

Dôvodová správa

A. Všeobecná časť

Účelom návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony je uľahčiť výkon činností, ktoré sú potrebné na prevádzku dráhy a dopravu na dráhe.

Po prijatí 4. železničného balíčka a transpozície smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016) v platnom znení a smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016) v platnom znení, sa predmetné smernice odkazovali na vykonávacie akty, ktoré postupne Komisia prijímala. K dnešnému dňu bolo prijatých niekoľko nariadení a rozhodnutí, ktoré upresňujú postup jednotlivých činností a právnych inštitútov, všeobecne upravených v smerniciach, čo výkon týchto činností značne komplikuje, najmä pri právnych inštitútoch, ktoré sú v smerniciach ustanovené len ako dočasné (register železničných vozidiel, register železničnej infraštruktúry, udeľovanie výnimiek z technických špecifikácií interoperability). Vzhľadom na túto skutočnosť je potrebné upresniť niektoré ustanovenia zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a doplniť ustanovenia na európsku legislatívu pre ľahšiu orientáciu konečných užívateľov.

Zároveň na základe poznatkov z aplikačnej praxe sa návrhom zákona upravuje nové prerozdelenie špeciálnych dráh. Návrhom zákona sa špeciálne dráhy rozdeľujú na tri kategórie. Prvou kategóriou je metro. Táto kategória vytvára legislatívny základ pre prípadnú výstavbu metra v budúcnosti. Druhou kategóriou sú lokálne dráhy. Do tejto kategórie sú zahrnuté koľajové dráhy, ktoré slúžia na regionálnu verejnú osobnú dopravu a od železničných dráh sa líšia svojím rozchodom, napäťovou sústavou, charakterom prevádzky, prípadne aj prenosom ťažnej sily (ozubnicou). Tretou kategóriou sú turisticko - hospodárske dráhy. Sem patria všetky historické lesné, poľné a detské železničky, ktorých hlavným účelom nie je každodenná preprava cestujúcich do práce či do školy, ale slúžia turistickým, kultúrnym a iným spoločenským potrebám. Pre každú kategóriu budú vykonávacími predpismi nastavené požiadavky na dráhy, dráhové vozidlá a spôsobilosť osôb podieľajúcich sa na zabezpečení prevádzky dráhy a dopravu na dráhe zodpovedajúce charakteru dráhy.

Zníženie veku pre osobu, ktorá žiada o vydanie preukazu rušňovodiča. Ustanovuje sa vek 19 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo, ale len na území Slovenskej republiky. Európska legislatíva ustanovuje vek 20 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo v rámci viacerých štátov Európskej únie. Zníženie veku v rámci územia Slovenskej republiky vyplynulo z otvárania nových študijných odborov na stredných školách, ktoré budú čiastočne pripravovať uchádzačov na výkon povolania rušňovodič. V prípade úspešného absolvovania maturitnej skúšky, dokončenia odbornej prípravy vo vzdelávacom zariadení a úspešnom vykonaní skúšky, do dosiahnutia veku 20 rokov, môžu absolvovať zácvik v železničnej spoločnosti, pre ktorú budú vykonávať túto profesiu.

V záujme zníženia administratívnej záťaže podnikateľského prostredia sa upravuje možnosť predkladania kópii k vydaniu preukazu na vedenie dráhového vozidla po uplynutí jeho

platnosti, keďže predkladanie originálov dokladov alebo ich osvedčených alebo overených kópií je pre žiadateľov zbytočne administratívne a finančne zaťažujúce, najmä z dôvodu, že ide o podklad správneho konania, ktorého hodnovernosť si správny orgán pred vydaním rozhodnutia v prípade pochybností môže kedykoľvek overiť.

Návrh zákona upravuje nový inštitút licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru za súčasného udržania bezpečnosti, keďže ako ukázala aplikačná prax, doterajšie požiadavky pre prevádzkovateľov vlečiek, ktorí zachádzajú na železničnú sieť sú neprimerane prísne.

Predkladaný návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi a nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, inými zákonmi a medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná, a v súlade s právom Európskej únie.

Návrh zákona bude mať pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy a pozitívny a negatívny vplyv na podnikateľské prostredie. Nebude mať sociálne vplyvy, ani vplyv na služby verejnej správy pre občana, na informatizáciu spoločnosti, životné prostredie a na manželstvo, rodičovstvo a rodinu.

B. Osobitná časť

Čl. I

K bodom 1 a 2:

Spresenie definície špeciálnej dráhy, ktorá nemusí byť nezaústená do železničnej dráhy (napr. na prepravu nových vozidiel môže existovať koľaj, ktorá spája špeciálnu dráhu so železničnou dráhou), ale musí byť od nej funkčne oddelená. Funkčným oddelením sa rozumie, že dráha je prevádzkovaná nezávisle od technických špecifikácií železničnej dráhy a vozidlá železničnej dráhy nemôžu po špeciálnej dráhe plynulo pokračovať v jazde a vozidlá špeciálnej dráhy nemôžu plynulo pokračovať v jazde po železničnej dráhe. Odstránenie zmätočnej informácie o tom, že medzi špeciálne dráhy môžu patriť aj železničné dráhy. Špeciálne dráhy nie sú železničnými dráhami.

Medzi špeciálne dráhy boli doposiaľ zahrnuté kategórie koľajových dráh, ktoré síce spájalo funkčné oddelenie od železničného systému, ale inak spolu nesúviseli. V aplikačnej praxi spôsobovalo prevádzkovateľom dráh a dráhovým podnikom značné ťažkosti dodržiavať požiadavky nastavené pre metro aj na historických dráhach slúžiacich turistickým, kultúrnym a iným spoločenským potrebám, ako sú lesné či poľné železničky. Po novom sú špeciálne dráhy rozdelené na tri kategórie. Prvou kategóriou je metro. Táto kategória vytvára legislatívny základ pre prípadnú výstavbu metra v budúcnosti. Druhou kategóriou sú lokálne dráhy. Do tejto kategórie sú zahrnuté koľajové dráhy, ktoré slúžia na regionálnu verejnú osobnú dopravu a od železničných dráh sa líšia svojím rozchodom, napäťovou sústavou, charakterom prevádzky, prípadne aj prenosom ťažnej sily (ozubnicou). Tretou kategóriou sú turisticko - hospodárske dráhy. Sem patria všetky historické lesné, poľné a detské železničky, ktorých hlavným účelom nie je každodenná preprava cestujúcich do práce či do školy, ale slúžia turistickým, kultúrnym a iným spoločenským potrebám. Pre každú kategóriu budú vykonávacími vyhláškami nastavené požiadavky na dráhy, dráhové vozidlá a spôsobilosť osôb podieľajúcich sa na zabezpečení prevádzky dráhy a dopravy na dráhe zodpovedajúce charakteru dráh. Požiadavky na metro sú najprísnejšie, požiadavky na turisticko - hospodárske dráhy najmenej prísne, ale

v každom ohľade zaručujúce bezpečnosť cestujúcich a osôb, ktoré sa podieľajú na prevádzke dráhy a dráhovej dopravy.

K bodu 3:

Spresňuje sa ustanovenie k vymedzeniu obvodu dráhy z dôvodu rôznych výkladov daného ustanovenia v aplikačnej praxi vo vzťahu k špeciálnej dráhe. Zároveň sa zosúladuje pojem so zákonom č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

K bodu 4:

Vzhľadom na zdobrovoľnenie technických noriem sa pridáva možnosť upraviť podmienky hlavnej prehliadky mosta a zaťažovacej skúšky aj v inej technickej špecifikácii.

K bodu 5:

Legislatívnotechnická úprava.

K bodu 6:

Navrhujeme doplnenie podmienok zriadenia dočasného úrovňového križovania železničnej trate s pozemnou komunikáciou a to hlavne z dôvodu urýchlenia postupov modernizácie a obnovy železničnej siete resp. odstránenia následkov prírodnej katastrofy alebo nehody na železničnej sieti so súhlasom ministerstva pre zachovanie plynulosti cestnej dopravy a prevádzkyschopnosti železničnej dopravy.

K bodu 7:

Zosúladenie s § 70 ods. 10 zákona.

K bodu 8:

Určenými technickými zariadeniami sú v súčasnosti aj technické zariadenia, ktoré priamo s prevádzkovaním dráhy a dopravy na dráhe nesúvisia. Neexistuje pritom relevantný dôvod na to, aby sa na tieto technické zariadenia vzťahovali osobitné dráhové predpisy iba preto, že sú umiestnené v obvode dráhy a sú súčasťou dráhy. Technické zariadenia, ktoré priamo nesúvisia s prevádzkovaním dráhy a dopravy na dráhe, sú novelou zaradené medzi vyhradené technické zariadenia za účelom jednoznačnosti v legislatíve, konkrétne odstránenia sporných prípadov, kedy sa na jedno technické zariadenie vzťahuje vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach aj vyhláška Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky č. 508/2009 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci s technickými zariadeniami tlakovými, zdvíhacími, elektrickými a plynovými a ktorou sa ustanovujú technické zariadenia, ktoré sa považujú za vyhradené technické zariadenia v znení neskorších predpisov.

K bodu 9:

Zosúladenie terminológie s aplikačnou praxou a s Poriadkom pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je Dodatkom C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (vyhláška č. 8/1985 Zb.) v platnom znení.

K bodu 10:

Doplnenie celého rozsahu činností na určených technických zariadeniach.

K bodu 11:

Legislatívnotechnická úprava.

K bodu 12:

Vzhľadom na novonavrhovanú úpravu systému špeciálnych dráh sa upravujú aj vozidlá, ktoré sú spôsobilé po jednotlivých druhoch špeciálnej dráhy jazdiť.

K bodu 13:

Spresenie definície v súlade s čl. 2 ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016) v platnom znení (ďalej len „smernica (EÚ) 2016/797 v platnom znení“), keďže môže ísť aj o vozidlo momentálne nepoužívané (odstavené, uložené v sklade a pod.).

K bodu 14:

Doplnenie doposiaľ v zákone chýbajúcich definícií električky a vozidla špeciálnej dráhy.

K bodu 15:

Pre jednoznačnosť sa uvádza vylúčenie uplatňovania piatej časti zákona, ktorá nadväzuje na štvrtú časť. Pri prevádzke drezín nie je potrebné vykonávať vyšetrenie ako pri riadnej prevádzke železničnej dopravy.

K bodu 16:

Zosúladenie ustanovenia v nadväznosti na novonavrhovanú úpravu skúšobnej prevádzky v § 24a.

K bodu 17:

Stanovenie konkrétnych kategórií dráhových vozidiel, pri ktorých nie je potrebné dodržať všetky podmienky podľa odsekov 1 až 7. Na historické vozidlá sa nemôžu vzťahovať podmienky ako na súčasné vozidlá, pretože v čase výroby týchto vozidiel platili iné legislatívne a technické požiadavky ako v súčasnosti a nie je možné, aby historické vozidlá spĺňali všetky súčasné legislatívne a technické požiadavky, a zároveň si zachovali svoju historickú hodnotu. Pri niektorých skúškach by dokonca mohli byť historické vozidlá, ktoré existujú väčšinou v jednom exemplári, poškodené.

K bodu 18:

Ustanovenie § 22a rieši špeciálnu kategóriu železničných vozidiel, ktorými sú vozidlá na miestne, historické alebo turistické účely a železničné vozidlá pre vlečky. Úpravu znenia tohto ustanovenia vyvolala aplikačná prax, kedy bolo potrebné povoliť vozidlo neschváleného typu, pri ktorom by malo samotnému povoleniu s ohľadom na ustanovenie § 22 zákona, ktorého podmienky sa na § 22a vzťahujú primerane, ale iba v časti uvádzania týchto vozidiel do prevádzky, predchádzať aj povolenie typu. Navrhuje sa, aby v prípade, ak ide o vozidlo uvedenej kategórie, ktorého typ nebol v minulosti schválený, tento typ povolil bezpečnostný orgán, primerane podľa podmienok podľa § 22. Nakoľko v ustanovení § 22a sú obsiahnuté aj vozidlá, na ktoré sa v súlade s ustanovením § 62 ods. 5 písm. d) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nevzťahujú ustanovenia štvrtej časti tohto zákona o interoperabilite železničného systému, pričom ide v nadväznosti na ustanovenie 3.2.1.6 prílohy II vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) č. 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené

v článku 47 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26. 10. 2018) a čl. 47 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení o vozidlá, ktoré boli povolené po prvý raz v tretej krajine, a ktoré majú byť následne použité v členskom štáte ako súčasť spoločného vozového parku železničného systému Európskej únie, teda ide o povolené vozidlá, ktoré je potrebné uviesť na trh v rámci Európskej únie, navrhuje sa terminologicky rozlíšiť vydávanie povolení bezpečnostným orgánom pre tieto vozidlá, a to slovným spojením „povolenie na uvedenie na trh“ a teda obsiahnuť a terminologicky rozdeliť povoľovanie vozidiel uvedených v § 22a do prevádzky v rámci Európskej únie a uvádzanie na trh Európskej únie vozidiel uvedených v § 22a z tretieho štátu.

K bodu 19:

Legislatívnotechnická úprava.

K bodu 20:

Doplnenie doteraz chýbajúcich definícií skúšobnej prevádzky a skúšobnej jazdy dráhového vozidla po oprave s cieľom odstrániť nejednoznačný výklad povinností vyplývajúcich z ustanovení § 22. Pri skúšobných jazdách dráhových vozidiel po oprave je postačujúci súhlas prevádzkovateľa dráhy, zatiaľ čo pri obnovách väčšieho rozsahu, modernizáciách, podstatných zmenách dráhových vozidiel a uvádzaní dráhových vozidiel na trh alebo do prevádzky je skúšobná jazda súčasťou skúšobnej prevádzky, na ktorú už je okrem súhlasu prevádzkovateľa dráhy požadované aj povolenie bezpečnostného, resp. schvaľovacieho orgánu. Pri skúšobných jazdách železničných vozidiel, ktoré sú uvedené na trh v inom členskom štáte alebo v treťom štáte a nie sú povolené na prevádzku na území Slovenskej republiky, sa vyžaduje iba súhlas prevádzkovateľa dráhy, pretože povoľovanie bezpečnostným orgánom by bolo redundantné a znamenalo by zbytočnú byrokratickú záťaž pre dráhový podnik a údržbárske dielne. Pri vozidlách električkových dráh, trolejbusových dráh a špeciálnych dráh sa (rovnako ako v súčasnosti) vyžaduje povolenie skúšobnej jazdy vozidla, ktoré je schválené v inom členskom štáte alebo treťom štáte a nie je schválené na prevádzku na území Slovenskej republiky schvaľovacím orgánom, pretože pri takmer všetkých takýchto dráhach je prevádzkovateľ dráhy a dopravy na dráhe zhodný, a preto by nemusela byť pri inom riešení zaistená nestrannosť pri rozhodovaní.

K bodu 21:

V súčasnosti sa pri údržbe, obnove alebo modernizácii dráhy využívajú mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu infraštruktúry, ktoré nevykonávajú dopravnú činnosť na príslušnej železničnej infraštruktúre v prevádzke podľa príslušných ustanovení právnych aktov Európskej únie a platnej vnútroštátnej legislatívy Slovenskej republiky. Takto neprevádzkovaná dráha sa považuje za pracovisko. Tým, že sa považuje za pracovisko dochádza k tomu, že hlavne u mobilných zariadení na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry tieto vozidlá nemusia byť evidované v Európskom registri vozidiel ani vo vnútroštátnom registri železničných vozidiel, vlastník vozidiel nemusí byť držiteľom značky VKM (Vehicle Keeper Marking), nemusí byť držiteľom licencie železničného podniku resp. dráhového podniku, nemusí byť subjektom zodpovedným za údržbu (ECM), obsluha železničných vozidiel nemusí byť držiteľom preukazu rušňovodiča a nie je potrebné prideliť vozidlu Európske číslo železničného vozidla (EVN).

Tým, že sa umožní zjednodušenie používania mobilných zariadení na výstavbu a údržbu infraštruktúry dochádza aj k úprave vynakladania finančných prostriedkov na ich údržbu a prevádzku.

K bodu 22:

Ustanovuje sa vek 19 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo, ale len na území Slovenskej republiky. Európska legislatíva ustanovuje vek 20 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo v rámci viacerých štátov Európskej únie. Zníženie veku v rámci územia Slovenskej republiky vyplynulo z otvárania nových študijných odborov na stredných školách, ktoré budú čiastočne pripravovať uchádzačov na výkon povolania rušňovodič. V prípade úspešného absolvovania maturitnej skúšky, dokončenia odbornej prípravy vo vzdelávacom zariadení a úspešnom vykonaní skúšky, do dosiahnutia veku 20 rokov, môžu absolvovať zácvik u dopravcu, pre ktorého budú vykonávať túto profesiu.

K bodu 23:

Predkladanie originálov dokladov alebo ich osvedčených alebo overených kópií je pre žiadateľov zbytočne administratívne zaťažujúce, najmä z dôvodu, že ide o podklad správneho konania, ktorého hodnovernosť si správny orgán pred vydaním rozhodnutia v prípade pochybností môže kedykoľvek overiť. V daných prípadoch ide o doklady, ktoré môže, v rámci zákonného splnomocnenia na predkladanie žiadostí, za zamestnanca ako náležitosti podania dokladať zamestnávateľ, ktorému už v pracovnom vzťahu boli tieto doklady predložené zamestnancom, za účelom preukázania uvedených skutočností v pracovnom vzťahu. Zamestnávateľ však často nedisponuje ich originálmi, len kópiami, nakoľko ich po overení vráti zamestnancovi alebo disponuje originálom, ktorý si potrebuje ponechať v rámci svojej evidencie a kontroly zamestnancov.

Držiteľ preukazu rušňovodiča musí pre zachovanie platnosti preukazu preukazovať splnenie podmienky zdravotnej a psychickej spôsobilosti, na základe čoho je nedôvodné, aby to preukazoval aj na účely vydania preukazu na vedenie dráhového vozidla špeciálnej dráhy, keďže požiadavky na zdravotnú a psychickú spôsobilosť sú pre rušňovodičov prísnejšie ako na vodičov vozidla špeciálnej dráhy.

K bodu 24:

Odborná spôsobilosť skúšobného komisára nie je determinovaná jeho vekom, ale odborným vzdelaním a praxou. V prípade skúšobného komisára oprávneného vykonávať praktickú skúšku uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla bola táto požiadavka navyše redundantná, pretože už bola zabezpečená prostredníctvom požiadavky na minimálny vek vodiča hnacieho dráhového vozidla v kombinácii s požiadavkou na prax vo vedení dráhového vozidla 10 rokov.

K bodu 25:

Aplikačná prax preukázala, že pri výkone technicko-bezpečnostnej skúšky traťových strojov musí byť skúšobný komisár hlavne odborne spôsobilý po stránke konštrukčnej, technickej a výpočtovej vo veci prevádzkyschopnosti dráhových vozidiel, na čo mu postačuje byť držiteľom platného osvedčenia o odbornej spôsobilosti. Tieto odborné podmienky prevažne spĺňajú zamestnanci výrobcu dráhových vozidiel, ktorí však nie sú držiteľmi preukazu na vedenie dráhového vozidla. Pri výkone skúšky skúšajúci komisár priebežne monitoruje a vyhodnocuje správanie sa vozidla podľa podmienok skúšky a nevykonáva dopravnú činnosť.

K bodu 26:

Doplnenie dopravného vzdelania vychádza z aplikačnej praxe a zmien náplne odborov štúdií na vysokých školách a univerzitách v Slovenskej republike a Európskej únii. Zároveň vzhľadom na odbornú prax, ktorú musí spĺňať, je vysokoškolské vzdelanie prvého stupňa postačujúce.

K bodom 27 až 29:

Podľa aplikačnej praxe využiť dráhu, ktorá už neslúži dopravnej obslužnosti územia na účel prevádzkovania koľajovej nemotorovej dopravy alebo dočasného vybudovania miestnej komunikácie určenej pre chodcov, chodníka alebo miestnej komunikácie pre cestnú nemotorovú dopravu môžu aj vlastníci dráh, ktoré sú v súkromnom vlastníctve, hlavne prestavba vlečiek na cyklotrasy, preto sa tento právny inštitút rozširuje na všetky dráhy bez ohľadu na druh vlastníctva. V súčasnosti je možné vybudovať cyklotrasu na dráhe, ktorá nie je v štátnom vlastníctve, len postupom zrušenia a odstránenia dráhy, čo je náročnejší proces z finančného, ako aj z časového hľadiska.

K bodu 30:

Z aplikačnej praxe vyplynulo, že je potrebné mať vnútorné predpisy vypracované už pri žiadosti o povolenie prevádzkovať dráhu, aby podliehali posúdeniu regulačného orgánu spôsobilosti prevádzkovania dráhy.

K bodu 31:

Vzhľadom na trojročnú prax a postačujúce aj stredoškolské vzdelanie, sa znižuje požiadavka dosiahnutého stupňa vysokoškolského vzdelania.

K bodu 32:

Uloženie pokuty a zrušenie povolenia na prevádzkovanie dráhy sú dva právne inštitúty, ktoré majú rozdielny účel, preto nie je vhodné zrušenie povolenia podmieňovať právoplatným ukončením konania o uložení pokuty. Pokuta je následkom porušenia zákona, pričom zrušenie povolenia na prevádzkovanie dráhy je nástrojom správneho orgánu, ktorým má urýchlene zamedziť existencii povolenia na prevádzkovanie dráhy v prípade, ak prevádzkovateľ dráhy nedodríava podmienky uvedené v povolení napriek písomnému upozorneniu orgánu štátneho dozoru. Nemožnosť začať v tomto prípade konanie, kým nedôjde k právoplatnému ukončeniu konania o pokute, môže pri lehotách správneho konania zmariť ochranný účel tohto ustanovenia voči spoločenskému záujmu chránenému týmto ustanovením, a to bezpečnému prevádzkovaniu dráhy.

K bodu 33:

Doplnenie povinnosti pre prevádzkovateľa dráhy vyplynula z aplikačnej praxe. Povolenie na prevádzkovanie dráhy sa vydáva na dobu neurčitú a regulačný orgán nemá kompetenciu žiadať tieto údaje ani v rámci štátneho odborného dozoru.

K bodu 34:

Legislatívnotechnická úprava.

K bodu 35:

Povinnosť absolvovať dve preškolenia za rok pre zamestnancov iných dráh ako železničných sa v aplikačnej praxi ukázala ako zbytočná. Vnútorné predpisy na týchto dráhach nepodliehajú tak často zmenám, aby bolo potrebné uskutočňovať dve preškolenia za rok. Dráhové podniky majú dlhodobý problém s nedostatkom prevádzkových zamestnancov a je pre nich príťaž, ak každý z týchto zamestnancov 2 dni v roku nemôže vykonávať svoju prácu,

pretože sa musí zúčastniť preškolenia. V prípade potreby môže naďalej dráhový podnik uskutočniť viac preškolení za rok.

K bodu 36:

Úprava terminológie pre jednoznačný výklad zákona.

K bodu 37:

Rozdiel medzi psychoterapeutickou a psychologickou starostlivosťou je nielen v odlišnej odbornej terminológii, ale najmä v odlišnej forme prípravy psychológa na výkon certifikovanej pracovnej činnosti psychoterapia a certifikovanej pracovnej činnosti dopravná psychológia a s tým následne súvisiacimi kompetenciami dopravného psychológa a kompetenciami psychoterapeuta. Odbornú psychologickú starostlivosť v zmysle psychologickkej intervencie má kompetenciu poskytnúť v prvom kontakte s účastníkom traumatizujúcej udalosti aj dopravný psychológ, ktorý neabsolvoval certifikačnú prípravu v certifikovanej pracovnej činnosti psychoterapia. Táto posttraumatická starostlivosť nie je psychoterapia, ale forma krízovej intervencie, po ktorej môže a nemusí nastúpiť psychoterapia (individuálne od účastníka a jeho zvládajúcich mechanizmov dopravný psychológ v prvom kontakte zhodnotí, či stačí jedno stretnutie, prípadne je vhodné ďalšie vedenie klienta formou krízovej intervencie; resp. či je potrebné dlhodobé psychoterapeutické vedenie, ktoré následne odporučí klientovi absolvovať u psychoterapeuta). Krízová intervencia si spravidla vyžaduje kratšiu časovú dotáciu, o psychoterapii sa uvažuje z dlhodobého hľadiska.

Akákoľvek nehodová udalosť s následkami uvedenými v legislatíve je z psychologického hľadiska vnímaná ako traumatizujúca udalosť, ktorá môže výrazne ovplyvniť správanie a konanie účastníka. Intenzita vplyvu takejto udalosti závisí od závažnosti miery ohrozenia a zvládajúcich mechanizmov účastníka. Bezprostredne po nehodovej udalosti (alebo akejkolvek inej traumatizujúcej udalosti) účastník nemusí na vedomej úrovni vnímať potrebu psychologickej pomoci. Následky takýchto udalostí však môžu spôsobiť hlboký duševný otras, ktorý môže mať vplyv na prežívanie a ďalšie konanie človeka a tento si vôbec nemusí uvedomovať, že to súvisí s traumatickou udalosťou. Aj s odstupom času môžu nastúpiť psychické a telesné príznaky, súvisiace s traumou, napr. opätovné prežívanie extrémneho zážitku, poruchy spánku (nespavosť, desivé sny), podráždenosť, úzkostné reakcie, nesústredenosť a s ňou spojená možná zvýšená chybovosť, pocity bezmocnosti, apatia. Pri neriešenej traume sa tieto príznaky môžu stať chronickými. Cieľom psychologickkej intervencie by v obdobných prípadoch malo byť poskytnutie opory účastníkovi traumatickej udalosti, zmierniť jej následky, zamedziť rozvinutie príznakov do posttraumatickej reakcie a tým predchádzať psychickým poruchám, ktoré by mohli ohroziť bezpečný výkon človeka v práci. Čím skoršia je pomoc psychológa, tým je väčšia pravdepodobnosť, že traumatická udalosť nebude potlačená, následne je predpoklad, že intervencia bude menej časovo náročná a je predpoklad, že nebude potrebná dlhodobá psychoterapeutická starostlivosť. Toto by malo byť aj záujmom zamestnávateľa, pričom je dôležité nezamieňať si psychologickú starostlivosť za psychologické vyšetrenie.

K bodu 38:

Zákon o dráhach je predpisom upravujúcim všeobecnú úpravu manažéra infraštruktúry, ktorým môže byť podľa smernice EP a R č. 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor viac subjektov v jednom členskom štáte. V jednotlivých členských štátoch je bežnou praxou, že majú viac manažérov infraštruktúry. Z uvedeného dôvodu bolo potrebné predmetný odkaz na zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železničiaroch Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov vypustiť, pretože

ustanovenie by bolo voči druhému subjektu, ktorý by prejavil záujem vykonávať postavenie manažéra infraštruktúry nevykonateľné.

K bodu 39:

Opatrenia a postupy uplatňované v prípade meškania vlakov spôsobené nehodou, mimoriadnou udalosťou alebo poruchou, ktorá zapríčinila dočasné vyradenie časti železničnej infraštruktúry z prevádzky, predstavuje dôležitý nástroj na riešenie problematiky meškania vlakov. Obsahom týchto opatrení a postupov je najmä čakací čas na prípojné vlaky, uprednostnenie jednotlivých kategórií vlakov alebo možnosť navýšenia čakacieho času v odôvodnených prípadoch.

K bodom 40 až 42:

Zosúladenie obsahovej stránky podnikateľského plánu s čl. 5 a 8 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012) v platnom znení (ďalej len „smernica 2012/34/EÚ v platnom znení“). Zároveň sa upresňuje, vzhľadom na nejednoznačný výklad, že žiadatelia o kapacitu infraštruktúry sa môžu vyjadrovať len k taxatívne vymedzeným informáciám, ktoré sú im poskytnuté, nie k celému podnikateľskému plánu.

K bodu 43:

Vypustenie ustanovenia, ktoré je duplicitné oproti ustanoveniu § 18 ods. 1 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení zákona č. 259/2015 Z. z.

K bodom 44 a 45:

Vzhľadom na skutočnosť, že vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 869/2014 z 11. augusta 2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 239, 12.8.2014), v ktorom boli definované subjekty, ktoré môžu podať žiadosť o skúšku hospodárskej rovnováhy bolo zrušené a nahradené vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/1795 z 20. novembra 2018, ktorým sa stanovuje postup a kritériá uplatňovania skúšky hospodárskej rovnováhy podľa článku 11 smernice 2012/34/EÚ v platnom znení, ktorom sa subjekty definujú len odkazom na smernicu 2012/34/EÚ v platnom znení, subjekty sa priamo špecifikujú.

K bodu 46:

Pôvodne boli požiadavky na tvorbu cestovného poriadku transpozíciou smernice 2012/34/EÚ v platnom znení. Tá však bola neobvyklým spôsobom novelizovaná delegovaným rozhodnutím Komisie (EÚ) 2017/2075 zo 4. septembra 2017, ktorým sa nahrádza príloha VII k smernici 2012/34/EÚ v platnom znení. Keďže rozhodnutia nie je možné transponovať do vnútroštátneho práva, aby nevznikla duplicita právnej úpravy, za účelom prehľadnosti konečných užívateľov sa implementácia vykoná odkazom na predmetné rozhodnutie.

K bodu 47:

V prípade prvotnej prípravy cestovného poriadku má manažér infraštruktúry povinnosť vyvinúť maximálne úsilie pre to, aby vyhovel všetkým požiadavkám žiadateľov. V prípade, ak im nevyhovie, nastupuje proces koordinácie a v prípade neúspechu, nastáva preťaženie železničnej infraštruktúry. To však neplatí pri dodatočných požiadavkách, ako sa žiadatelia mylne domnievajú. Pre jednoznačný výklad zákona sa dopĺňa platné znenie.

K bodu 48:

Obmedziť alebo zastaviť prevádzku nie je potrebné len z dôvodu akútnej rekonštrukcie, modernizácie alebo obnovy, ale aj plánovanej. Zároveň sa v súlade s platnou legislatívou pridáva aj pojem modernizácia.

K bodu 49:

Ustanovením § 51 ods. 3 je transponované ustanovenie čl. 54 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ v platnom znení. Anglické znenie predmetného ustanovenia smernice: „In an emergency and, where absolutely necessary, on account of a breakdown making the infrastructure temporarily unusable, the train paths allocated may be withdrawn without warning for as long as is necessary to repair the system.“ Aj v kontexte s ustanovením § 51 ods. 2 zákona, resp. čl. 54 ods. 1 smernice máme za to, že pojem „breakdown“ (porucha) uvedený v § 51 ods. 3 zákona, resp. čl. 54 ods. 2 smernice nezahŕňa len „technickú poruchu“, ale vo všeobecnosti udalosť, ktorá zapríčiní dočasné vyradenie časti železničnej infraštruktúry z prevádzky. Rovnako je podľa nášho názoru nelogické, aby manažér infraštruktúry mohol odňať vlakové trasy z dôvodu poruchy (napr. porucha zabezpečovacieho zariadenia), ale nemohol tak spraviť v prípade nehody, alebo mimoriadnej udalosti.

K bodu 50:

Doplnenie ustanovenia rieši dvojaký výklad prípadne svojvoľnosť výkladu procesu vyžiadania informácií a údajov regulačným orgánom na účel kontroly dodržiavania transparentných a nediskriminačných podmienok prístupu na železničnú infraštruktúru, k servisným zariadeniam a službám v nich poskytovaným.

K bodu 51:

Zosúladenie terminológie s odsekom 3.

K bodu 52:

Čl. 42 smernice 2012/34/EÚ v platnom znení necháva na zvážení členského štátu, či bude požadovať predchádzajúce schválenie rámcovej dohody regulačným orgánom. Ukazuje sa (v rámci prípravy TTR Project - Timetabling and capacity redesign), že v praxi by výkon tejto kompetencie spôsoboval neprimerané komplikácie v procese uzatvárania rámcových dohôd. Samotný inštitút rámcových dohôd spadá do problematiky pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry manažérom infraštruktúry, ktorá je legislatívou Slovenskej republiky ponechaná na manažéra infraštruktúry a regulačný orgán plní len kontrolnú a prípadne reparačnú funkciu tohto procesu (nie schvaľovaciu). Schvaľovanie (len) rámcových dohôd sa teda navyše aj systémovo vymyká takémuto nastaveniu. Následná kontrola rámcových dohôd z hľadiska ich transparentnosti a nediskriminácie je možná v rámci výkonu kompetencie regulačného orgánu podľa ustanovenia § 52 ods. 1 a ods. 3 písm. c) zákona.

K bodu 53:

Doplnenie kompetencií regulačného orgánu v nadväznosti na už prijaté ustanovenia zákona. Čo sa týka kompetencie konzultácie so zástupcami užívateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy, tie sa uskutočňujú v súlade so smernicou 2012/34/EÚ v platnom znení a na základe požiadavky zo strany Európskej komisie a ostatných regulačných orgánov na pravidelnej báze alebo podľa potreby aspoň raz za dva roky. Ich účelom je zohľadniť názory užívateľov služieb železničnej dopravy na železničný trh.

K bodu 54:

Rozšírenie ochrany obchodného tajomstva aj na prevádzkovateľov servisného zariadenia.

K bodu 55:

Spresňuje sa definícia železničného systému na území Slovenskej republiky v zmysle pojmu „existujúci železničný systém“, ako ho vymedzuje smernica (EÚ) 2016/797 v platnom znení, ktorá v súčasnosti tvorí základ železničnej legislatívy Európskej únie. Na rozdiel od železničného systému Európskej únie, definovaného ako súbor viacerých subsystémov, existujúci systém tvoria infraštruktúra a vozidlá, ktoré ju používajú, pričom infraštruktúra sa člení na železničné trate a iné pevné zariadenia železničnej siete (traťová časť zabezpečovacieho zariadenia, elektrické trakčné zariadenia). Pojem železničné dráhy, ktorý obsahovala doterajšia definícia, v sebe zahŕňa okrem železničných tratí aj vlečky, na ktoré sa však ustanovenia štvrtej časti zákona nevzťahujú.

K bodu 56:

Vzhľadom na úpravu transeurópskej dopravnej siete v nariadeniach Európskej únie sa stali tieto ustanovenia obsolentnými.

K bodu 57:

Spresnenie pojmu „železničné infraštruktúry v súkromnom vlastníctve“ pre jednoznačnosť pri aplikácii predmetného ustanovenia na vlečky, v kontexte ustanovení právnych predpisov Európskej únie týkajúcich sa interoperability železničného systému.

K bodu 58:

Legislatívnotechnická úprava.

K bodu 59:

V prípade absencie základných požiadaviek na niektoré časti subsystému alebo komponentu je možné použiť aj prijateľné prostriedky preukázania zhody, ktorými sú nezáväzné stanoviská vydané príslušným správnym orgánom v oblasti posudzovania zhody alebo aj nezáväzné stanoviská agentúry. Tieto stanoviská predstavujú minimálne požiadavky na posúdenie zhody, avšak po ich použití už nie je potrebný žiadny iný spôsob posúdenia zhody.

K bodu 60:

Vzhľadom na skutočnosť, že slovenskou technickou normou nie je možné prebrať právne záväzný akt Európskej únie, vypúšťa sa predmetná špecifikácia.

K bodu 61:

Úpravou sa dopĺňa odkaz na vykonávacie nariadenie, ktoré upravuje postup a minimálne požiadavky na uplatnenie si výnimky z technickej špecifikácie interoperability na subsystém alebo jeho časť.

K bodom 62 a 63:

Precíznejšia úprava postupu uplatnenia si výnimky vyplynula z prijatia vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2020/424 z 19. marca 2020 o predkladaní informácií týkajúcich sa neuplatňovania technických špecifikácií interoperability Komisii v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 v platnom znení v súlade s čl. 7 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení. Výnimky (okrem obnovy železničnej siete po nehode), ktoré predbežne schváli ministerstvo sa môžu uplatňovať až po ich následnom schválení Európskou komisiou. Európska komisia má na vydanie rozhodnutia o schválení alebo neschválení výnimky lehotu 4 mesiace od doručenia

žiadosti členského štátu. V prípade, ak sa Európska komisia v tejto lehote nevyjadrí a nevydá žiadne rozhodnutie, výnimka sa považuje za schválenú.

K bodu 64:

Prijateľným prostriedkom preukázania zhody môžu byť v súlade so smernicou o interoperabilite aj nezáväzné stanoviská Železničnej agentúry Európskej únie alebo bezpečnostného orgánu.

K bodu 65:

Úprava terminológie v nadväznosti na novú úpravu európskeho registra železničných vozidiel.

K bodu 66:

Úprava ustanovenia vyplýva z aplikačnej praxe, keďže posudzovanie zhody mimo technických špecifikácií interoperability sa môže týkať aj funkčných subsystémov.

K bodu 67:

Úprava terminológie v nadväznosti na novú úpravu európskeho registra železničných vozidiel.

K bodom 68 a 69:

Ide o zosúladenie zákonom stanovených obsahových náležitostí žiadosti o povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh s ustanoveniami kapitoly 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) a v súlade s článkom 21 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení.

K bodu 70:

Úprava terminológie v nadväznosti na novú úpravu ustanovení týkajúce sa európskeho registra železničných vozidiel a registra železničnej infraštruktúry.

K bodu 71:

Ide o zosúladenie zákonom stanovených obsahových náležitostí žiadosti o povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh s ustanoveniami kapitoly 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) a v súlade s článkom 21 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení.

K bodu 72:

Úprava ustanovenia pre jednoznačný výklad, že ide iba o dočasné povolenia na výkon skúšobnej prevádzky.

K bodu 73:

Zmena a doplnenie ustanovení upravujúcich povoľovanie uvedenia železničných vozidiel na trh z dôvodu vypustenia ustanovení upravujúcich národný register železničných vozidiel z § 80 zákona, vyvolaného uskutočneným prechodom na registráciu železničných vozidiel do európskeho registra železničných vozidiel v súlade s čl. 47 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení. V kontexte doterajšieho znenia § 76 a jeho doplnenia o ustanovenia

upravujúce registráciu do európskeho registra železničných vozidiel sa zmenou ods. 20 a doplnením ods. 27 zabezpečuje zachovanie správnej transpozície čl. 21 ods. 16 a 17 a čl. 47 ods. 7 uvedenej smernice do vnútroštátneho práva.

K bodu 74:

Železničná agentúra Európskej únie zriadila a vedie európsky register železničných vozidiel, v ktorom sa registrujú všetky železničné vozidlá, ktoré majú povolenie od Železničnej agentúry Európskej únie alebo bezpečnostného orgánu pre uvedenie na trh v železničnom systéme Únie. Ak bezpečnostný orgán povolí uvedenie železničného vozidla na trh, musí zabezpečiť v súčinnosti s vlastníkom/držiteľom železničného vozidla, aby každé železničné vozidlo bolo súčasne zaregistrované v európskom registri železničných vozidiel. Registrácia nie je povinná pre mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu infraštruktúry, ktoré nevykonávajú dopravnú činnosť na príslušnej infraštruktúre v prevádzke podľa príslušných ustanovení právnych aktov Európskej únie a platnej vnútroštátnej legislatívy Slovenskej republiky. Registráciu v európskom registri vozidiel, zriadenom Železničnou agentúrou Európskej únie, vykonáva bezpečnostný orgán pre železničné dráhy Slovenskej republiky, z čoho vyplynula potreba upraviť zákonom podrobnosti súvisiacich postupov, ktoré v súčasnosti nie sú upravené právnymi predpismi Európskej únie, vrátane náležitostí registrácie a zverejňovania informácií o vykonávaní medzinárodných sankcií.

K bodom 75 a 76:

Úprava terminológie v nadväznosti na novú úpravu ustanovení týkajúca sa európskeho registra železničných vozidiel a registra železničnej infraštruktúry.

K bodu 77:

Uvedené doklady sa dopĺňajú v súlade s vykonávacím aktom. Bez nich nemôže byť rozhodnutie vydané, na základe čoho musia byť upravené priamo ako náležitosť podania.

K bodu 78:

Vypustením ustanovení týkajúcich sa národného registra železničných vozidiel sa zákon zosúladuje s právnymi predpismi Európskej únie, pokiaľ ide o registráciu vozidiel uvedených na trh v rámci železničného systému Európskej únie. V zmysle čl. 47 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení a čl. 8 vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26. 10. 2018), mala registrácia v národnom registri prebiehať dovtedy, kým nebol uvedený do prevádzky európsky register vozidiel zriadený Železničnou agentúrou Európskej únie. Vzhľadom na funkčnosť európskeho registra, ktorý má byť používaný členskými štátmi na registráciu vozidiel od 16. júna 2021, ďalšie vedenie národného registra železničných vozidiel stratilo opodstatnenie. Vzhľadom na vypustenie ustanovení týkajúcich sa národného registra železničných vozidiel sa názov § 80 mení na „Register železničnej infraštruktúry“. Navrhovaným novým znením § 80, v ktorom sa v ods. 1 vypúšťa slovo „národný“ a v ods. 4 stanovujú nové úlohy bezpečnostného orgánu pre železničné dráhy a manažéra infraštruktúry, dochádza k spresneniu a zosúladeniu predmetných ustanovení s platnými právnymi predpismi Európskej únie, predovšetkým s čl. 49 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/777 zo 16. mája 2019 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2014/880/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019).

K bodu 79:

Legislatívnotechnická úprava. Legislatívna skratka zavedená v ustanovení § 22 ods. 8.

K bodu 80:

Legislatívnotechnická úprava vzhľadom na úpravu § 80.

K bodu 81:

Podľa platnej právnej úpravy bezpečnostné osvedčenie môže vydať buď bezpečnostný orgán, ak železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu len na území Slovenskej republiky alebo Železničná agentúra Európskej únie, ak železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu na území Slovenskej republiky alebo vo viacerých členských štátoch. V aplikačnej praxi nastávajú prípady, keď vnútroštátny bezpečnostný orgán žiada zaslanie výročnej správy o bezpečnosti od železničných podnikov, ktoré prevádzkujú železničnú dopravu na území SR, ale nevydával im bezpečnostné osvedčenie.

K bodu 82:

V prípade zistenia bezpečnostného rizika je potrebné okamžite uplatňovať bezpečnostné opatrenia ako napríklad zastaviť dráhové vozidlo, ukončiť prevádzku železničnej trate, pokiaľ jej technický stav nezaručuje bezpečnosť prevádzkovania dráhových vozidiel. V nadväznosti na tieto neodkladné opatrenia sa vylučuje aj odkladný účinok rozhodnutia.

K bodu 83:

V súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 (Ú. v. EÚ L 90, 6. 4. 2018) a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/763 z 9. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení železničným podnikom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 129, 25.5.2018) v platnom znení má žiadateľ možnosť požiadať vnútroštátny bezpečnostný orgán o konzultácie alebo poradenstvo pred podaním žiadosti o vydanie bezpečnostného osvedčenia alebo pred podaním žiadosti o povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh alebo povolenie typu železničného vozidla. Žiadosť predkladá žiadateľ prostredníctvom jednotného kontaktného miesta spolu s príslušnou dokumentáciou. Účelom predbežného zapojenia je predbežne posúdiť dokumentáciu a určiť verziu špecifikácií technických špecifikácií interoperability, ako aj vnútroštátnych predpisov, ktoré sa majú následne použiť pri podaní žiadosti o povolenie.

K bodu 84:

Doplnené znenie negatívneho vymedzenia, ktorých druhov dráh sa piata časť týkajúca sa bezpečnosti železničného systému nevzťahuje. Vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí sa v súlade s § 110 ods. 3 primerane vzťahuje na všetky druhy dráh, pokiaľ to nevylučuje povaha veci alebo osobitný zákon.

K bodu 85:

Úprava ustanovenia rozlišuje oproti pôvodnému zneniu povinnosti voči poškodeným a rodinným príslušníkom obetí, zároveň pomoc v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. L 315, 3. 12. 2007) obsahuje širšiu pomoc ako podanie sťažnosti a psychologickú podporu.

K bodu 86:

Pokiaľ sa na vzniku nehody podieľal manažér infraštruktúry a zároveň aj železničný podnik, je účelnejšie, aby vypracovali spoločnú správu. Vypracovaním spoločnej správy nie sú dotknuté povinnosti oboch subjektov (železničný podnik, manažér infraštruktúry), aby vo vzťahu k zisťovaniu príčin sústredili svoju pozornosť na odhaľovanie nedostatkov (príčin) nehody predovšetkým vo vlastnom systéme riadenia bezpečnosti, interných predpisoch a technologických postupoch, a aby uvedené zistenia premietla každá strana aj do tejto spoločnej správy vrátane prijatých opatrení. Vypracovanie spoločnej správy nie je v rozpore s úpravou európskej legislatívy.

K bodom 87 a 88:

Vzhľadom na úpravu obsahu správy vyšetrovateľa a záverečnej správy vyšetrovacieho orgánu vo vykonávacom nariadení Komisie sa naň priamo dopĺňa odkaz. Príloha č. 12 však zostáva zachovaná ako minimálny obsah správy, ktorú vypracúva manažér infraštruktúry a železničný podnik v súlade s § 95 ods. 3.

K bodu 89:

Legislatívnotechnická úprava.

K bodu 90:

Úprava kompetencie v súvislosti s rozhodovaním o výnimkách a ich predkladaní na schválenie Európskej komisii v súlade s § 70 ods. 5 až 8.

K bodu 91:

Ako špecifický prípad môže byť navrhnutý funkčný alebo štrukturálny subsystém.

K bodu 92:

Vzhľadom na ochranu osobných údajov sa zoznam skúšobných komisárov na webovom sídle ministerstva nezverejňuje.

K bodu 93:

Doplnenie kompetencie vzhľadom na novonavrhovanú úpravu § 14 ods. 3.

K bodom 94 a 95:

V zmysle časti 1 kapitoly 1.8 odsek 1.8.6 a 1.8.7 Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je Dodatkom C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (vyhláška č. 8/1985 Zb.) v platnom znení, zmluvné štáty RID oznámia sekretariátu OTIF adresy príslušných orgánov a nimi menovaných organizácií, ktoré sú podľa vnútroštátneho práva spôsobilé implementovať RID. Navrhovaným ustanovením sa do zákona dopĺňa Dopravný úrad ako orgán príslušný na implementovanie odseku 1.8.6. kapitoly 1.8 časti 1 dodatku C tohto dohovoru.

K bodu 96:

Podľa platného znenia mohol bezpečnostný orgán uznať orgán pre posudzovanie rizík, ktoré sa používajú na posúdenie vplyvu zmien na úrovne bezpečnosti v rámci železničného systému a sektora, len v rámci posúdenia systému riadenia bezpečnosti, teda orgánom pre posúdenie mohol byť len manažér infraštruktúry alebo železničný podnik. Orgánom pre posúdenie rizík však môže byť aj iná organizácia alebo jej časť, pokiaľ spĺňa podmienky a kritéria prílohy II vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013

o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 (Ú. v. L 121, 3. 5. 2013), preto sa úpravou ustanovenia rozširuje kompetencia bezpečnostného orgánu o ďalší druh uznania.

K bodu 97:

Legislatívnotechnická úprava. Podľa ustanovenia 1.8.6.2.4.2 RID v znení zmien 2023 je potrebné, aby príslušný orgán zmluvného štátu RID uverejnil aktualizovaný zoznam všetkých inšpekčných organizácií, ktoré schválil, vrátane inšpekčných organizácií schválených dočasne, ako je opísané v bode 1.8.6.2.2.3. Pričom Odkaz na tento zoznam bude uvedený na webovej stránke OTIF.

K bodu 98:

Úprava kompetencie vzhľadom na novonavrhovanú úpravu prevádzky registrov.

K bodu 99:

Zosúladenie terminológie s § 25 zákona tak, aby z ustanovenia bolo jasné, že sa týka aj preukazu na vedenie dráhového vozidla na špeciálnej dráhe.

K bodu 100:

Upresnenie kompetencie.

K bodu 101:

Úpravou ustanovenia sa dopĺňa povinnosť vyplývajúca z aplikačnej praxe. Zároveň v zmysle časti 1 kapitoly 1.8 odsek 1.8.4 Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je Dodatkom C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (vyhláška č. 8/1985 Zb.) v platnom znení, zmluvné štáty RID oznámia sekretariátu OTIF adresy príslušných orgánov a nimi menovaných organizácií, ktoré sú podľa vnútroštátneho práva spôsobilé implementovať RID. Navrhovaným ustanovením sa do zákona dopĺňa Dopravný úrad ako orgán príslušný na implementovanie odseku 1.8.6.1 kapitoly 1.8 časti 1 dodatku C tohto dohovoru.

K bodu 102:

Úprava kompetencie Dopravného úradu vzhľadom na novonavrhovaný § 22a. Doplnenie kompetencie Dopravného úradu, nakoľko na základe platnej právnej úpravy účinnej do 15. 06. 2020 vydával dodatočné povolenie na uvedenie železničného vozidla do prevádzky. V prípade zistenia nedostatkov alebo nedodržiavania povinností absentuje kompetencia na odňatie predmetného povolenia. Zároveň sa pridáva kompetencia vnútroštátneho registračného orgánu v nadväznosti na register železničnej infraštruktúry, ktorý vedie Železničná agentúra Európskej únie.

K bodom 103 a 104:

Navrhovaná úprava vyplynula z dôvodu komplexného monitoringu štátneho odborného dozoru v železničnom sektore. Je to z dôvodu aplikovaných zmien v akreditovaní subjektov zodpovedných za údržbu železničných vozidiel z uznaných na akreditované a s tým spojená aplikácia posúdenia spoločnej bezpečnostnej metódy už uznanými subjektami zo strany bezpečnostného orgánu Slovenskej republiky a Slovenskej národnej akreditačnej služby.

K bodu 105:

Doplnenie právneho základu na poskytovanie osobných údajov zamestnanca Dopravného úradu a vyšších územných celkov za účelom vydania preukazu na výkon štátneho dozoru na dráhach.

K bodu 106:

Prioritným dokladom kontrolóra je preukaz vydaný ministerstvom, ktorý zároveň oprávňuje kontrolóra na výkon štátneho dozoru. Preukazovať sa preukazom vydaným ministerstvom a služobným preukazom pri výkone štátneho dozoru je zbytočný duplicitný úkon.

K bodu 107:

Pre osoby, ktoré vykonávajú štátny dozor je požiadavka vypracovania protokolu priamo na mieste z aplikačného hľadiska ťažko realizovateľná. Výkon štátneho odborného dozoru, ak zákon o dráhach neustanovuje inak, sa vykonáva podľa základných pravidiel kontrolnej činnosti zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov. Požiadavka vypracovania protokolu priamo na mieste bude zachovaná vypracovaním priebežného protokolu podľa § 13 ods. 2 zákona o kontrole v štátnej správe. V prípade, ak to vyžaduje stav predmetu kontroly priamo na mieste v určenom čase, vypracujú osoby vykonávajúce štátny dozor priebežný protokol podľa tohto ustanovenia.

K bodom 108 a 109:

Úprava sankcií za účelom vymoženía povinnosti v nadväznosti na výkon skúšobnej jazdy dráhového vozidla.

K bodu 110:

Súčasná výška spodnej sadzby sankcie je pre menších prevádzkovateľov servisných zariadení likvidačná, preto navrhujeme jej úpravu. Zároveň doplníme správny delikt aj o neplnenie povinností podľa osobitného predpisu, teda vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcich sa železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 307, 23. 11. 2017), ktorého obsahom sú ďalšie povinnosti prevádzkovateľov servisných zariadení, ktorých plnenie nie je v súčasnej dobe vynútiteľné žiadnou sankciou. Ide pritom o také základné povinnosti, ako je napr. zverejnenie opisu servisného zariadenia a cenníka.

K bodu 111:

Úprava správnych deliktov v nadväznosti na povinnosti vlastníkov alebo držiteľov železničných vozidiel vo vzťahu k európskemu registru železničných vozidiel.

K bodu 112:

Subjektívna prekluzívna lehota 6 mesiacov je príliš krátke časové obdobie hlavne s ohľadom na lehoty trvania výkonu štátneho dozoru a jeho uzatvorenia s kontrolovaným subjektom, čo v praxi spôsobuje problém. Konanie je potrebné začať skôr ako je ukončený štátny dozor a vzhľadom na prieťahy konania zo strany subjektov, ktoré porušujú povinnosti uložené týmto zákonom, to nie je možné.

K bodom 113 a 114:

Precizovanie ustanovenia o preukázaní bezúhonnosti aj voči osobám pochádzajúcim z tretích štátov. Zároveň sa vymedzuje kategória trestných činov, aby boli podmienky preukazovania bezúhonnosti určené jasne, presne a zrozumiteľne. Skutková podstata žiadneho trestného činu podľa zákona č. 300/2005 Z. z. Trestný zákon neobsahuje súvislosť s prevádzkou

dráhy, s dopravou na dráhe alebo s vedením dráhového vozidla. Takúto informáciu je možné zistiť len zo samotného rozhodnutia, ktoré Generálna prokuratúra Slovenskej republiky v súvislosti s evidenciou registra trestov k dispozícii nemá. Obsahom výpisu z registra trestov sú paragrafové znenia, nie samotný opis skutku. V takomto prípade je vyhodnocovanie splnenia podmienok bezúhonnosti na základe výpisu z registra trestov ťažko vykonateľné.

K bodu 115:

Vylúčenie správneho konania na vydávanie stanoviska na účel vymedzenia spôsobov splnenia základných požiadaviek.

K bodu 116:

Ustanovujú sa prechodné ustanovenia pre prípad zmeny druhu dráhy, aby prevádzkovateľ dráhy mal dostatočné časové obdobie na zmenu príslušných oprávnení na jej prevádzkovanie.

K bodu 117:

Zosúladenie pojmov.

K bodom 118 a 119:

Ustanovenie upravuje posudzovanie zhody s vnútroštátnymi predpismi, pri ktorom sa nevydáva ES certifikát o overení, ale len certifikát o overení, nakoľko sa v tomto systéme nepreukazuje overenie zhody s príslušnými TSI, ale len s vnútroštátnymi predpismi.

K bodu 120:

Úpravou sa precizuje súbor dokumentácie, ktorú je potrebné predložiť k žiadosti o udelenie výnimky.

K bodu 121:

Legislatívnotechnická úprava z dôvodu zmeny názvu predpisu ADR. Doplnenie ďalšieho predpisu, ktorý sa vzťahuje na kombinovanú prepravu nebezpečných tovarov po vode na území Slovenskej republiky.

K bodu 122:

Vzhľadom na dobrovoľnenie technických noriem sa pridáva možnosť použitia iných technických špecifikácií.

K bodu 123:

Definícia pojmu „vlečka“, ktorá je v ustanovení § 2 ods. 5 zákona, zodpovedá anglickému pojmu „private siding“, avšak slovo „private“ neoznačuje formu vlastníctva, ale formu prístupu, teda, že nejde o verejne prístupnú infraštruktúru. Naproti tomu pojem „siding“, ktorý je uvedený v tej časti definície, ktorá definuje, čo je jej súčasťou, je potrebné chápať ako manipulačné koľaje, ktoré sa nachádzajú pri súvislej železničnej trati a sú na ňu súvisle napojené, a ktoré tiež slúžia na prevádzkovanie železničnej dopravy, napr. na posun v dopravných a nejde teda o vlečky v zmysle ustanovenia § 2 ods. 5 zákona.

K bodu 124:

Legislatívnotechnická úprava vzhľadom na zrušenie predmetných smerníc.

K bodu 125:

Vypustenie zrušeného vykonávacieho rozhodnutia Komisie.

K bodom 126 a 127:

Zosúladenie pojmov so zákonom č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a novonavrhanou úpravou špeciálnych dráh pre jednoznačný výklad.

Čl. II

K bodom 1 a 2:

Zvýšenie dlhodobu nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania aj po zavedení 50 % zníženia poplatku pri elektronickom podaní.

K bodom 3 až 6:

Zníženie poplatku pre špeciálne dráhy, ktorý nezodpovedal reálnym nákladom štátu na úkony a konania. Prevádzkovateľmi špeciálnych dráh sú zväčša neziskové organizácie a občianske združenia, pre ktoré bolo vo viacerých prípadoch náročné získať finančné prostriedky na zaplatenie správneho poplatku pri jeho súčasnej výške.

K bodu 7:

Zosúladenie terminológie s platným znením zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Zvýšenie poplatku za vydanie duplikátu dokladu v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania.

K bodu 8:

Doplnenie poplatkov za úkony vykonávané Dopravným úradom vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania.

K bodu 9:

Legislatívnotechnická úprava.

K bodom 10 a 11:

Zvýšenie dlhodobu nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na vydanie technických preukazov, ktoré boli v minulosti tlačené externým subjektom na náklady žiadateľa a v súčasnosti je ich tlač realizovaná priamo na Ministerstve dopravy Slovenskej republiky. Zjednotenie výšky poplatku za technické preukazy.

K bodu 12:

Z dôvodu prechodu Slovenskej republiky z decentralizovanej registrácie železničných vozidiel na centralizovanú formu registrácie železničných vozidiel v európskom registri vozidiel upravenom osobitným predpisom, vykonávacím Rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26. 10. 2018), došlo k výlučnému podávaniu žiadostí registračnému subjektu formou elektronického formulára. V súlade s § 6 ods. 2 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov, ak sa úkony a konania vykonávajú na základe návrhu podaného elektronickými prostriedkami, sadzba poplatku je 50 % z poplatku uvedeného podľa

sadzobníka. Z dôvodu dlhodobého nezvyšovania poplatkov súvisiacich s registračnými úkonmi vo vzťahu k železničným vozidlám a 50% zníženiu poplatku, nastáva skutočnosť, že náklady štátu na súvisiace úkony a konania nie sú pokryté, pričom úlohy kladené na registračný subjekt v súvislosti s registráciou v európskom registri vozidiel sa neustále zvyšujú. Rovnako je tomu aj pri povoľovaní uvedenia železničných vozidiel na trh, pri ktorom je príslušný na konanie Dopravný úrad ako bezpečnostný orgán Slovenskej republiky, pri ktorom sa rovnako žiadosť podáva len prostredníctvom jednotného kontaktného miesta podľa osobitného predpisu, článku 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26. 5. 2016), teda elektronickými prostriedkami. Je nutné poznamenať, že aj pri povoľovaní železničných vozidiel na trh sa podávajú väčšinou žiadosti v elektronickej podobe podľa osobitného predpisu o elektronickej podobe výkonu verejnej moci, nakoľko žiadateľmi sú väčšinou výlučne právnické osoby. Z dôvodu prechodu Slovenskej republiky z decentralizovanej registrácie železničných vozidiel na centralizovanú formu registrácie železničných vozidiel v európskom registri vozidiel je zároveň potrebné z príslušných položiek sadzobníka správnych poplatkov potrebné vypustiť slovo „národného“ registra železničných vozidiel.

K bodom 13 a 14:

Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania aj po zavedení 50 % zníženia poplatku pri elektronickej podaní.

K bodu 15:

Zosúladenie terminológie s platným znením zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia zvyšujúcich sa nákladov štátu na úkony a konania pre zvyšovanie počtu úloh registračného subjektu v súvislosti s registráciou v európskom registri vozidiel.

K bodom 16 a 17:

Legislatívnotechnická úprava.

K bodu 18:

Doplnenie poplatkov za nové úkony vykonávané Dopravným úradom vyplývajúce z vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice (EÚ) 2016/797 (Ú. v. EÚ L 90, 6. 4. 2018) v platnom znení a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/763 z 9. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení železničným podnikom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) 653/2007 (Ú. v. EÚ L 129, 25. 5. 2018) v platnom znení vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania.

K bodu 19:

Príslušným orgánom pre električkové dráhy alebo trolejbusové dráhy je ministerstvo, nie vyšší územný celok. Navrhujeme ale neuvádzať v tomto zákone, nakoľko kompetencie jednotlivých orgánov, samosprávnych krajov a obcí sú uvedené zákone č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a nie je ich nutné duplikovať v tomto zákone.

K bodom 20 a 21:

Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaných poplatkov v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania.

K bodom 22 až 24:

Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania aj po zavedení 50 % zníženia poplatku pri elektronickom podaní.

K bodu 25:

Doplnenie poplatku za úkon vykonávaný Dopravným úradom vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania.

K bodu 26:

Doplnenie poplatku za úkon vykonávaný Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania.

K bodu 27:

Legislatívnotechnická úprava.

K bodu 28:

Doplnenie poplatkov za úkony vykonávané Dopravným úradom vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania vzhľadom na novú kompetenciu vydávania licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru.

K bodom 29 a 30:

Zosúladenie terminológie s platným znením vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach, určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach v znení vyhlášky č. 180/2020 Z. z. Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania. Zlúčenie preskúmania odbornej spôsobilosti a vystavenia oprávnenia, preskúmanie odbornej spôsobilosti sa bude vykonávať v rámci procesu vydávania oprávnenia. Poplatok stanovený vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania.

K bodu 31:

Legislatívnotechnická úprava.

Čl. III

Na základe doterajších skúseností z praxe ukázalo, že právna úprava, pri ktorej dochádza k deleniu kompetencie vo vzťahu k určovaniu priecestných dopravných značiek s delením na upozorňovanie a označovanie priecestí sa vôbec nevyužíva, nakoľko Dopravný úrad ani jeho právny predchodca nezaznamenal žiadosť o určenie takéhoto značenia, práve naopak, zistil, že si túto kompetenciu v niektorých prípadoch prebrali cestné správne orgány. Na základe odstránenia v praxi nerealizovaného a neopodstatneného právneho delenia kompetencií, ktoré vnáša aj právnu neistotu do postupu žiadateľa, nakoľko ide o konanie začínajúce sa na jeho podnet, sa navrhuje touto právnou úpravou zosúladiť určovanie dopravného značenia jednotne, zo strany príslušného správneho orgánu, po prerokovaní s Dopravným úradom.

Čl. IV

K bodom 1 a 2:

Doterajšie požiadavky pre prevádzkovateľov vlečiek, ktorí zachádzali na železničnú sieť boli neprimerane prísne, ako ukázala aplikačná prax, preto sa upravujú zavedením nového inštitútu licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru za súčasného udržania bezpečnosti. O licenciu na zachádzanie na železničnú infraštruktúru si môže požiadať podnik, ktorého predmetom činnosti nie je poskytovanie dopravných služieb s cieľom zabezpečovať železničnú prepravu tovaru a osôb, ale ktorý zabezpečuje prepravu tovaru pre vlastnú potrebu po vlastnej alebo súkromnej infraštruktúre, ktorá je zaústená do železničnej trate a ktorý potrebuje obmedzený prístup k železničnej infraštruktúre pre zachádzanie do určenej prípojovej stanice. Práva a povinnosti týchto podnikov a manažéra infraštruktúry zákon ponecháva na zmluvné dojednanie, keďže je ich potrebné vymedziť pre každý prípad individuálne. Na železničnú infraštruktúru za účelom zaručenia bezpečnosti môžu zachádzať len technicky spôsobilé železničné vozidlá, ktoré riadia odborne spôsobilé osoby.

K bodu 3:

Precizovanie ustanovenia o preukázaní bezúhonnosti aj voči osobám pochádzajúcim z tretích štátov.

K bodom 4 a 5:

Preukázanie požiadavky odbornej spôsobilosti je postačujúce z pohľadu jednej osoby. Pre žiadateľov o licenciu je splnenie kumulatívnej podmienky odbornej spôsobilosti štatutárneho zástupcu alebo aspoň jedného z členov štatutárneho orgánu aj v prípade, že má stanoveného zodpovedného zástupcu neúmerná a často nesplniteľná, pričom z pohľadu účelu sledovaného zákonom sa v praxi preukázala aj neopodstatnená. Zároveň sa pre jednoznačný výklad zákona dopĺňa definícia zodpovedného zástupcu.

K bodu 6:

Skúsenosti z nehôd za posledných 5 rokov ukazujú, že v rámci poskytovania dopravných služieb na železničnej dráhe je potrebné nastaviť minimálne poistné krytie na uvedenú výšku. Stanovenie výšky poistného krytia na základe minuloročných skúseností posilní právnu istotu osôb, ktorým bola spôsobená škoda a odstráni výskyt právnych sporov nastávajúcich v prípadoch, kedy je poistné krytie nedostatočné. Presné stanovenie výšky tohto

krytia odstráni zbytočné predlžovanie správnych konaní o vydanie licencie z dôvodu preukazovania primeranosti poistenia krytia záväzkov.

K bodu 7:

Legislatívnotechnická úprava.

K bodu 8:

Preukázanie požiadavky odbornej spôsobilosti je dostačujúce iba jednej osoby.

K bodu 9:

Legislatívnotechnická úprava.

K bodu 10:

Úprava povinnosti vyplývajúcej z aplikačnej praxe oznamovať všetky zmeny týkajúce sa náležitostí licencie počas jej platnosti.

K bodu 11:

Upresnenie ustanovenia. Povinnosti, ktoré musí držiteľ licencie dodržiavať, sú stanovené aj v zákone č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodu 12:

Zohľadňujúc technický pokrok, vývoj a skúseností s prepravou nebezpečných tovarov došlo k rozšíreniu okruhu činností, ktoré bežne pod pojem preprava nepatrili, avšak boli zaradené pod pojem prepravy nebezpečného tovaru. Z uvedeného dôvodu je potrebná výslovná a exaktná úprava pojmu preprava nebezpečného tovaru, ktorá bude v súlade s medzinárodnými predpismi RID a Prílohy 2 k SMGS.

K bodu 13:

Slovenská republika je zmluvnou stranou Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je Dodatkom C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (vyhláška č. 8/1985 Zb.) v platnom znení a Príloha 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 181/2002 Z. z.) v platnom znení sú pre Slovenskú republiku záväzné a tranzit nebezpečného tovaru cez územie Slovenskej republiky musí spĺňať aj v prípade prepravy po širokorozchodnej trati podmienky obidvoch predpisov.

K bodu 14:

Pravidlá prepravy nebezpečného tovaru platné pre medzinárodnú nákladnú dopravu podľa RID sa vzťahujú na každý druh kombinovanej dopravy vrátane vodnej a leteckej dopravy. V tomto prípade nejde výlučne o kombinovanú dopravu v kombinácii s cestnou dopravou a vodnou dopravou.

K bodu 15:

Preprava výbušných látok, ktoré sú zaradené medzi nebezpečný tovar, je preprava podľa RID aj podľa Prílohy 2 k SMGS, pričom v uvedených predpisoch patria do triedy I nebezpečných tovarov. Regulačný orgán môže v povolení určiť osobitné

bezpečnostné požiadavky, ktoré je nevyhnutné dodržať na zníženie rizika všeobecného ohrozenia a na prevenciu nehody pri ich preprave.

K bodu 16:

Slovenská republika je zmluvnou stranou Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je Dodatkom C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (vyhláška č. 8/1985 Zb.) v platnom znení a Príloha 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 181/2002 Z. z.) v platnom znení sú pre Slovenskú republiku záväzné a tranzit nebezpečného tovaru cez územie Slovenskej republiky musí spĺňať aj v prípade prepravy po širokorozchodnej trati podmienky obidvoch predpisov.

K bodu 17:

Na prepravu nebezpečného tovaru sa výslovne vzťahuje tento zákon a v prípade, nedodržania jeho ustanovení, nie je možné vykonávať prepravu nebezpečného tovaru.

K bodu 18:

Medzinárodné predpisy Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je Dodatkom C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (vyhláška č. 8/1985 Zb.) v platnom znení a Príloha 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 181/2002 Z. z.) v platnom znení sú aktualizované každé 2 roky. Vzhľadom na vyššie uvedenú skutočnosť nie je potrebné uvádzať konkrétnu výnimku, ktorá sa o 2 roky môže zmeniť. Účelnejšie je riadiť sa ustanoveniami o výnimkách špecifikovaných priamo vo vyššie spomenutých medzinárodných predpisoch.

K bodu 19:

Slovenská republika je zmluvnou stranou Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je Dodatkom C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (vyhláška č. 8/1985 Zb.) v platnom znení a Príloha 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 181/2002 Z. z.) v platnom znení sú pre Slovenskú republiku záväzné a tranzit nebezpečného tovaru cez územie Slovenskej republiky musí spĺňať aj v prípade prepravy po širokorozchodnej trati podmienky obidvoch predpisov.

K bodu 20:

Exaktné označenie dokumentu - osvedčenie o odbornej spôsobilosti, ktorý vystavuje príslušný orgán, resp. organizácia nim poverená na vykonávanie skúšok podľa ustanovenia 1.8.3.10 a nasl. RID, uchádzačovi po úspešnom absolvovaní skúšky z jeho strany.

K bodu 21:

Slovenská republika je zmluvnou stranou Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je Dodatkom C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (vyhláška č. 8/1985 Zb.) v platnom znení a Príloha 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS

(oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 181/2002 Z. z.) v platnom znení sú pre Slovenskú republiku záväzné a tranzit nebezpečného tovaru cez územie Slovenskej republiky musí spĺňať aj v prípade prepravy po širokorozchodnej trati podmienky obidvoch predpisov.

K bodu 22:

V súčasnosti, keďže Slovenská republika je zmluvnou stranou Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, a Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je Dodatkom C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (vyhláška č. 8/1985 Zb.) v platnom znení a Príloha 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 181/2002 Z. z.) v platnom znení sú pre Slovenskú republiku záväzné, nie je možné dohodnúť osobitné podmienky, ktoré by sa líšili od tých, ktoré sú stanovené vyššie uvedenými predpismi. Toto ustanovenie malo význam v čase, kedy Slovenská republika ešte nebola zmluvnou stranou SMGS a tak mohla odlišne upraviť podmienky prepravy nebezpečného tovaru z Ukrajiny na územie Slovenskej republiky.

K bodu 23:

Predkladanie originálov dokladov alebo ich osvedčených alebo overených kópií je pre žiadateľov zbytočne administratívne a finančne zaťažujúce, najmä z dôvodu, že ide o podklad správneho konania, ktorého hodnovernosť si správny orgán pred vydaním rozhodnutia v prípade pochybností môže kedykoľvek overiť. V daných prípadoch ide o doklady, ktoré môže, v rámci zákonného splnomocnenia na predkladanie žiadostí, za zamestnanca ako náležitosti podania dokladať zamestnávateľ, ktorému už v pracovnom vzťahu boli tieto doklady predložené zamestnancom, za účelom preukázania uvedených skutočností v pracovnom vzťahu. Zamestnávateľ však často nedisponuje ich originálmi, len kópiami, nakoľko ich po overení vráti zamestnancovi alebo disponuje originálom, ktorý si potrebuje ponechať v rámci svojej evidencie a kontroly zamestnancov. V praxi absentuje právna úprava týkajúca sa prípadov straty, odcudzenia, poškodenia alebo zničenia preukazu rušňovodiča a preklopenie tohto obdobia bez vlastníctva novo vystaveného preukazu rušňovodiča, aj keď v aplikačnej praxi sa využíva.

K bodu 24:

Ustanovuje sa vek 19 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo, ale len na území Slovenskej republiky. Čl. 10 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007, o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve v platnom znení ustanovuje vek 20 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo v rámci viacerých štátov Európskej únie. Zníženie veku v rámci územia Slovenskej republiky vyplynulo z otvárania nových študijných odborov na stredných školách, ktoré budú čiastočne pripraviť uchádzačov na výkon povolania rušňovodič. V prípade úspešného absolvovania maturitnej skúšky, dokončenia odbornej prípravy v vzdelávacom zariadení a úspešnom vykonaní skúšky, do dosiahnutia veku 20 rokov, môžu absolvovať zácvik u dopravcu, pre ktorého budú vykonávať túto profesiu.

K bodom 25 a 26:

Pojem železničná infraštruktúra nie je exaktný, keďže zahŕňa aj pozemky pod koľajami, inžinierske stavby, prístupové cesty pre cestujúcich atď. Harmonizované doplnkové osvedčenie obsahuje len trate a traťové úseky, z ktorých má rušňovodič poznanie a zoznam železničných

vozidiel, na ktorých má oprávnenie jazdiť. Vzhľadom na skutočnosť, že pojem železničná infraštruktúra je široký pojem, jednotlivé subjekty si ho v praxi vykladajú rôzne.

K bodom 27 a 28:

Skúšky rušnovodičov môžu vykonávať len skúšajúci, ktorí majú uznanie v súlade s rozhodnutím Komisie z 22. novembra 2011 o kritériách uznávania stredísk odbornej prípravy zúčastňujúcich sa na odbornej príprave rušnovodičov, o kritériách uznávania skúšajúcich pracovníkov rušnovodičov a o kritériách organizácie skúšok v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (2011/765/EÚ) (ďalej len „rozhodnutie 2011/765/EÚ“). Vyhlásenia o uznaní skúšajúceho doteraz bezpečnostný orgán vydával na základe rozhodnutia 2011/765/EÚ. Pre lepšiu prehľadnosť a ucelený pohľad na problematiku vzdelávania a skúšania rušnovodičov, sa dotknuté ustanovenia dopĺňajú do zákona.

K bodu 29:

Precíznejšia úprava kompetencie.

K bodu 30:

Pridanie kompetencie bezpečnostnému orgánu vzhľadom na úpravu § 30 ods. 6.

K bodu 31:

Úprava kompetencie ministerstva, keďže školenia žiadateľov o vykonanie skúšky na získanie odbornej spôsobilosti bezpečnostného poradcu pre prepravu nebezpečného tovaru v železničnej doprave vykonávajú poverené právnické osoby.

K bodu 32:

Pridanie kompetencie bezpečnostnému orgánu, ktoré ministerstvo určilo ako príslušný orgán podľa ustanovení oddielu 1.8.3 RID výkonom skúšok odbornej spôsobilosti bezpečnostného poradcu a vydávaním osvedčení o odbornej spôsobilosti na prepravu nebezpečného tovaru v železničnej doprave.

K bodu 33:

V rámci výkonu štátneho odborného dozoru sa zisťuje, či sú dodržané požiadavky tohto zákona a vykonávacích predpisov, ako aj ustanovenia medzinárodných predpisov, ktoré sú pre Slovenskú republiku záväzné, najmä Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je Dodatkom C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (vyhláška č. 8/1985 Zb.) v platnom znení a Príloha 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 181/2002 Z. z.) v platnom znení, ako aj právne záväzných aktov Európskej Únie, ktoré sa vzťahujú na dopravu na dráhach a na postavenie, práva a povinnosti dopravcov a cestujúcich.

K bodu 34:

Doplnenie právneho základu na poskytovanie osobných údajov zamestnanca Dopravného úradu a vyšších územných celkov za účelom vydania preukazu na výkon štátneho dozoru v doprave na dráhach.

K bodu 35:

Prioritným dokladom kontrolóra je preukaz vydaný ministerstvom, ktorý zároveň oprávňuje kontrolóra na výkon štátneho dozoru. Preukazovať sa preukazom vydaným

ministerstvom a služobným preukazom pri výkone štátneho dozoru je zbytočný duplicitný úkon.

K bodu 36:

Ustanovením sa v súlade s aplikačnou praxou umožňuje prizvať na výkon štátneho dozoru zamestnancov iných orgánov, právnických osôb alebo fyzické osoby, najmä expertov z dozorovanej činnosti.

K bodu 37:

Ustanovením sa v súlade s aplikačnou praxou umožňuje vyzvať osobu, ktorá vedie dráhové vozidlo alebo obsluhuje lanovú dráhu alebo osobu, ktorá vykonáva činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe, aby sa podrobila vyšetreniu, či nie je pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky, ktorá môže znížiť jej schopnosť bezpečne viesť vozidlo alebo vykonávať činnosti dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe, keďže takáto kompetencia v zákone chýbala a orgán štátneho dozoru nemal na základe čoho v danom prípade konať.

K bodu 38:

Pre osoby, ktoré vykonávajú štátny dozor je požiadavka vypracovania protokolu priamo na mieste z aplikačného hľadiska ťažko realizovateľná. Výkon štátneho odborného dozoru, ak zákon o doprave na dráhach neustanovuje inak, sa vykonáva podľa základných pravidiel kontrolnej činnosti zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov. Požiadavka vypracovania protokolu priamo na mieste bude zachovaná vypracovaním priebežného protokolu podľa § 13 ods. 2 zákona o kontrole v štátnej správe. V prípade, ak to vyžaduje stav predmetu kontroly priamo na mieste v určenom čase, vypracujú osoby vykonávajúce štátny dozor priebežný protokol podľa tohto ustanovenia.

K bodu 39:

V zmysle citovaného striktného citovaného ustanovenia bol rušnovodič neadekvátne postihnutý sankciou zákazu činnosti aj za menšie porušenia, ktoré neboli nehodami, čím dochádzalo k nevýznamnému dopadu na plynulosť dopravy.

K bodu 40:

Úprava sankcie v nadväznosti na novú povinnosť v § 13 ods. 8.

K bodu 41:

Úprava správnych deliktov vzhľadom na novonavrhovanú právnu úpravu k novému inštitútu licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru.

K bodu 42:

Subjektívna prekluzívna lehota 6 mesiacov je príliš krátke časové obdobie hlavne s ohľadom na lehoty trvania výkonu štátneho dozoru a jeho uzatvorenia s kontrolovaným subjektom, čo v praxi spôsobuje problém. Konanie je potrebné začať skôr ako je ukončený štátny dozor a vzhľadom na prieťahy konania zo strany subjektov, ktoré porušujú povinnosti uložené týmto zákonom, to nie je možné.

K bodu 43:

Nevyhnutné opatrenia je potrebné prijať bezodkladne, keďže sa vydávajú len v prípade

vážneho ohrozenia prevádzky dráhy a dopravy na dráhe. Vydávanie týchto opatrení v súlade so správnym poriadkom by zbytočne predlžovalo čas ich vydania a uplatnenia.

K bodu 44:

V súčasnosti, keďže Slovenská republika je zmluvnou stranou Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, a Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), ktorý je Dodatkom C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (vyhláška č. 8/1985 Zb.) v platnom znení a Príloha 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 181/2002 Z. z.) v platnom znení sú pre Slovenskú republiku záväzné, a keďže aplikácia medzinárodných predpisov bola zavedená do § 23 a nasl. zákona, osobitné ustanovenie o použití prílohy 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS už nie je potrebné.

K bodu 45:

Úprava prechodných ustanovení k zavedeniu nových právnych inštitútov v aplikačnej praxi.

K bodu 46:

Zosúladenie pojmov s novonavrhovaným § 28 ods. 1.

K bodu 47:

Do transpozičnej prílohy zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov sa vkladá transpozičný odkaz na delegovanú smernicu Komisie (EÚ) 2020/1833 z 2. októbra 2020, ktorou sa menia prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES, pokiaľ ide o prispôbenie vedeckému a technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 408, 4. 12. 2020), ktorú Slovenská republika prebrala do svojho právneho poriadku uverejnením oznámenia o zmenách a doplnkoch Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID). Pre úplne prebratie predmetnej smernice je však potrebné uviesť v príslušných právnych predpisoch aj odkaz na uvedenú smernicu, pretože podľa článku 2 ods. 1 smernice (EÚ) č. 2020/1833 „členské štáty uvedú v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu“.

Čl. V

Vzhľadom na predpokladanú dĺžku legislatívneho procesu sa účinnosť zákona navrhuje 1. januára 2025.