má uzatvorenú zmluvu o dopravných službách, ktorej súčasťou je aj poskytovanie dopravných služieb vo verejnom záujme na tejto linke. Zdôvodnenie: v prípade, že dopravca sa v konaní o udelení, zmene alebo odňatí povolenia na prevádzkovanie linky odvolá voči rozhodnutiu prvostupňového správneho orgánu, objednávateľ dopravných služieb s týmto konaním stráca kontakt napriek tomu, že o jeho právom chránených záujmoch a záujme verejnosti sa rozhoduje v druhom stupni.	N	Pripomienka nad rámec novely zákona. Problém je riešený v § 13 ods. 1 Správneho poriadku.
Verejnosť Verejnosť	O	Čl. I § 32 ods. 1 Navrhujeme doplnenie ďalšieho písmena: "ab) stanovuje jednotnú metodiku výpočtu počtu prepravených osôb a výkonov v osobnej doprave, ktorá je podkladom pre vykazovanie štatistík pre Štatistický úrad" Odôvodnenie: V súčasnosti prebieha štatistické vykazovanie podľa pokynov stanovených dokumentmi vydanými ŠÚ SR, pričom tieto nie sú jednotné pre všetky porovnateľné dopravné systémy, pracujú s koeficientmi, ktoré už nezodpovedajú skutočnosti, nereflektujú v súčasnosti používané tarify, priamo odkazujú na neexistujúcich dopravcov, atď. Výkony v osobnej doprave sú vypočítavané na základe tržieb dopravcu, čo je pri rôznych cenách v jednotlivých dopravných systémoch už neopodstatnené, vnáša to nejednotnosť a vyvoláva potrebu stanovovať nové koeficienty pri každej úprave tarify.	A	

		Výsledkom súčasného stavu je, že vykazovaná štatistika dlhodobo nezodpovedá reálne odhadovaným hodnotám, čo potvrdzujú odborné skúsenosti dopravcov i objednávateľov a dokazujú porovnania so systémami, kde trvalo prebieha alebo prebiehala presná elektronická evidencia všetkých nástupov cestujúcich. Navrhujeme, aby metodiku pre potreby štatistického vykazovania prevzalo a úplne prepracovalo MinDop, ktoré vzhľadom na ostatné kompetencie možno považovať za odborného garanta tejto oblasti. Vzhľadom na očakávanú výraznú zmenu hodnôt evidovaných údajov možno pre zachovanie kontinuity sledovaných ukazovateľov zväziť prechodné obdobie, počas ktorého by sa dočasne štatisticky vykazovalo súbežne podľa starej aj novej metodiky.		
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	K DOLOŽKE VYBRANÝCH VPLYVOV Navrhovaná zmena Žiadame prepracovať časť „Vplyvy na rozpočet verejnej správy“ v Doložke vybraných vplyvov tak, aby zohľadňovala reálne negatívne vplyvy na rozpočty obcí a vyšších územných celkov vyplývajúce z nových zákonných povinností uložených novelou. Odôvodnenie Predkladateľ v doložke vybraných vplyvov zaškrtnol pri položke „Vplyvy na rozpočet verejnej správy“ možnosť „Žiadne“ a rovnako „Žiadne“ zaškrtnol aj pri položke „v tom vplyvy na rozpočty obcí a vyšších územných celkov“. Toto tvrdenie je v rozpore s obsahom navrhovaných zmien z nasledujúcich dôvodov: 1/ Rozšírenie kompetencií obce o udeľovanie povolení na dopytovú dopravu (novelizovaný § 36 písm. a)) — ide o novú administratívnu agendu s preukázateľnými personálnymi a	N	Úpravou zákona sa dopĺňajú možnosti dopravnej obslužnosti a nie nové povinnosti. Pripomienkovateľ sa nezúčastnil rozporového konania k predmetnému bodu.

		technickými nákladmi. 2/ Zakotvenie povinnej spolupráce obecnej polície s dopravcom pri zisťovaní totožnosti cestujúcich (novelizovaný § 11 ods. 4) — obecna polícia je financovaná z rozpočtu obce, povinnosť je zákonná, čo má priamy dosah na mzdové a prevádzkové náklady. Na základe uvedeného žiadame v doložke vybraných vplyvov pri položke „Vplyvy na rozpočet verejnej správy“ a pri položke „v tom vplyvy na rozpočty obcí a vyšších územných celkov“ zaškrtnúť „Negatívne“ a doplniť analytickú kvantifikáciu nákladov podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov.		
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	§ § 16a ods. 4 navrhujeme doplniť druhú a tretiu vetu v tomto znení: „Pri mimoriadnom obmedzení alebo zastavení dopravných služieb zabezpečí dopravca, za ktorého dopravné služby sa náhradná autobusová doprava vykonáva, informovanie o odchodoch náhradnej autobusovej dopravy primeraným spôsobom. Dopravca je povinný informovať cestujúcich o odchodoch náhradnej autobusovej dopravy bezodkladne, najneskôr do dvoch hodín od vzniku mimoriadneho obmedzenia alebo zastavenia dopravných služieb, a to prostredníctvom svojho webového sídla, mobilnej aplikácie, ak ju prevádzkuje, a informačných tabúl na dotknutých zastávkach a staniciach. Ak dopravca nedisponuje niektorým z elektronických komunikačných prostriedkov, je povinný informovať cestujúcich iným účinným a bezodkladným spôsobom.“ Odôvodnenie Platné znenie § 16a ods. 4 ukladá dopravcovi povinnosť informovať cestujúcich len „primeraným spôsobom“ bez	N	Uvedené máme regulované vo vyhláske 269/2024 Z. z. v § 8 ods. 2. Pripomienkovateľ sa nezúčastnil rozporového konania k predmetnému bodu.

		akejkoľvek lehoty a bez stanovenia formy informovania. Formulácia „primeraný spôsob" je neurčitá.		
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	§ § 41 Žiadame doplni nový odsek 12 (s prečíslovaním doterajších odsekov 12 až 15 na odseky 13 až 16) v tomto znení: „(12) Objednávateľ nezodpovedá za správny delikt podľa odseku 10 písm. d), ak preukáže, že nesplnenie povinnosti podľa § 35 písm. g) alebo § 36 písm. h) bolo výlučným dôsledkom toho, že dopravca napriek povinnosti podľa § 28 ods. 9 neposkytol objednávateľovi úplné prevádzkové údaje o dopravných službách vo verejnom záujme nevyhnutné na splnenie tejto povinnosti; to neplatí, ak objednávateľ nevyužil všetky zákonné a zmluvné prostriedky na vymoženie plnenia tejto povinnosti dopravcom. Objednávateľ je povinný preukázať, že dopravcu preukázateľne vyzval na splnenie povinnosti a dopravca tejto výzve v primeranej lehote nevyhovel." Odôvodnenie Zákon č. 332/2023 Z. z. v § 41 ods. 10 písm. d) zakotvuje zodpovednosť objednávateľa za neplnenie povinnosti podľa § 35 písm. g) alebo § 36 písm. h) v podobe pokuty od 500 eur do 10 000 eur. Odsek 11 dokonca ustanovuje opakované ukladanie pokuty až do splnenia povinnosti. Povinnosť podľa § 35 písm. g) a § 36 písm. h) spočíva vo vedení evidencie prevádzkových údajov o dopravných službách vo verejnom záujme a ich poskytovaní národnej dopravnej autorite a príslušnému organizátorovi. Faktické splnenie tejto povinnosti je však závislé od dopravcu. Podľa § 28 ods. 9 je dopravca, ktorý uzatvoril zmluvu o dopravných službách, povinný poskytnúť objednávateľovi úplné prevádzkové údaje o dopravných službách vo verejnom záujme.	N	Pripomienka nad rámec novely.

		Ak dopravca túto povinnosť nesplní, objednávateľ objektívne nemôže viesť úplnú evidenciu prevádzkových údajov. Vzniká tak situácia, v ktorej objednávateľ je trestaný za nesplnenie povinnosti, ktorú nemohol objektívne splniť z dôvodu zavinenia tretej strany.		
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	Zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch Položka 79 v časti VI. DOPRAVA Žiadame v Článku II návrhu novely (zmeny zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch) opraviť znenie Splnomocnenia č. 5 k Položke 79 v časti VI. DOPRAVA tak, aby znelo: „5. Od poplatku podľa písmena df) je oslobodený dopravca, ktorý žiada o schválenie alebo zmenu cestovného poriadku na autobusovej linke, ktorá je súčasťou záväzku dopravcu, ktorý pre neho vyplýva zo zmluvy o službách vo verejnom záujme uzatvorenej s objednávateľom dopravných služieb.“ Odôvodnenie Novelou boli v Položke 79 preradené písmená sadzobníka. Schválenie cestovného poriadku alebo jeho zmeny, na ktoré Splnomocnenie č. 5 v pôvodnom znení odkazovalo pod „písmenom d)", je v aktuálnom znení sadzobníka zaradené pod písmeno df). Písmeno d) v aktuálnom znení obsahuje „Vykonanie zmeny v povolení na prevádzkovanie dopytovej dopravy", čo je obsahovo odlišný úkon. Splnomocnenie č. 5 v platnom znení tak odkazuje na nesprávnu poplatkovú položku.	A	
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	Zákon o správnych poplatkoch č. 145/1995 Z.z. Žiadame v Článku II návrhu novely doplniť nové Splnomocnenie č. 6 k Položke 79 v časti VI. DOPRAVA v tomto znení: „6. Od poplatku podľa písmena c) a písmena d) tejto položky sú oslobodené obec a vyšší územný celok, ak konajú v rámci plnenia svojej samosprávnej kompetencie zabezpečovať	N	Žiadosť o povolenie na prevádzkovanie dopytovej dopravy podáva zmluvný poskytovateľ dopytovej dopravy, nie objednávateľ (obec).

		dopravnú obslužnosť územia dopytovou dopravou podľa osobitného predpisu." Poznámka pod čiarou k odkazu na osobitný predpis: „§ 21 ods. 6 v spojení s § 36 písm. a) zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov." Odôvodnenie Obec pri podávaní žiadosti o vydanie alebo zmenu povolenia na prevádzkovanie dopytovej dopravy koná v rámci plnenia svojej samosprávnej kompetencie zabezpečovať dopravnú obslužnosť územia. Zákon č. 332/2023 Z. z. výslovne oprávňuje obec a vyšší územný celok zabezpečiť dopravnú obslužnosť v záujmovom území dopytovou dopravou. Obec priamo udeľuje a odníma povolenia na prevádzkovanie dopytovej dopravy v jej záujmovom území. Zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch neobsahuje v VI. časti sadzobníka (Položka 79) výslovné oslobodenie obcí a VÚC od správnych poplatkov za tieto úkony. Existujúce Splnomocnenie č. 5 (po oprave podľa pripomienky IV.) sa vzťahuje výlučne na dopravcu so zmluvou o dopravných službách vo verejnom záujme, nie na obec ako objednávateľa. Oslobodenie je systematicky zaradené do časti Splnomocnenie Položky 79 — nie priamo do sadzobných písmen c) a d) — čo je technika uplatňovaná v celom zákone č. 145/1995 Z. z. Zaťaženie obcí a VÚC správnyimi poplatkami za výkon ich vlastných samosprávnych kompetencií je neodôvodnené, pretože poplatky za vydanie a zmenu povolenia na dopytovú dopravu by obec platila sama sebe alebo inému orgánu verejnej správy v rámci plnenia zákonnej povinnosti zabezpečiť dopravnú obslužnosť.		Pripomienkovateľ sa nezúčastnil rozporového konania k predmetnému bodu.
--	--	--	--	--

ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	§ §46 Žiadame doplniť odsek (3) v tomto znení: „(3) Ministerstvo dopravy vydá všeobecne záväzný právny predpis podľa § 43 písm. o) najneskôr do 30. septembra 2026, pričom jeho účinnosť nesmie predchádzať účinnosti tohto zákona. Vlastníci, správcovia alebo nájomcovia autobusových staníc, ktorí ku dňu nadobudnutia účinnosti všeobecne záväzného právneho predpisu podľa prvej vety nespĺňajú minimálne štandardy vybavenia autobusových staníc ustanovené týmto predpisom, sú povinní dosiahnuť súlad s týmito štandardmi najneskôr do 12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto predpisu; počas tejto lehoty sa na nich hľadí, ako keby podmienku podľa § 16 ods. 1 tretej vety spĺňali.“ Odôvodnenie Zákon č. 332/2023 Z. z. v § 16 ods. 1 tretej vete podmieňuje zákonné oprávnenie vlastníka, správcu alebo nájomcu autobusovej stanice poskytovať služby odplatne splnením minimálnych štandardov vybavenia autobusových staníc ustanovených vykonávacím predpisom. Splnomocnenie na vydanie tohto predpisu je zakotvené v § 43 písm. o), podľa ktorého ministerstvo dopravy ustanoví všeobecne záväzným právnym predpisom „podrobnosti o minimálnych štandardoch vybavenia autobusových staníc“. Tento vykonávací predpis k dnešnému dňu nebol vydaný. Žiadne prechodné ustanovenie pre vlastníkov, správcov a nájomcov autobusových staníc neexistuje.	N	Uvedené bude v prechodnom ustanovení v rámci pripravovanej vyhlášky. Pripomienkovateľ sa nezúčastnil rozporového konania k predmetnému bodu.
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	§ §32 doplniť nový odsek 4 v tomto znení: (4) Informácie a údaje poskytnuté obcou, vyšším územným celkom alebo organizátorom do informačného systému verejnej	N	Nie je potrebné doplniť z dôvodu, že tieto obmedzenia sú dané samotným

		osobnej dopravy podľa odseku 3 môžu byť spracúvané výlučne na účely plnenia úloh podľa tohto zákona. Ministerstvo dopravy nesmie tieto informácie a údaje spracúvať na iný účel, než na ktorý boli poskytnuté, ani ich sprístupniť tretím osobám nad rámec ustanovený týmto zákonom alebo osobitným predpisom. Ministerstvo dopravy je povinné zabezpečiť obci, vyššiemu územnému celku a organizátorovi bezodplatný prístup k údajom, ktoré poskytli, a to v rozsahu a formáte zodpovedajúcom technickým parametrom informačného systému verejnej osobnej dopravy. Odôvodnenie Podľa § 32 ods. 3 zákona č. 332/2023 Z. z. je národná dopravná autorita oprávnená požadovať od objednávateľov, organizátorov a dopravcov informácie a súčinnosť a tieto subjekty sú povinné požadované informácie a súčinnosť bezodplatne poskytnúť. Zákon však neupravuje obmedzenie spracovania poskytnutých údajov, podmienky prístupu poskytovateľa k vlastným údajom v systéme, záruky proti využitiu údajov nad rámec zákonného účelu.		zákonom. Pripomienkovateľ sa nezúčastnil rozporového konania k predmetnému bodu.
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	§ § 11 ods. 4 Navrhujeme upraviť znenie prvej vety nasledovne: „Policajný zbor spolupracuje a obecna polícia môže spolupracovať s dopravcom pri zisťovaní totožnosti cestujúceho, ktorý sa nepreukázal dokladom totožnosti podľa odseku 2 alebo odseku 3.“ Odôvodnenie Obecné polície dlhodobo čelia personálnemu podstavu. Zákon o obecnej polícii (č. 564/1991 Zb.) jasne definuje jej úlohy, medzi ktoré patrí najmä ochrana života, zdravia a majetku občanov. Nútená súčinnosť pri vymáhaní pohľadávok dopravcov (zisťovanie totožnosti kvôli pokutám) je v rozpore s týmito	N	Účasť hliadky sa vyžaduje iba v prípade, ak sa cestujúci nechce preukázať preukazom totožnosti. Pripomienkovateľ sa nezúčastnil rozporového konania k predmetnému bodu.

		prioritami. Povinná účasť hliadky pri zisťovaní totožnosti „čiernych pasažierov“ znamená, že táto hliadka absentuje pri riešení závažnejších porušení verejného poriadku alebo pri ochrane bezpečnosti v kritických časoch a lokalitách. Navrhovaná zmena na „môže spolupracovať“ umožní náčelníkom obecných polícií operatívne vyhodnotiť priority a vyslať hliadku k dopravcovi len vtedy, ak to dovoľuje aktuálna bezpečnostná situácia.		
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	§ 37 ods. 9 ZMOS navrhuje aby v rámci výkonu dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou mohla aj obecná polícia v pôsobnosti svojho katastrálneho územia kontrolovať vybavenie dokladmi, označenie vozidiel a spôsobilosť vodičov na cestnú premávku. Týmto chce ZMOS posilniť právomoci polície, avšak s obmedzením na samosprávu kde pôsobí. Obecná polícia by tým zvýraznila svoj význam na území obce aj vo vzťahu k verejnej osobnej doprave. Dopytová doprava má stúpajúcu tendenciu a preto význam jej kontroly aj zo strany orgánov obce má svoje miesto aj v právomoci obecnej polície ju kontrolovať a dohliadať na jej zákonnosť. Obecná polícia dôverne pozná územie a prostredie v ktorom pôsobí a je dôležitým článkom kontrolných orgánov obce. Dohľad nad bezpečnosťou vo vzťahu k verejnej osobnej a dopytovej doprave ZMOS považuje za dôležitý faktor územnej samosprávy. Logický základ vnímame aj v tom, že obec vydáva povolenia a je na mieste aby ich dodržiavanie mohla kontrolovať a vymáhať.	A	Doplnené
ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	O	§ 16a Nadpis paragrafu a celkovo text „Náhradná autobusová doprava“ sa používa aj ako: „Náhradná doprava“ v zákone č. 332/2023, ako aj vo vyhláske Ministerstva dopravy Slovenskej republiky č.	N	§ 16a upravuje náhradnú autobusovú dopravu. Inej náhradnej dopravy sa regulácia náhradnej

		269/2024, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o verejnej osobnej doprave. Odporúčame tento text zjednotiť.		dopravy netýka a postupuje sa podľa existujúcich predpisov.
ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	O	§ 32 ods. 1 písm. j) Text "Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky" zmeniť na: "Ministerstvo školstva, výskumu, vývoja a mládeže Slovenskej republiky"	A	
ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	O	§ 8 ods. 1 písm. m) Žiadame zadefinovať, pri ktorých plánovaných zmenách v doprave, zmenách v cestovnom poriadku, je dopravca povinný informovať zákazníka. Požadujeme uviesť výluky na informovanie o zavedení náhradnej autobusovej dopravy, ktorá vznikne neplánovane (nepredpokladané prerušenie dopravy s potrebou zabezpečenia náhradnej autobusovej dopravy). Doplniť nasledovné formy zverejňovania týchto informácií: a) cestou obecných a mestských úradov, b) elektronickou formou na webovom sídle dopravcu.	ČA	Na základe pripomienok iných subjektov došlo k zmene ustanovení. Navrhované znenie je: m) poskytnúť cestujúcemu dopravné informácie o plánovaných zmenách v doprave, dôležitých zmenách v cestovnom poriadku a plánovanej náhradnej doprave cestujúcich. Spôsob poskytovania zmien je ustanovený účinným vykonávacím predpisom.
ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	O	§ 16 ods. 8 Pri druhej vete odseku 8: "Ak ide o obmedzenie na dráhovej infraštruktúre, za oznámenie dopravných informácií je zodpovedný prevádzkovateľ dráhy." – požadujeme skonkretizovať, pri ktorých obmedzeniach je zodpovedný dať oznámenie prevádzkovateľ dráhy.	N	Z navrhovaného textu vyplýva, že ide o obmedzenia na dráhovej infraštruktúre, ergo je nepoužiteľná na

				prevádzku dráhových vozidiel.
ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	O	Celému materiálu Pojem "cestovný lístok" nahradiť termínom "cestovný doklad". Odôvodnenie: Cestovný lístok druh cestovného dokladu oprávňujúceho cestujúceho na prepravu z nástupného miesta do cieľového miesta (STN 01 8500). Cestovný doklad je cestovný lístok, preukaz alebo iný doklad, na ktorého podklade sa môže uskutočniť preprava osôb a ich batožín v súlade s prepravným poriadkom a tarifou (STN 01 8500). To znamená, že pojmom cestovný doklad sú zahrnuté alternatívne možnosti dokladov, ktorými je uzavretá prepravná zmluva.	N	Ministerstvo vnútra SR sa opakovane vyhradzuje proti používaniu termínu "cestovný doklad" v kontexte cestovného lístka z dôvodu, že "cestovný doklad" je ustálený termín označujúci cestovný pas alebo občiansky preukaz.
ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	O	Celému materiálu V rámci "dopytovej dopravy" doplniť tento druh dopravy do STN 018500 "Názvoslovie v železničnej doprave", prípadne do ostatných súvisiacich noriem a dokumentov. Odôvodnenie: Nový segment	N	Dopytová doprava sa netýka železničnej dopravy.
ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	O	Celému materiálu Upraviť agendu "Integrovaného dopravného systému" tak, že bude povinnosť vždy zavádzať na určitom území obslužnosť jednoznačne formou "Koordinovaného integrovaného dopravného systému", kde sú dodržané vzájomné väzby medzi dopravnými spojmi (priama nadväznosť), čím bude zabezpečený komplexne prepravný reťazec a cestujúci bude prepravený kontinuálne bez časových strát. Ďalej vznikne synergický účinok, čo má významný vplyv na model obslužnosti územia alebo vzájomne prepojených území. Odôvodnenie: V súčasnosti Integrovaný dopravný systém	N	Jedným z cieľov integrovaného dopravného systému je aj koordinácia cestovných poriadkov. Z tohto dôvodu jasne vyplýva, že každý integrovaný dopravný systém musí byť koordinovaný. Koordináciu cestovných poriadkov

		nesplňa dopravno-prepravné požiadavky, prípojovosť, resp. nadväznosť medzi spojmi nie je komfortná (napr. čas čakania cestujúceho v systéme prepravy je v reálnych prípadoch viac ako 45 min), hlavnou kostonou nie vždy je železničná doprava, spoje autobusovej dopravy nie sú systémové, minimálny čas na prestup v jednotlivých uzloch / termináloch, čím je znížený komfort cestujúcich (možnosť straty prípoja pri meškaní jedného spoja - reálny stav), potencionálne zvýšené náklady na prevádzku, vplyv na obeh vozidiel - nehomogénne obeh, resp. Nevyvážené, nutnosť technologických trás čo zvyšuje náklady na prevádzku a pod. Systém nie je vyvážený, optimálny je zaťažujúci pre cestujúceho. Tvorba modelu obsluhy nevyužíva matematické a ani heuristické metódy pri tak veľkom počte spojov čo znižuje kvalitu celého modelu. Doporučuje sa využiť skúsenosti z iných okolitých krajín, kde je model obsluhy postavený na inovatívnych metódach a je funkčný.		podporujú iné ustanovenia zákona o VOD, resp. vyhlášky č. 269/2024. Zároveň však nie je možné centrálné určiť napr. čas čakania na prestup, ktorý by bol uplatniteľný v rámci všetkých IDS na Slovensku. Toto si IDS určuje vo vlastných štandardoch, ktoré aplikuje na území svojej pôsobnosti.
ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	O	§ 5 ods. 2 posledná veta Posledná veta: "Za pravidelnú dopravu sa považuje aj náhradná doprava cestujúcich." - Spoločnosť má za to, že náhradná autobusová doprava je nepravidelná doprava (ako je nastavené aj v súťažných podkladoch VO), s čím súvisí rozdielny spôsob sledovania jazdy a odpočinku vodiča.	N	Nesúhlasíme s tým, že náhradná doprava, ktorá sa viaže na konkrétne odchody vlakov, na ktorú sa aplikuje prevádzková povinnosť, prepravná povinnosť a tarifná povinnosť je nepravidelná doprava. Splňa všetky požiadavky pravidelnej autobusovej dopravy.
ZSSK Železničná	O	§ 16a ods. 5 Rozpor s § 16, ods. 3 zákona č. 332/2023 Z. z. Znamenalo by to	N	Označník nie je dopravné značenie, a

spoločnosť Slovensko, a.s.		realizáciu celého procesu, od vstúpenia do rokovania s vlastníkami pozemku, vypracovanie projektu dopravného značenia, absolvovanie celého schvaľovacieho procesu až po samotnú realizáciu, z týchto dôvodov navrhujeme fyzicky neoznačovať náhradné zastávky. Spoločnosť nemá k dispozícii ani personálne ani finančné kapacity na zabezpečenie označovania zastávok náhradnej autobusovej dopravy. Realizácia takéhoto označovania by pre ZSSK generovala neprimerane vysoké finančné náklady. Zároveň je potrebné uviesť, že bežnou praxou je, že ZSSK sa o plánovanej výluke dozvie iba jeden pracovný deň vopred. V takto krátkom časovom horizonte je zabezpečenie riadneho označenia zastávok náhradnej autobusovej dopravy objektívne nereálne.		teda sa na neho nevzťahuje povinnosť daná zákonom č. 135/1961 Zb. Označník je možné osadiť aj formou dočasného označníka (na stojane). Náhradnú dopravu je možné označiť aj na existujúcom označníku doplnením terčíka.
ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	O	§ 16 ods. 8 Rozpor s § 16a ods. 4 zákona č. 332/2023 Z. z. Kto má byť zodpovedný za oznámenie dopravných informácií, dopravca alebo prevádzkovateľ dráhy?	N	Za informácie o výluke je zodpovedný prevádzkovateľ dráhy a za informácie o náhradnej doprave dopravca, ktorý ich oznámi prevádzkovateľovi dráhy. Ten ich následne spolu oznámi staničným informačným systémom cestujúcim.
ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	O	§ 16 ods. 9 písm. c) Rozpor s § 16, ods. 8 zákona č. 332/2023 Z. z.	N	Nie je jasné, v čom spočíva rozpor.

ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	O	§ 16a ods. 5 Nie je rozpor s § 16 ods. 3 zákona č. 332/2023 Z. z.? Nejasnosť pre spoločnosť nastáva v tom, či bude označník zriaďovať vlastník zastávky. Nastáva rozpor týchto dvoch ustanovení alebo má to spoločnosť chápať tak, že sa ZSSK týkajú iba ustanovenia v § 16a "Náhradná autobusová doprava"?	N	Týka sa to len náhradnej autobusovej dopravy a označenie znamená aj doplnenie terčíka alebo nápisu na existujúci označník v správe iného správcu.
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	§ 7 ods. 3 V poslednej vete požadujeme nahradiť slovné spojenie „podrobnú analýzu“ slovom „odborné odôvodnenie“. V poslednej vete požadujeme odstrániť spojenie „v rozsahu zodpovedajúcom osobitnému predpisu13).“ Odôvodnenie: Zdôvodnenie: Nie je úplne zrejmé, ako by podrobná analýza mala vyzeráť, keďže nové znenie odkazuje na ustanovenia čl. 8 ods. 4 písm. d) a e) Nariadenia EP a Rady č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy (ďalej len „Nariadenie“). Podrobná analýza podľa Nariadenia ustanovuje, že analýza odôvodňuje takýto postup napr. ohrozením životaschopnosti porovnateľnej dopravy, na ktorú sa vzťahuje jedna alebo viacero zmlúv o službách vo verejnom záujme. V prípade obcí, ako príslušných správnych orgánov, tieto zväčša neposudzujú ohrozenie životaschopnosti porovnateľnej dopravy a teda konkurenciu k nej, ale najmä kapacitu infraštruktúry verejnej osobnej dopravy, resp. zastávok, ktorú by chcel takýto dopravca využívať. Obec tak môže vyhodnotiť požiadavku hlavne z tohto pohľadu a iba v okrajových prípadoch bude posudzovať ohrozenie životaschopnosti verejnej osobnej dopravy, ktorej je objednávateľom.	ČA	Nebude sa odvolávať na nariadenie ale na analýzu, ktorá bude musieť obsahovať konkrétne body, definované v zákone.

		Vzhľadom na krátkym čas potrebný na zaslanie stanoviska k žiadosti je možné, že v prípade rozsiahlej analýzy nebude v možnostiach príslušného správneho orgánu takúto analýzu spracovať v požadovanom rozsahu, prípadne v požadovanom čase, alebo bude potrebné riešiť takéto analýzy externe za úhradu. V prípade nedoloženie analýzy bude možné aj napriek nesúhlasu príslušného správneho orgánu vydať povolenie na zastávku, ktorej správu, údržbu a iné zabezpečuje samotná obec (príslušný správny orgán) čo nepovažujeme za správne.		
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	§ 8 ods. 1 písm. m); § 41 ods. 1 písm. x) V odseku žiadame vypustiť spojenie „zmenách v cestovnom poriadku“ a pred spojenie „náhradnej doprave cestujúcich“ doplniť slovo „plánovanej“. Navrhované znenie: „Dopravca je povinný poskytnúť cestujúcemu dopravné informácie o plánovaných zmenách v doprave a plánovanej náhradnej doprave cestujúcich“ Odôvodnenie: Zdôvodnenie: Nie je zrejmé, akým spôsobom by sa cestujúcemu mali poskytovať informácie o zmenách v cestovnom poriadku, najmä ak sa jedná o pomerne časté úpravy časových polôh jednotlivých spojov. Takýchto zmien sa v priebehu roka sa zrealizuje obrovské množstvo a popisovať takéto zmeny je nerealistické. V prípade náhradnej autobusovej dopravy je potrebné vyšpecifikovať, že sa jedná o plánovanú náhradnú autobusovú dopravu. V prípade, ak sa jedná o mimoriadnu náhradnú autobusovú dopravu, tieto informácie je možné cestujúcim poskytovať iba vo veľmi obmedzenej miere.	A	Upravené
hlavné mesto Hlavné mesto	Z	§ 16 ods. 8 v nadväznosti na § 41 ods. 2 písm. e) Za poslednú vetu žiadame doplniť vetu: „Oznámenie	N	Máme za to, že ide o verejný záujem, s

Slovenskej republiky Bratislava		dopravných informácií sa umožní na náklady dopravcu alebo inej osoby, v ktorých záujme je zverejnenie týchto informácií.“ Odôvodnenie: Zdôvodnenie: Ak má vlastník alebo správca zastávky zabezpečovať takéto požiadavky dopravcov, musí na tento účel zabezpečiť priestorové kapacity (napr. vitríny) a prirodzene aj personálne kapacity. Je potrebné, aby dopravcovia alebo osoby, v ktorých záujme sa tieto informácie zverejňujú, za tieto služby poskytli zodpovedajúcu úhradu. Alternatívne je možnosť umožniť dopravcom, v ktorých záujme je zverejnenie takýchto informácií umiestniť na zastávku ich vlastný označník a vitrínu alebo iný typ plochy, na ktorom tieto informácie umiestnia.		ktorým zriaďovateľ musí počítať. V meste o veľkosti Bratislavy je relevantných 16 zastávok, ktoré by vyžadovali vyvesenie jednej informácie o veľkosti A4. Navyše, ak zohľadníme zastávky, ktoré prislúchajú k jednokoľajným tratiam, počet relevantných zastávok klesne na 4. V ostatných mestách ide maximálne o jednotky zastávok za predpokladu, že mesto leží na jednokoľajnej trati. Ročné náklady na zabezpečenie tejto služby verejnosti sa pohybujú v priemere v desiatkach Eur.
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	§ 16a ods. 7 Za poslednú vetu žiadame doplniť vetu: „Náklady za poskytnutie služieb podľa predošlej vety znáša osoba, ktorá výluku spôsobila“. Odôvodnenie:	N	Máme za to, že ide o verejný záujem, s ktorým zriaďovateľ musí počítať. V meste o veľkosti Bratislavy je relevantných 16

		Zdôvodnenie: Ak má vlastník alebo správca zastávky zabezpečovať obdobné požiadavky dopravcov alebo iných osôb, musí na tento účel zabezpečiť priestorové kapacity (napr. vitríny), správu elektronického informačného systému a prirodzene aj personálne kapacity. Je potrebné, aby dopravcovia alebo osoby, v ktorých záujme je poskytnutie tejto služby, za tieto služby poskytl zodpovedajúcu úhradu. Alternatívne je možnosť umožniť dopravcom, v ktorých záujme je zverejnenie takýchto informácií umiestniť na zastávku ich vlastný označník a vitrínu alebo iný typ plochy, na ktorom tieto informácie umiestnia.		zastávok, ktoré by vyžadovali vyvesenie jednej informácie o veľkosti A4. Navyše, ak zohľadníme zastávky, ktoré prislúchajú k jednokolajným tratiam, počet relevantných zastávok klesne na 4. V ostatných mestách ide maximálne o jednotky zastávok za predpokladu, že mesto leží na jednokolajnej trati. Ročné náklady na zabezpečenie tejto služby verejnosti sa pohybujú v priemere v desiatkach Eur.
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	§ 41 ods. 1 písm. m) Uvedené ustanovenie žiadame doplniť nasledovne: „Správneho deliktu sa dopustí dopravca, ktorý nezabezpečil náhradnú dopravu cestujúcich pri obmedzení alebo zastavení dopravných služieb, porušil niektorú z povinností podľa § 16a ods. 4 až 7 alebo neuhradil zriaďovateľovi zastávky alebo inej osobe zodpovedajúcej za správu zastávky podľa § 16 ods. 4 súvisiace náklady za označenie alebo poskytnutie priestoru na označenie zastávky náhradnej dopravy cestujúcich, priestoru na vyvesenie cestovného poriadku náhradnej dopravy cestujúcich	ČA	Máme za to, že ide o verejný záujem, s ktorým zriaďovateľ musí počítať. V meste o veľkosti Bratislavy je relevantných 16 zastávok, ktoré by vyžadovali vyvesenie jednej informácie o veľkosti A4. Navyše,

		alebo zabezpečenie zobrazenia odchodov náhradnej autobusovej dopravy na elektronickej tabuli s najbližšími odchodmi.“ Odôvodnenie: Zdôvodnenie: pre dopravcu je ekonomicky neefektívne a rovnako tak aj náročné na operatívu mať v stave rôzne typy vyhotovenia označníkov. Uvedené znenie tak požadujeme zvoľniť a vyhotovenie označníka náhradnej dopravy odchýlne od ods. 1 ponechať iba ako možnosť.		ak zohľadníme zastávky, ktoré prislúchajú k jednokoľajným tratiam, počet relevantných zastávok klesne na 4. V ostatných mestách ide maximálne o jednotky zastávok za predpokladu, že mesto leží na jednokoľajnej trati. Ročné náklady na zabezpečenie tejto služby verejnosti sa pohybujú v priemere v desiatkach Eur.
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	§ 21 ods. 5 Ustanovenie žiadame doplniť nasledovne: „Obec zabezpečuje dopravnú obsluhu v záujmovom území obce mestskou autobusovou dopravou, mestskou dráhovou dopravou a dopytovou dopravou“ Odôvodnenie: Zdôvodnenie: Dopytová doprava by mala byť súčasťou pravidelnej dopravy ako systémový prvok aj v kompetencii obce.	A	
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej	Z	§ 33 ods. 3 V uvedenom ustanovení žiadame o nahradenie slova „bezodplatne“ za slovo „odplatne“.	ČA	Zákon 332/2023 v aktuálne platnom znení, vrátane predloženej

republiky Bratislava		Odôvodnenie: Zdôvodnenie: V doložke vybraných vplyvov sa uvádza, že novela zákona nemá vplyv na rozpočty vyšších územných celkov a obcí, čo nie je pravdivé tvrdenie. Nároky, ktoré vznáša NADA, už len napr. v súvislosti s projektom NICL má zásadný vplyv na rozpočty obcí a vyšších územných celkov. Z uvedeného dôvodu je nevyhnutné zosúladiť navrhované znenie predmetného ustanovenia s doložkou vybraných vplyvov. Alternatívne je možnosť uviesť, že prípadné vyvolané náklady súvisiace s poskytnutím súčinnosti bude znášať NADA.		novelizácie, neobsahuje § 33. Na rozporovom konaní vysvetlené, znenie je upravené nasledovne: § 32 ods. 3 znie "Národná dopravná autorita je na účely plnenia svojich úloh podľa tohto zákona oprávnená požadovať od objednávateľa a s jeho súhlasom aj od príslušného organizátora a dopravcu informácie a súčinnosť. Objednávateľia, organizátori a dopravcovia sú povinní požadované informácie a súčinnosť bezodplatne poskytnúť."
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	O	§ 6 ods. 14 Potrebné zadefinovať akým postupom bude správny orgán bezodkladne informovať o udelení, zmene a odňatí povolenia. Odôvodnenie: Pre splnenie danej povinnosti zo strany správnych orgánov je	ČA	Zadefinujeme oznámením alebo metodickým pokynom po prijatí legislatívy.

		potrebné zadefinovať postup a kam bude správny orgán zasielať danú informáciu.		
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	O	§ 16b ods. 6 Uvedené ustanovenie žiadame doplniť nasledovne: „Dopravný prostriedok, ktorým sa vykonáva dopytová doprava, musí byť popri označení obchodným menom dopravcu označený vpredu a vzadu označením dopytovej dopravy, ktoré vystihuje geografický názov územia, v ktorom sa dopytová doprava prevádzkuje alebo označením v zmysle § 8 ods. 3.“ Odôvodnenie: Zdôvodnenie: V prípade zavádzania dopytovej dopravy ako súčasti mestského dopravného systému vzhľadom na prax označovať linky inak, ako pomenovaním geografickej lokality, požadujeme umožniť označiť túto dopravu ako linku podľa zaužívaného systému označovania v danom systéme.	A	Doplnené
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 10 (§ 7 ods. 3) Znenie pripomienky: Poslednú vetu ustanovenia navrhujeme upraviť na znenie: „Ak správny orgán súhlas neudelí, doloží odborné odôvodnenie.“ Odôvodnenie Nie je úplne zrejmé, ako by podrobná analýza mala vyzerat', keďže navrhované znenie § 7 ods. 3 odkazuje na ustanovenia čl. 8 ods. 4 písm. d) a e) Nariadenia EP a Rady č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy (ďalej len „Nariadenie“). Obsah podrobnej analýzy sa v Nariadení neupravuje. V Nariadení sa analýza považuje ako podmienka pre neudelenie povolenia dopravcovi napr. z dôvodu ohrozenia životaschopnosti porovnateľnej dopravy, na ktorú sa vzťahuje jedna alebo viacero zmlúv o službách vo verejnom záujme. V prípade obcí, ako	ČA	Nebude sa odvolávať na nariadenie ale na analýzu, ktorá bude musieť obsahovať konkrétne body, definované v zákone.

		príslušných správnych orgánov, tieto zväčša neposudzujú ohrozenie životaschopnosti porovnateľnej dopravy a teda konkurenciu k nej, ale najmä kapacitu infraštruktúry verejnej osobnej dopravy, resp. zastávok, ktorú by chcel takýto dopravca využívať. Obec tak môže vyhodnotiť požiadavku hlavne z tohto pohľadu a iba v okrajových prípadoch bude posudzovať ohrozenie životaschopnosti verejnej osobnej dopravy, ktorej je objednávateľom. Vzhľadom na krátky čas potrebný na zaslanie stanoviska k žiadosti je možné, že v prípade rozsiahlej analýzy nebude v možnostiach príslušného správneho orgánu takúto analýzu spracovať v požadovanom rozsahu, prípadne v požadovanom čase, alebo bude potrebné riešiť takéto analýzy externe za úhradu. V prípade nedoloženie analýzy bude možné aj napriek nesúhlasu príslušného správneho orgánu vydať povolenie na zastávku, ktorej správu, údržbu a iné zabezpečuje samotná obec (príslušný správny orgán) čo nepovažujeme za správne.		
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 13 v spojitosti s bodom 55 (§ 8 ods. 1 písm. m) , § 41 ods. 1 písm. x) Znenie pripomienky: Navrhujeme upraviť ustanovenie nasledovne: „poskytnúť cestujúcemu dopravné informácie o plánovaných zmenách v doprave a plánovanej náhradnej doprave cestujúcich. V nadväznosti na navrhovanú zmenu požaduje upraviť zodpovedajúcim spôsobom aj ustanovenie o správnom delikte v § 41 ods. 1 písm. x). Odôvodnenie: Nie je zrejmé, akým spôsobom by sa cestujúcemu mali poskytovať informácie o zmenách v cestovnom poriadku, najmä ak sa jedná o pomerne časté úpravy časových polôh jednotlivých spojov. Takýchto zmien sa v priebehu roka sa zrealizuje	A	Doplnené

		obrovské množstvo a popisovať takéto zmeny je nerealistické. V prípade náhradnej autobusovej dopravy je potrebné vyšpecifikovať, že sa jedná o plánovanú náhradnú autobusovú dopravu. V prípade, ak sa jedná o mimoriadnu náhradnú autobusovú dopravu, tieto informácie je možné cestujúcim poskytovať iba vo veľmi obmedzenej miere.		
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 17 v nadväznosti na bod 56 (§ 16 ods. 8, § 41 ods. 2 písm. e)) Znenie pripomienky: V ustanovení navrhujeme na konci pripojiť vetu: „Oznámenie dopravných informácií sa umožní na náklady dopravcu alebo inej osoby, v ktorých záujme je zverejnenie týchto informácií.“ V nadväznosti na navrhovanú zmenu požaduje upraviť zodpovedajúcim spôsobom aj ustanovenie o správnom delikte v § 41 ods. 2 písm. e). Odôvodnenie: Ak má vlastník alebo správca zastávky zabezpečovať takéto požiadavky dopravcov, musí na tento účel zabezpečiť priestorové kapacity (napr. vitríny) a prirodzene aj personálne kapacity. Je potrebné, aby dopravcovia alebo osoby, v ktorých záujme sa tieto informácie zverejňujú, za tieto služby poskytli zodpovedajúcu úhradu. Alternatívne je možnosť umožniť dopravcom, v ktorých záujme je zverejnenie takýchto informácií umiestniť na zastávku ich vlastný označník a vitrínu alebo iný typ plochy, na ktorom tieto informácie umiestnia.	N	Máme za to, že ide o verejný záujem, s ktorým zriaďovateľ musí počítať. V meste o veľkosti Bratislavy je relevantných 16 zastávok, ktoré by vyžadovali vyvesenie jednej informácie o veľkosti A4. Navyše, ak zohľadníme zastávky, ktoré prislúchajú k jednokoľajným tratiam, počet relevantných zastávok klesne na 4. V ostatných mestách ide maximálne o jednotky zastávok za predpokladu, že mesto leží na jednokoľajnej trati. Ročné náklady na zabezpečenie tejto služby verejnosti sa

				pohybujú v priemere v desiatkach Eur.
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 18 (§ 16a ods. 7) Znenie pripomienky: V ustanovení navrhujeme na konci pripojiť vetu: „Náklady za poskytnutie služieb podľa predošlej vety znáša osoba, ktorá výluku spôsobila“. Odôvodnenie: Ak má vlastník alebo správca zastávky zabezpečovať obdobné požiadavky dopravcov alebo iných osôb, musí na tento účel zabezpečiť priestorové kapacity (napr. vitríny), správu elektronického informačného systému a prirodzene aj personálne kapacity. Je potrebné, aby dopravcovia alebo osoby, v ktorých záujme je poskytnutie tejto služby, za tieto služby poskytnú zodpovedajúcu úhradu. Alternatívne je možnosť umožniť dopravcom, v ktorých záujme je zverejnenie takýchto informácií umiestniť na zastávku ich vlastný označník a vitrínu alebo iný typ plochy, na ktorom tieto informácie umiestnia.	N	Máme za to, že ide o verejný záujem, s ktorým zriaďovateľ musí počítať. V meste o veľkosti Bratislavy je relevantných 16 zastávok, ktoré by vyžadovali vyvesenie jednej informácie o veľkosti A4. Navyše, ak zohľadníme zastávky, ktoré prislúchajú k jednokoľajným tratiam, počet relevantných zastávok klesne na 4. V ostatných mestách ide maximálne o jednotky zastávok za predpokladu, že mesto leží na jednokoľajnej trati. Ročné náklady na zabezpečenie tejto služby verejnosti sa pohybujú v priemere v desiatkach Eur.

ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 54 (§ 41 ods. 1 písm. m)) Znenie pripomienky: V ustanovení navrhujeme na konci pripojiť tieto slová „alebo neuhradil zriaďovateľovi zastávky alebo inej osobe zodpovedajúcej za správu zastávky podľa § 16 ods. 4 súvisiace náklady za označenie alebo poskytnutie priestoru na označenie zastávky náhradnej dopravy cestujúcich, priestoru na vyvesenie cestovného poriadku náhradnej dopravy cestujúcich alebo zabezpečenie zobrazenia odchodov náhradnej autobusovej dopravy na elektronickej tabuli s najbližšími odchodmi,“ Odôvodnenie: Pre dopravcu je ekonomicky neefektívne a rovnako tak aj náročné na operatívu mať v stave rôzne typy vyhotovenia označníkov. Uvedené znenie tak požadujeme zvoľniť a vyhotovenie označníka náhradnej dopravy ponechať iba ako možnosť.	N	Máme za to, že ide o verejný záujem, s ktorým zriaďovateľ musí počítať. V meste o veľkosti Bratislavy je relevantných 16 zastávok, ktoré by vyžadovali vyvesenie jednej informácie o veľkosti A4. Navyše, ak zohľadníme zastávky, ktoré prislúchajú k jednokolajným tratiam, počet relevantných zastávok klesne na 4. V ostatných mestách ide maximálne o jednotky zastávok za predpokladu, že mesto leží na jednokolajnej trati. Ročné náklady na zabezpečenie tejto služby verejnosti sa pohybujú v priemere v desiatkach Eur.
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k § 21 ods. 5 Znenie pripomienky: Ustanovenie žiadame doplniť tak, že na konci sa pripájajú tieto slová:	A	Doplnené

		„,a dopytovou dopravou“ Odôvodnenie: Dopytová doprava by mala byť súčasťou pravidelnej dopravy ako systémový prvok aj v kompetencii obce.		
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k § 33 ods. 3 Znenie pripomienky: V uvedenom ustanovení žiadame o nahradenie slova „bezodplatne“ za slovo „odplatne“. Odôvodnenie: V doložke vybraných vplyvov sa uvádza, že novela zákona nemá vplyv na rozpočty vyšších územných celkov a obcí, čo nie je pravdivé tvrdenie. Nároky, ktoré vznáša NADA, už len napr. v súvislosti s projektom NICL má zásadný vplyv na rozpočty obcí a vyšších územných celkov. Z uvedeného dôvodu je nevyhnutné zosúladiť navrhované znenie predmetného ustanovenia s doložkou vybraných vplyvov. Alternatívne je možnosť uviesť, že prípadné vyvolané náklady súvisiace s poskytnutím súčinnosti bude znášať NADA.	ČA	Zákon 332/2023 v aktuálne platnom znení, vrátane predloženej novelizácie, neobsahuje § 33. Na rozporovom konaní vysvetlené, znenie je upravené nasledovne: § 32 ods. 3 znie “Národná dopravná autorita je na účely plnenia svojich úloh podľa tohto zákona oprávnená požadovať od objednávateľa a s jeho súhlasom aj od príslušného organizátora a dopravcu informácie a súčinnosť. Objednávateľia, organizátori a dopravcovia sú povinní požadované informácie a súčinnosť

				bezodplatne poskytnúť."
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 12 (§ 8 ods. 1) Znenie pripomienky: Z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé znenie písm. n). Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	Vypustené
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 55 (§ 41 ods. 1) Znenie pripomienky: Z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé znenie písm. y). Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	Vypustené

ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 61 (§ 46) Znenie pripomienky: Z navrhovaného znenia požadujeme vypustiť celé znenie ods. 1. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie nepatrí do zákona, nakoľko ide z prevádzkového a tarifného hľadiska o významný zásah do fungovania systémov verejnej osobnej dopravy. V uvedenej otázke ide primárne o úlohu a rozhodnutie objednávateľa, ktorí až po vyhodnotení rizika potenciálneho úbytku tržieb alebo miery bezpečnosti cestujúcich, prikróčí k vhodnému riešeniu, a to prostredníctvom znenia Zmluvy o službách a ustanovení v Prepravnom poriadku, ktorý objednávateľ určuje v súčinnosti s príslušným dopravcom.	A	Vypustené
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 27 (§ 32 ods. 1) Znenie pripomienky: V ustanovení žiadame doplniť nové písmeno ab) v nasledovnom znení: "ab) stanovuje jednotnú metodiku výpočtu počtu prepravených osôb a výkonov v osobnej doprave, ktorá je podkladom pre vykazovanie štatistík pre Štatistický úrad" Odôvodnenie: V súčasnosti prebieha štatistické vykazovanie podľa pokynov stanovených dokumentov vydanými ŠÚ SR Metodické vysvetlivky k obsahu výkazu Dop 1-12 a Dop 6-01, doplnok č. 1 stanovuje postup výpočtu Prepravených osôb a doplnok č. 2 stanovuje postup výpočtu Výkonov v osobnej doprave (prepravené osobokilometre). Oba dokumenty sú značne zastarané - pri výpočtoch používajú koeficienty, ktoré dnes vôbec nezodpovedajú skutočnosti a vykazovaný počet cestujúcich najmä u dopravcov s nástupom všetkými dverami významne nadsadzujú.	A	Doplnené

		Výkony v osobnej doprave sa vypočítavajú z tržieb daného dopravcu, čo malo možno zmysel na začiatku 90-tych rokov, kedy sa v doprave využívali len mechanické pokladne s minimálnou evidenciou. Z dnešných predajných a informačných systémov je možné získať úplne presné, alebo výrazne presné údaje o precestovanej vzdialenosti každého cestujúceho. Takto koncipovaná metodika má dnes nielen komplikovaný výpočet, ale vyžaduje si ročne niekoľkonásobnú aktualizáciu dokumentu podľa toho, kedy sa u ktorého dopravcu zmení cenník. Dokumenty zároveň obsahujú značnú časť zbytočného textu - napr. Doplnok č. 1 stanovuje postup pre konkrétneho dopravcu (SAD Trnava) a obsahuje časť tarifných podmienok, ktoré na výpočet nemajú žiaden vplyv. Z uvedeného vyplýva, že výsledky sú značne nepresné a medzi jednotlivými dopravcami častokrát aj neporovnateľné. Pre účel objektívneho vyhodnocovania miery využívania jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy alebo dokonca pre stanovenie objektívnych koeficientov pre rozdeľovanie tržieb v integrovaných dopravných systémoch je aktuálny mechanizmus úplne nepoužiteľný a navyše vytvára nesprávne dojmy o výkonových parametroch rôznych dopravcov u jednotlivých objednávateľov. Navrhujeme preto, aby boli tieto dokumenty úplne prepracované, pričom garantom výpočtu bude práve Ministerstvo dopravy, do ktorého kompetencie doprava spadá a teda má na to najvhodnejšie odborné kapacity. Zároveň navrhujeme, aby nová metodika platila od roku 2028 (nové rozpočtové obdobie pre EU fondy) a aby údaje za roky 2026 a 2027 boli prepočítavané aj podľa starej aj novej metodiky s cieľom porovnania výpočtov a objektívneho zohľadnenia výsledkov starej aj novej metodiky (teda, aby neboli rozdielne		
--	--	---	--	--

		údaje medzi rokmi vnímané ako výrazná skoková zmena, ale aby bolo zrejmé aký vplyv má skutočná zmena počtu cestujúcich a aký vplyv má zmena metodiky).		
ÚMS Únia miest Slovenska	O	k čl. I bod 8 (§ 6 ods. 14) Znenie pripomienky: Navrhujeme ustanovenie doplniť tak, aby obsahoval postup, akým bude správny orgán bezodkladne informovať o udelení, zmene a odňatí povolenia. Odôvodnenie: Pre splnenie danej povinnosti zo strany správnych orgánov je potrebné zadefinovať postup a kam bude správny orgán zasielať danú informáciu.	ČA	Zadefinujeme oznámením alebo metodickým pokynom po prijatí legislatívy.
ÚMS Únia miest Slovenska	O	k čl. I bod 18 (§ 16b ods. 6) Znenie pripomienky: V ustanovení navrhujeme na konci pripojiť tieto slová „alebo označením v zmysle § 8 ods. 3. Odôvodnenie: V prípade zavádzania dopytovej dopravy ako súčasti mestského dopravného systému vzhľadom na prax označovať linky inak, ako pomenovaním geografickej lokality, požadujeme umožniť označiť túto dopravu ako linku podľa zaužívaného systému označovania v danom systéme.	A	Doplnené
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	§ 18 V rámci pripomienkového konania, združenie navrhuje doplniť do zákona 332/2023 Z.z. o verejnej osobnej doprave ustanovenia upravujúce prepravu detí a mládeže v rámci príležitostnej osobnej cestnej dopravy, a to s cieľom zvýšiť úroveň bezpečnosti tejto osobitne citlivej skupiny cestujúcich. Pri preprave školských zájazdov, záujmových krúžkov, športových podujatí a iných voľnočasových aktivít detí je prvoradým kritériom zabezpečenie ich maximálnej bezpečnosti.	N	Pripomienka je nad rámec novely zákona, predmetovo sa skôr hodí do zákona č. 106/2018 Z. z.

		Deti predstavujú osobitne zraniteľnú skupinu účastníkov cestnej premávky, preto je nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť nielen organizácii samotnej prepravy, ale najmä používaniu vozidiel s adekvátnou bezpečnostnou výbavou a bezpečnostnými systémami zodpovedajúcimi stanoveným homologizačným požiadavkám. V prípade, že dieťa cestuje autobusom v sprievode svojho zákonného zástupcu, má rodič alebo iná zodpovedná osoba možnosť ešte pred nástupom do vozidla posúdiť jeho stav a celkovú úroveň bezpečnosti. Ak rodič nadobudne presvedčenie, že vozidlo nespĺňa požadované štandardy môže sa rozhodnúť, že s dieťaťom do takého vozidla nenastúpi a prepravu odmietne. Odlišná situácia však nastáva pri školských zájazdoch, výletoch, súťažiach, športových aktivitách alebo záujmových krúžkoch, kde deti cestujú bez prítomnosti svojich zákonných zástupcov. Zodpovednosť v takýchto prípadoch preberá pedagóg, vedúci krúžku alebo iná poverená osoba vykonávajúca dozor, ktorá z povahy veci nemusí mať dostatok odborných znalostí na dôkladné posúdenie v predmetnej veci . Združenie ČESMAD Slovakia v záujme zvýšenia úrovne bezpečnosti prepráv detí navrhuje pre príležitostnú prepravu zavedenie jasne definovaného pravidla, ktoré by stanovilo osobitné požiadavky na výbavu autobusu používaného na prepravu školských zájazdov alebo iných voľnočasových aktivít detí a mládeže (organizovanú prepravu detí). Takéto opatrenie by sa vzťahovalo najmä na prípady, keď sa deti a mládež prepravujú bez prítomnosti svojich zákonných zástupcov a zodpovednosť za		
--	--	---	--	--

		ich bezpečnosť preberá škola, organizátor alebo poverená osoba vykonávajúca dozor. Navrhujeme aby určenie, ktorý autobus je vhodný na takúto prepravu, by malo byť založené predovšetkým na výbave konkrétneho vozidla, najmä v oblasti dôležitých bezpečnostných prvkov (určenie podľa homologizácie vozidla). Návrh možnej legislatívnej úpravy v zákone č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave: V § 18 ods. (4) navrhujeme na konci odstrániť bodku a doplniť: „a pri organizovanej preprave detí musia spĺňať osobitné podmienky xy)“ Alternatívne doplnenie nového odseku, ktorý by znel: () Dopravné prostriedky, ktoré sa používajú v príležitostnej autobusovej doprave na prepravu organizovanej skupiny detí musia spĺňať osobitné požiadavky xy).” alebo „()Organizované skupiny detí sa môžu prepravovať v príležitostnej autobusovej doprave len autobusmi, ktoré spĺňajú osobitné podmienky.xy)” Odkaz xy): Odkaz na vyhlášku 269/2024 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o verejnej osobnej doprave, kde sa doplní nový §, ktorý upraví požiadavky na výbavu autobusu alebo autokaru pri preprave detí. Z dôvodu poskytnutia autobusovým dopravcom dostatočného času na prispôbenie sa (prechodné obdobie) navrhujeme posunúť účinnosť tohto ustanovenia — oproti navrhovanej účinnosti návrhu zákona — na júl 2027.		
--	--	--	--	--

		Z nehôd autobusov vyplýva, že najväčšie riziká pre deti a žiakov z hľadiska bezpečnosti sú vypadnutie z vozidla, preťaženie konštrukcie, prevrátenie vozidla a spôsob evakuácie. Preto navrhujeme zdefinovať tieto štyri oblasti kritérií: Technický štandard vozidla • Z hľadiska konštrukcie vozidlo musí byť homologizované minimálne podľa predpisu EHK OSN č. 107 (ECE R107 Rev. 6) Pasívna bezpečnosť • Autobus by mal mať funkčné 2-bodové pásy na všetkých sedadlách a malo by byť povinné ich používať (kontrola pred jazdou) normy ECE R14-09 (sedadlá) a ECE R16-09 (pásy) Aktívna bezpečnosť • Povinné by mali byť pokročilejšie bezpečnostné systémy AEBS (autonómne núdzové brzdenie) podľa ECE R131-01a LDWS (sledovanie jazdného pruhu) podľa ECE R130-00 Bezpečnostná výbava a prevádzka • Povinnou výbavou by mala byť min 2 hasiace prístroje, rozšírená lekárnička (pre skupiny detí), jasne označené únikové východy. Dostupné minimálne 2 nezávislé únikové cesty s funkčnými núdzovými dverami (kontrola pred jazdou) Zároveň upozorňujeme na potrebu pravidelného prehodnocovania požiadaviek na bezpečnostné prvky autobusov využívaných pri príležitostnej preprave detí. Navrhujeme, aby sa takéto prehodnocovanie uskutočňovalo minimálne v dvojročných intervaloch.		
--	--	--	--	--

ŽSK Žilinský samosprávny kraj	Z	§16 Vypustiť pojem „správca“ z každého odstavca §16 a z každého súvisiaceho ustanovenia. Odôvodnenie: pojem správca nie je nikde v zákone definovaný. Jeho určenie je problematické, správcom by potom mohol byť ktokoľvek kto uzatvorí akúkoľvek zmluvu s vlastníkom nehnuteľnosti v ktorej bude označený za správcu. Takáto existujúca právna úprava umožňuje rozšírenie osôb-správco, ktoré môžu vyberať poplatky za vstupy.	N	Pripomienka nad rámec zákona. Na rozporovom konaní vysvetlené.
ŽSK Žilinský samosprávny kraj	Z	§ 16b Znenie § 16b, odstavca „(1) Dopytová doprava je poskytovanie prepravných služieb na vopred vymedzenom území, pri ktorom cestujúci nastupuje a vystupuje na zastávkach určených prevádzkovými podmienkami alebo na virtuálnych zastávkach, a pri ktorom sa trasa linky tvorí na základe objednávok cestujúcich.“ Nie je jasné v súvislosti so znením § 16b odstavca „(7) Virtuálnou zastávkou sa rozumie miesto, na ktorom dopravný prostriedok dopytovej dopravy zastavuje na nástup a výstup cestujúcich. Pri určení virtuálnej zastávky spolupracuje dopravca s objednávatelom. Virtuálna zastávka je určená zemepisnými súradnicami“. Odôvodnenie: objednávatelom je cestujúci podľa odstavca č. (1), preto nie je zrejmé kto je objednávatelom v odstavci č. (7). Rovnako nie je zrejmé čo je myslené spolupracou dopravcu s objednávatelom, keďže virtuálna zastávka môže byť na ktoromkoľvek mieste, ktoré si určí cestujúci.	N	Ustanovenie považujeme za zbytočné, keďže správanie vodiča a plánovanie virtuálnych zastávok predpokladá priamo uplatniteľný súlad s pravidlami cestnej premávky určenými zákonom č. 8/2009 Z. z. Virtuálne zastávky budú navyše priamo určené objednávatelom (podľa definície v zákone č.332/2023 Z. z.). Objednávatel je v rámci zákona jednoznačne

				vymedzený termín. Na rozporovom konaní vysvetlené.
ŽSK Žilinský samosprávny kraj	Z	§16b §16b – vypustiť v celom znení a rovnako aj nadväzných ustanoveniach týkajúcich sa dopytovej dopravy Odôvodnenie: nie je špecifikované jasné vymedzenie kde je možné využiť dopytovú dopravu, tak aby nebola konkurencieschopná pre pravidelnú prímestskú autobusovú dopravu, a nemala trhovú výhodu vďaka svojej pružnosti, flexibilita a možnosti zastaviť cestujúcemu priamo v celi svojej cesty, kde si cestujúci určí virtuálnu zastávku. Z toho potom vyplýva riziko presunu cestujúcich z prímestskej autobusovej dopravy prevádzkovanvej vo verejnom záujme na dopytovú dopravu prevádzkovanú súkromným dopravcom ako komerčnú dopravu.	N	Pripomienka nie je v súlade s predloženým znením zákona. Komerčná dopytová doprava prevádzkovaná na vlastné podnikateľské riziko je v zákone vylúčená.
ŽSK Žilinský samosprávny kraj	Z	§33, ods.(3) Znenie §33, ods.(3) „Národná dopravná autorita je na účely plnenia svojich úloh podľa tohto zákona oprávnená požadovať od objednávateľov, organizátorov a dopravcov informácie a súčinnosť a objednávateľa, organizátori a dopravcovia sú povinní požadované informácie a súčinnosť bezodplatne poskytnúť“ zmeniť na navrhované znenie: Národná dopravná autorita je na účely plnenia svojich úloh podľa tohto zákona oprávnená požadovať od objednávateľov informácie a súčinnosť a objednávateľa sú povinní požadované informácie a súčinnosť bezodplatne poskytnúť. Odôvodnenie: Keďže objednávateľ uzatvára zmluvu s	ČA	Zákon 332/2023 v aktuálne platnom znení, vrátane predloženej novelizácie, neobsahuje § 33. Na rozporovom konaní vysvetlené, znenie je upravené nasledovne: § 32 ods. 3 znie “Národná dopravná autorita je na účely plnenia svojich úloh

		dopravcom, iba objednávateľ je oprávnený poskytovať ministerstvom požadované informácie.		podľa tohto zákona oprávnená požadovať od objednávateľa a s jeho súhlasom aj od príslušného organizátora a dopravcu informácie a súčinnosť. Objednávateľa, organizátori a dopravcovia sú povinní požadované informácie a súčinnosť bezodplatne poskytnúť."
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MIRRI SR Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MOSR Ministerstvo obrany		Odoslané bez pripomienok		

Slovenskej republiky				
MPRVS Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MZSR Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MZVEZ SR Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MŠVVaMR Ministerstvo školstva, výskumu, vývoja a mládeže Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MŽPSR Ministerstvo		Odoslané bez pripomienok		

životného prostredia Slovenskej republiky				
NBÚ Národný bezpečnostný úrad		Odoslané bez pripomienok		
PMÚSR Protimonopolný úrad Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
ÚNMSSR Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
ÚPVSR Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
ÚVO Úrad pre verejné obstarávanie		Odoslané bez pripomienok		
ŠÚSR Štatistický úrad		Odoslané bez pripomienok		

Slovenskej republiky				
----------------------	--	--	--	--

Vznesené hromadné pripomienky

Subjekt	Podporovateľia	Pripomienka	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
K materiálu neboli pridané hromadné pripomienky.				

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1.	APZD – Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	6 (4o, 2z)	0 (0o, 0z)		
2.	AZZZ SR – Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	1 (0o, 1z)	0 (0o, 0z)		
3.	BBSK – Banskobystrický samosprávny kraj	12 (2o, 10z)	0 (0o, 0z)		
4.	BSK – BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	7 (1o, 6z)	0 (0o, 0z)		
5.	DPB, a.s. – Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	8 (8o, 0z)	0 (0o, 0z)		
6.	Dopravný úrad – Dopravný úrad	3 (3o, 0z)	0 (0o, 0z)		
7.	GPSR – Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	

8.	IDS BBSK – Organizátor IDS BBSK, a.s.	17 (17o, 0z)	0 (0o, 0z)		
9.	IDS Východ, s.r.o. – IDS Východ, s.r.o.	9 (9o, 0z)	0 (0o, 0z)		
10.	IDŽK, s.r.o. – Integrovaná doprava Žilinského a Trenčianskeho kraja, s.r.o.	9 (9o, 0z)	0 (0o, 0z)		
11.	KBS – Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
12.	KOZSR – Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	1 (0o, 1z)	0 (0o, 0z)		
13.	KSK – Košický samosprávny kraj	9 (1o, 8z)	0 (0o, 0z)		
14.	Klub 500 – Klub 500	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
15.	MDSR – Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
16.	MFSR – Ministerstvo financií Slovenskej republiky	2 (2o, 0z)	0 (0o, 0z)		
17.	MHSR – Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
18.	MINCRS – Ministerstvo cestovného ruchu a športu Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
19.	MIRRI SR – Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
20.	MKSR – Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
21.	MOSR – Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	

22.	MPRVSR – Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
23.	MPSVRSR – Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	2 (2o, 0z)	0 (0o, 0z)		
24.	MSSR – Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	16 (16o, 0z)	0 (0o, 0z)		
25.	MVSR – Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	1 (0o, 1z)	0 (0o, 0z)		
26.	MZSR – Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
27.	MZVEZ SR – Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
28.	Mesto Košice – Mesto Košice	14 (14o, 0z)	0 (0o, 0z)		
29.	MŠVVaMSR – Ministerstvo školstva, výskumu, vývoja a mládeže Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
30.	MŽPSR – Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
31.	NBS – Národná banka Slovenska	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
32.	NBÚ – Národný bezpečnostný úrad	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
33.	NKÚSR – Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
34.	NSK – Nitriansky samosprávny kraj	8 (1o, 7z)	0 (0o, 0z)		
35.	NSSR – Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X

36.	OAPSVLÚVSR – Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	6 (6o, 0z)	0 (0o, 0z)		
37.	OZ Lepšia doprava – Občianske združenie Lepšia doprava	11 (11o, 0z)	0 (0o, 0z)		
38.	PMÚSR – Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
39.	PSK – Prešovský samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
40.	RÚZSR – Republiková únia zamestnávateľov	2 (0o, 2z)	0 (0o, 0z)		
41.	SK8 – Samosprávne kraje Slovenska	9 (1o, 8z)	0 (0o, 0z)		
42.	SPPK – Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
43.	SVSLPRK – Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
44.	SŠHRSR – Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
45.	TSK – Trenčiansky samosprávny kraj	7 (1o, 6z)	0 (0o, 0z)		
46.	TTSK – Trnavský samosprávny kraj	11 (2o, 9z)	0 (0o, 0z)		
47.	UOOU SR – Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
48.	UPVSR POaZE – Úrad podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre Plán obnovy a znalostnú ekonomiku	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
49.	URSO – Úrad pre reguláciu sieťových odvetví	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X

50.	UpUPaVSR – Úrad pre územné plánovanie a výstavbu Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
51.	Verejnost' – Verejnost'	29 (29o, 0z)	0 (0o, 0z)		
52.	ZMOS – Združenie miest a obcí Slovenska	9 (0o, 9z)	0 (0o, 0z)		
53.	ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	12 (12o, 0z)	0 (0o, 0z)		
54.	hlavné mesto – Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	9 (2o, 7z)	0 (0o, 0z)		
55.	ÚDZS – Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
56.	ÚGKKSR – Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
57.	ÚJDSR – Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
58.	ÚMS – Únia miest Slovenska	13 (2o, 11z)	0 (0o, 0z)		
59.	ÚNMSSR – Úrad pre normalizáciu, metrologiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
60.	ÚPVSR – Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
61.	ÚVO – Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
62.	ÚVSR – Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
63.	Ústavný súd SR – Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X

64.	ČESMAD – ČESMAD Slovakia	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
65.	ŠÚSR – Štatistický úrad Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
66.	ŽSK – Žilinský samosprávny kraj	4 (0o, 4z)	0 (0o, 0z)		
	Spolu	252 (160o, 92z)	0 (0o, 0z)	14	18