

Doložka vybraných vplyvov

1. Základné údaje	
Názov materiálu	
Návrh 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.	
Predkladateľ (a spolupredkladateľ)	
Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	
Charakter predkladaného materiálu	☐ Materiál nelegislatívnej povahy ☒ Materiál legislatívnej povahy ☒ Transpozícia/ implementácia práva EÚ
<i>V prípade transpozície/implementácie uveďte zoznam transponovaných/implementovaných predpisov:</i> Delegovaná smernica Komisie (EÚ) 2020/1833 z 2. októbra 2020, ktorou sa menia prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES, pokiaľ ide o prispôsobenie vedeckému a technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 408, 4. 12. 2020).	
Termín začiatku a ukončenia PPK	april 2024
Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie	máj 2024
Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP**	
Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR*	jún 2024

2. Definovanie problému
<i>Uveďte základné problémy, ktoré sú dôvodom vypracovania predkladaného materiálu (dôvody majú presne poukázať na problém, ktorý existuje a je nutné ho predloženým materiálom riešiť).</i> Návrh zákona upravuje, resp. spresňuje a mení niektoré činnosti a inštitúty v oblasti dráh a dopravy na dráhe, pričom prihliada na prijatie nariadení a rozhodnutí EÚ ako vykonávacích aktov prijatých na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) v platnom znení a smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) v platnom znení v niektorých prípadoch podrobnejšie upravujúce postupy stanovené týmito smernicami, ktoré sa netransponujú do vnútroštátneho práva v plnom rozsahu – napríklad procesný postup žiadania výnimky z uplatňovania technických špecifikácií interoperability. Účelom bolo uľahčiť užívateľom dráhovej legislatívy dodržiavanie jednotlivých postupov. V prvom rade boli vybrané tie nariadenia a rozhodnutia, ktoré majú značný vplyv na tieto postupy a sú pre užívateľov dráhovej legislatívy záväzné. Zároveň návrh zákona prihliada aj na poznatky z aplikačnej praxe, ktoré sa premietli do nového prerozdelenia špeciálnych dráh na tri kategórie, zmyslom ktorého je zjednodušenie podmienok na ich prevádzkovanie za súčasného zaručenia bezpečnosti prevádzky, ďalej upravuje zníženie veku pre osobu, ktorá žiada o vydanie preukazu na vedenie železničného vozidla s obmedzenou územnou pôsobnosťou na území Slovenskej republiky. Návrh zákona zavádza nový inštitút licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru, keďže ako ukázala aplikačná prax, doterajšie požiadavky kladené na prevádzkovateľov vlečiek, ktorí zachádzajú na železničnú sieť, sú v dôsledku striktného výkladu ustanovení o prístupe k železničnej infraštruktúre neprimerane prísne. Vo vzťahu k správnym poplatkom možno uviesť, že vzhľadom na aplikačnú prax došlo k ich úprave, napríklad rozčlenením existujúcich správnych poplatkov na podrobnejšie kategórie. Návrhom zákona nie je možné vo všetkých prípadoch kvantifikovať charakter a rozsah celkových príjmov a prínosov, keďže nie je možné konkrétne určiť počet vybraných správnych poplatkov. Správne poplatky za jednotlivé služby sú príjmom štátneho rozpočtu.
3. Ciele a výsledný stav
<i>Uveďte hlavné ciele predkladaného materiálu (aký výsledný stav má byť prijatím materiálu dosiahnutý, pričom dosiahnutý stav musí byť odlišný od stavu popísaného v bode 2. Definovanie problému).</i> Cieľom návrhu zákona je zjednodušiť procesy týkajúce sa niektorých činností a právnych inštitútov v oblasti dráh a dopravy na dráhe z dôvodu zníženia administratívnej záťaže dopravcov a iných osôb vykonávajúcich činnosti na dráhe a v doprave na dráhe a zároveň sprehľadniť procesy týkajúce sa činností a právnych inštitútov

v oblasti železničných dráh a dopravy na železničnej dráhe. Návrh zákona zároveň reaguje na poznatky z aplikačnej praxe a na prijatie nariadení a rozhodnutí EÚ, ktoré boli prijaté na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) v platnom znení a smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) v platnom znení.

4. Dotknuté subjekty

Uved'te subjekty, ktorých sa zmeny predkladaného materiálu dotknú priamo aj nepriamo:

- osoby činné v dráhovej doprave (napríklad dráhové podniky, vzdelávacie zariadenia, vlastníci/prevádzkovatelia dráh a vlastníci/držiteľia dráhových vozidiel)
- orgány štátnej správy

5. Alternatívne riešenia

Aké alternatívne riešenia vedúce k stanovenému cieľu boli identifikované a posudzované pre riešenie definovaného problému?

Nulový variant - uveďte dôsledky, ku ktorým by došlo v prípade nevykonania úprav v predkladanom materiáli a alternatívne riešenia/spôsoby dosiahnutia cieľov uvedených v bode 3.

Nulovým variantom by bolo ponechanie súčasnej právnej úpravy, ktorá v niektorých prípadoch upravuje niektoré činnosti a inštitúty v oblasti dráh a dopravy na dráhe neprimerane prísne alebo nezohľadňuje v potrebnej miere novoprijaté platné právne predpisy EÚ.

Navrhovaná právna úprava zohľadňuje poznatky z aplikačnej praxe v oblasti dráhovej dopravy a odstraňuje niektoré súčasné neprimerané procesné podmienky v oblasti dráhovej dopravy.

Oproti nulovému variantu predkladateľ predpokladá urýchlenie niektorých procesných postupov.

Zvyšujú sa aj dlhodobé nezmenené správne poplatky tak, aby náklady štátu na súvisiace úkony a konania boli pokryté a zároveň spĺňali princípy zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov.

Ostatné zmeny v návrhu zákona iba precizujú súčasnú platnú právnu úpravu, čo oproti pôvodnému stavu (nulé riešenie) vylepší právne prostredie v oblasti dráhovej dopravy.

6. Vykonávacie predpisy

Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?

☒ Áno

☐ Nie

Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:

Zmena vykonávacích predpisov:

1. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

2. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe v znení neskorších predpisov.

3. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.

7. Transpozícia/implementácia práva EÚ

Uveďte, či v predkladanom návrhu právneho predpisu dochádza ku goldplatingu podľa tabuľky zhody, resp. či ku goldplatingu dochádza pri implementácii práva EÚ.

☒ Áno

☐ Nie

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 (Ú. v. ES L 315 3.12.2007) v platnom znení navýšením požiadaviek nad rámec smernice.

Úprava má pozitívny marginálny vplyv na podnikateľské prostredie a rieši do budúcnosti problém s nedostatkom rušňovodičov, ktorý sa ale prejaví najskôr o 4 roky (v septembri bol otvorený prvý ročník strednej školy so špecifickým odborom rušňovodič).

Smernica stanovuje vek rušňovodiča 18 rokov, pokiaľ oblasť pôsobenia je územie členského štátu. Vzhľadom na vysokú odbornosť vykonávanej funkcie rušňovodiča a jeho zodpovednosť je podľa nášho názoru vek 18 rokov dosť nízky, preto je stanovený vek 19 rokov a obmedzenie rýchlosti vozidla, ktoré má právo viesť. 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 vo vzdelávacom zariadení a úspešnom vykonaní skúšky, do dosiahnutia veku 20 rokov, môžu aspoň absolvovať zácvik u dopravcu, pre ktorého budú vykonávať túto profesiu.

Čl. 1 ods. 4 a 5 smernice EP A Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (prepracované znenie) navýšením požiadaviek nad rámec smernice

Uvedenou úpravou sú navýšené minimálne požiadavky smernice vzhľadom na skutočnosť, že každý členský štát má aj iné dôvody a vlastné vnútroštátne pravidlá, pre ktoré je potrebné určiť osobitné požiadavky na prepravu napr. vojenského materiálu alebo presun ozbrojených síl.

Čl. 5 ods. 1 smernice EP A Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (prepracované znenie) navýšením požiadaviek nad rámec smernice

Uvedenou úpravou dochádza k zosúladieniu textového znenia zákona s platným predpisom Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) - Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF). Zároveň sa na prepravu nebezpečného tovaru po širokorozchodnej trati na území Slovenskej republiky vzťahuje aj Príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (SMGS), ku ktorej Slovenská republika pristúpila 29. 05. 2014.

Čl. 6 ods. 5 smernice EP A Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (prepracované znenie) navýšením požiadaviek nad rámec smernice

Uvedenou úpravou dochádza k zosúladieniu textového znenia zákona s platným predpisom Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) - Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF). Zároveň sa na prepravu nebezpečného tovaru po širokorozchodnej trati na území Slovenskej republiky vzťahuje aj Príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (SMGS), ku ktorej Slovenská republika pristúpila 29. 05. 2014.

Príloha II časť II. 2 bod 8 smernice EP A Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (prepracované znenie) navýšením požiadaviek nad rámec smernice

Uvedenou úpravou dochádza k zosúladieniu textového znenia zákona s platným predpisom Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) - Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF). Zároveň sa na prepravu nebezpečného tovaru po širokorozchodnej trati na území Slovenskej republiky vzťahuje aj Príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (SMGS), ku ktorej Slovenská republika pristúpila 29. 05. 2014.

Ak áno, uveďte, ktorých vplyvov podľa bodu 9 sa goldplating týka:

Čl. 10 smernice EP A Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007, o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve (Ú. v. ES L 315 3.12.2007) v platnom znení navýšením požiadaviek nad rámec smernice má marginálny vplyv na podnikateľské prostredie.

8. Preskúmanie účelnosti

Uveďte termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti predkladaného materiálu. Uveďte kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané.

Preskúmanie účelnosti bude vykonávané priebežne po nadobudnutí účinnosti a jeho uplatnení v aplikačnej praxi.

Kritériá:

- Priame finančné náklady – porovnanie reálnych nákladov a odhadovaných nákladov
- Nepriame finančné náklady – porovnanie reálnych nákladov a odhadovaných nákladov
- Administratívne náklady – porovnanie reálnych nákladov a odhadovaných nákladov
- Miera počtu a druhov správnych konaní vo veciach špeciálnych dráh
- Miera počtu a druhov správnych konaní vo veciach vlečiek

* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.

** vyplniť iba v prípade, ak sa záverečné posúdenie vybraných vplyvov uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. jednotnej metodiky.

*** posudzovanie sa týka len zmien v I. a II. pilieri univerzálneho systému dôchodkového zabezpečenia s identifikovaným dopadom od 0,1 % HDP (vrátane) na dlhodobom horizonte.

9. Vybrané vplyvy materiálu			
Vplyvy na rozpočet verejnej správy z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy, v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu v tom vplyvy na rozpočty obcí a vyšších územných celkov z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy, v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☐ Negatívne
	☐ Áno	☐ Nie	☐ Čiastočne
	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
	☐ Áno	☐ Nie	☐ Čiastočne
Vplyv na dlhodobú udržateľnosť verejných financií v prípade vybraných opatrení ***	☐ Áno		☐ Nie
Vplyvy na limit verejných výdavkov	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
Vplyvy na podnikateľské prostredie z toho vplyvy na MSP Mechanizmus znižovania byrokracie a nákladov sa uplatňuje:	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☒ Negatívne
	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☒ Negatívne
	☒ Áno		☐ Nie
Sociálne vplyvy	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
Vplyvy na životné prostredie Materiál je posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
	☐ Áno		☒ Nie
	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
Vplyvy na informatizáciu spoločnosti	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho vplyvy služieb verejnej správy na občana vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne

10. Poznámky

V prípade potreby uveďte doplňujúce informácie k identifikovaným vplyvom a ich analýzam.

Návrh zákona predpokladá aj marginálny negatívny vplyv, ktorý predstavuje zníženie správnych poplatkov v oblasti špeciálnych dráh a vlečiek vo výške 1 620 eur ročne.

11. Kontakt na spracovateľa

Uvedte údaje na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov.

JUDr. Andrea Horváthová, sekcia železničnej dopravy a dráh MD SR, 02/59494479, andrea.horvathova@mindop.sk

12. Zdroje

Uvedte zdroje (štatistiky, prieskumy, spoluprácu s odborníkmi a iné), z ktorých ste pri príprave materiálu a vypracovávaní doložky, analýz vplyvov vychádzali. V prípade nedostupnosti potrebných dát pre spracovanie relevantných analýz vybraných vplyvov, uveďte danú skutočnosť.

Na príprave návrhu zákona sa zúčastňovali zástupcovia Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, Dopravného úradu, manažéra železničnej infraštruktúry, železničných podnikov a odborových združení.

Okrem informácií a údajov od uvedených osôb slúžili ako zdroje interné dokumenty Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Dopravného úradu, ako aj poznatky z aplikačnej praxe existujúcej platnej a účinnej právnej úpravy.

Zdroj použitý pri výpočte výdavkov v rámci vplyvov na rozpočet verejnej správy pochádza z Výročných správ Dopravného úradu (<http://nsat.sk/dopravny-urad-menu-udaje-a-dokumenty/vyroczne-spravy/>).

13. Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č.

(v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 8.1 Jednotnej metodiky)

☐ Súhlasné

☐ Súhlasné s návrhom na dopracovanie

☒ Nesúhlasné

Uvedte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:

I. Úvod: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky dňa 22. apríla 2024 predložilo na PPK materiál: „Návrh 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“. Materiál predpokladá pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy a pozitívno-negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie, vrátane pozitívno-negatívnych vplyvov na malé a stredné podniky.

II. Pripomienky a návrhy zmien: Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:

Ku goldplatingu všeobecne

Komisia upozorňuje, že tabuľka zhody, ktorej náležitosti sú upravené v prílohe č. 3 k Legislatívnym pravidlám vlády SR obsahuje aj stĺpce 9 a 10, ktoré slúžia k identifikácii goldplatingu a v predložených tabuľkách zhody absentujú. Všetky predložené tabuľky zhody Komisia žiada doplniť o tieto stĺpce.

Komisia si dovoľuje upozorniť, že v stĺpci 9 tabuľky zhody sa uvedie vždy jedna z poznámok identifikácie goldplatingu a jeho charakteristiky. V prípade, že transponované ustanovenie predstavuje goldplating, je potrebné posúdiť nielen či dochádza ku goldplatingu, ale aj o akú kategóriu goldplatingu ide, a to podľa prílohy č. 3 k Legislatívnym pravidlám vlády SR. Stĺpec 9 môže byť vyplnený napr.: „GP – A písm. a) („rozšírenie na iné subjekty“), čo znamená, že goldplating je identifikovaný a ide o kategóriu „rozšírenie na iné subjekty“, kedy sa rozšíril rozsah pôsobnosti smernice na subjekty nad rámec minimálnych požiadaviek smernice.

V prípade, že transponované ustanovenie nepredstavuje goldplating v stĺpci 9 sa uvedie poznámka: „GP – N“, čo znamená, že goldplating nie je identifikovaný a stĺpec 10 sa nevyplňa. V opačnom prípade sa v stĺpci 10 uvedie oblasť, na ktorú má goldplating vplyv podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov, alebo iná oblasť, na ktorú má goldplating vplyv, pričom ako prvá oblasť sa vždy uvedie oblasť s vplyvom na podnikateľské prostredie, ak je takýto vplyv identifikovaný. V prípade identifikácie goldplatingu (teda vyplnenia stĺpcov 9 a 10), sa pod tabuľkou zhody uvedie „Výjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie“ a to podľa prílohy č. 3 k Legislatívnym pravidlám vlády SR.

Výjadrenie predkladateľa

Všetky tabuľky zhody aktualizované so stĺpcom 9 a 10.

K tabuľke zhody so smernicou 2007/59/ES v platnom znení:

Komisia sa domnieva, že pri preukazovaní čl. 10 smernice 2007/59/ES v platnom znení dochádza ku goldplatingu, kedy smernica ustanovuje vek pre uchádzačov o vydanie preukazu s obmedzením na územie vydávajúceho členského štátu od 18 rokov, pričom navrhovaná slovenská právna úprava nad rámec požiadaviek smernice ustanovuje vekovú hranicu najmenej na 19 rokov. Komisia preto žiada náležite vyplniť stĺpce (9) a (10) tabuľky zhody, pod tabuľkou zhody uviesť „*Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie*“ a uvedené reflektovať v doložke vybraných vplyvov.

Vyjadrenie predkladateľa

Odôvodnenie goldplatingu uvedené v príslušnej tabuľke zhody.

K tabuľke zhody so smernicou 2008/68/ES v platnom znení:

Komisia upozorňuje, že ustanovenia čl. 1 ods. 4 a 5, čl. 5 ods. 1, čl. 6 ods. 5, príloha II časť II. 2 bod 8 smernice 2008/68/ES v platnom znení nepredstavujú bežnú transpozíciu, ako je uvedené v stĺpci III tabuľky zhody, ale dobrovoľnú transpozíciu. Uvedené je vyjadrené slovami „členský štát môže...“. Z preukázanej transpozície týchto ustanovení v tabuľke zhody vyplýva, že navyšujú minimálne požiadavky smernice 2008/68/ES v platnom znení. Komisia žiada preto náležite vyplniť stĺpce (9) a (10) tabuľky zhody, pod tabuľkou zhody uviesť „*Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie*“ a uvedené reflektovať v doložke vybraných vplyvov.

Vyjadrenie predkladateľa

Odôvodnenie goldplatingu uvedené v príslušnej tabuľke zhody.

K tabuľke zhody so smernicou (EÚ) 2016/798 v platnom znení:

1. Preukazovanie transpozície čl. 9 ods. 6 písm. b) smernice prostredníctvom predloženého návrhu novely § 85 ods. 2 písm. b) zákona č. 513/2009 Z. z. môže predstavovať goldplating formou nevyužitia výnimky: „pokiaľ je to relevantné pre organizáciu podávajúcu správu“. Komisia preto žiada náležite vyplniť stĺpce (9) a (10) tabuľky zhody, pod tabuľkou zhody uviesť „*Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie*“ a uvedené reflektovať v doložke vybraných vplyvov.

Vyjadrenie predkladateľa

Bezpečnostné indikátory súvisia s nehodami a ich vyšetrovaním za účelom poznania, aké opatrenia a vylepšenia je potrebné aplikovať či už v železničnej doprave alebo pri prevádzkovaní železničnej infraštruktúry, aby sa do budúcnosti nehodám predchádzalo. Podávanie správ je riešené prostredníctvom webového sídla vnútroštátneho bezpečnostného orgánu (DU). Informáciu o bezpečnostných indikátoroch je železničný podnik povinný poskytnúť bezpečnostnému orgánu. Pravdepodobnosť, že počas roka nedôjde v akejkoľvek železničnej podniku a u manažéra infraštruktúry k nehode, je prakticky nulová, keďže nehodou je už aj prejedenie návesti.

<http://drahy.nsat.sk/bezpecnost-na-zeleznicnych-specialnych-a-lanovych-drahach/vyrocnna-sprava-o-bezpecnosti/>

2. Preukazovanie transpozície čl. 16 ods. 2 smernice prostredníctvom predloženého návrhu novely § 90 ods. 1 písm. h), i) a l) zákona č. 513/2009 Z. z. môže predstavovať goldplating formou navýšenia požiadaviek. Komisia preto žiada preto náležite vyplniť stĺpce (9) a (10) tabuľky zhody, pod tabuľkou zhody uviesť „*Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie*“ a uvedené reflektovať v doložke vybraných vplyvov.

Vyjadrenie predkladateľa

Bezpečnosť železničnej dopravy a prevádzkovania železničnej infraštruktúry je zložitý systém upravený značným množstvom nariadení a rozhodnutí EÚ. Uvedené kompetencie nie sú nad rámec smernice, ale vyplývajú buď z kontextu iných právnych inštitútov a kompetencií ustanovených v zákone alebo vyplývajú z nariadení a rozhodnutí EÚ (väčšina uvedená v doložke zlučiteľnosti). Úprava týchto kompetencií je plne v súlade s povinnosťami vyplývajúcimi z čl. 2 ods. 2 Ústavy SR „Štátne orgány môžu konať iba na základe ústavy, v jej medziach a v rozsahu a spôsobom, ktorý ustanoví zákon.“ Zároveň upozorňujeme, že smernica

v úvodnej vete používa formuláciu „aspoň týmito úlohami“, čo aj podľa vnútroštátnych legislatívnych pravidiel znamená, že ide o minimálny výpočet kompetencií.

K tabuľke zhody so smernicou (EÚ) 2016/797 v platnom znení:

1. Preukazovanie transpozície čl. 15 ods. 4 prostredníctvom § 73 ods. 3 zákona č. 513/2009 Z. z. Komisia pokladá za možný goldplating formou nevyužitia výnimky: „v prípade potreby“ v súvislosti s dokumentmi osvedčujúcimi zhodu. Komisia preto žiada náležite vyplniť stĺpce (9) a (10) tabuľky zhody, pod tabuľkou zhody uviesť „Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie“ a uvedené reflektovať v doložke vybraných vplyvov.

Vyjadrenie predkladateľa

Subsystem je zložený z jednotlivých komponentov (príklad subsystem železničné koľajové vozidlo, komponent – koleso, brzdový systém, húkačka atď.). Pri posúdení subsystemu musí notifikovaná osoba spolu so žiadosťou obdržať všetky, ktoré sú uvedené v zákone, ako aj doklad preukazujúci zhodu jednotlivých komponentov. Inak ES certifikát nevydá. V tomto prípade ide o nesprávne zvolenú formuláciu v smernici, čím je myslené, že ak subsystem zahŕňa jednotlivé komponenty, čo zahŕňa vždy, musí predložiť aj doklad o posúdení ich zhody. Príslušné technické špecifikácie interoperability (TSI – nariadenia a rozhodnutia EÚ) už konkrétne upravujú zoznam dokladov, ktoré je potrebné predložiť vrátane konkrétnych požiadaviek na posúdenie zhody jednotlivých komponentov.

2. Preukazovanie transpozície čl. 21 ods. 3 smernice prostredníctvom predloženého návrhu novely § 76 ods. 3 písm. f) zákona č. 513/2009 Z. z. Komisia pokladá za možný goldplating formou navýšenie požiadavky. Komisia preto žiada náležite vyplniť stĺpce (9) a (10) tabuľky zhody, pod tabuľkou zhody uviesť „Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie“ a uvedené reflektovať v doložke vybraných vplyvov.

Vyjadrenie predkladateľa

V prípade povoľovania na uvedenie železničného vozidla na trh ide o posúdenie zhody subsystemu a jeho komponentov buď v súlade s technickou špecifikáciou interoperability (TSI) alebo ak sa z nejakého dôvodu neuplatňuje TSI, podľa vnútroštátnych predpisov (príloha č. 4 tretia časť). Vzhľadom na zložitosť celého postupu povoľovania železničných vozidiel ide o jeho sprehládnenie pre užívateľov zákona, nie o požiadavku navyše.

Ku goldplatingu na podnikateľské prostredie

K tabuľke zhody 10_tab_zhod_59_2007: Pri transponovaní článku čl. 10 smernice 2007/59/ES sa Komisia domnieva, že dochádza ku goldplatingu typu b) s vplyvom na podnikateľské prostredie tým, že Slovenská republika stanovila vek uchádzačov o preukaz na vedenie železničného vozidla, ktoré bude prevádzkované len na území SR nad rámec smernice a stanovila rýchlosť železničného vozidla pre túto vekovú hranicu. Na základe uvedeného Komisia žiada náležite vyplniť stĺpce (9) a (10) tabuľky zhody a pod tabuľkou zhody v poznámke „Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie“ doplniť odôvodnenie takejto úpravy.

Odôvodnenie: Slovenská republika v predkladanom návrhu právneho predpisu 514/2009 Z. z. v znení návrhu v § 27, O: 1 P: a) stanovila podmienky nad rámec smernice 2007/59/ES. Uchádzači pre vydanie preukazu rušňovodiča na vedenie železničného vozidla, ktoré bude prevádzkované len na území SR musia spĺňať podmienku veku najmenej 19 rokov. Smernica neustanovuje takúto podmienku pre rýchlosť vozidla a vek takýchto uchádzačov stanovuje od 18 rokov; dochádza tým ku goldplatingu typu b).

Vyjadrenie predkladateľa

Odôvodnenie goldplatingu uvedené v príslušnej tabuľke zhody.

K tabuľke zhody 14_tab_zhody_798_2016: Pri transponovaní článku čl. 9 ods. 6 písm. b) smernice 2016/798/EÚ sa Komisia domnieva, že dochádza ku goldplatingu typu f) s vplyvom na podnikateľské prostredie tým, že Slovenská republika zachovala existujúcu právnu úpravu ktorá je nad rámec minimálnych požiadaviek smernice EÚ: „pokiaľ je to relevantné pre organizáciu podávajúcu správu“. Na základe uvedeného Komisia žiada náležite vyplniť stĺpce (9) a (10) tabuľky zhody a pod tabuľkou zhody v poznámke „Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie“ doplniť odôvodnenie takejto úpravy.

Odôvodnenie: Slovenská republika v predkladanom návrhu právneho predpisu § 85 ods. 2 písm. b) zákona č. 513/2009 Z. z. netransponuje v minimálnej miere; Smernica 2016/798/ EÚ v čl. 9 ods. 6 písm. b) umožňuje

využiť dané ustanovenie týkajúce sa bezpečnostnej správy a opisu vývoja vnútroštátnych bezpečnostných ukazovateľov iba pre organizácie, pre ktoré je podanie takejto správy relevantné.

Vyjadrenie predkladateľa

Bezpečnostné indikátory súvisia s nehodami a ich vyšetrovaním za účelom poznania, aké opatrenia a vylepšenia je potrebné aplikovať či už v železničnej doprave alebo pri prevádzkovaní železničnej infraštruktúry, aby sa do budúcnosti nehodám predchádzalo. Podávanie správ je riešené prostredníctvom webového sídla vnútroštátneho bezpečnostného orgánu (DU). Informáciu o bezpečnostných indikátoroch je železničný podnik povinný poskytnúť bezpečnostnému orgánu. Pravdepodobnosť, že počas roka nedôjde v akomkoľvek železničnom podniku a u manažéra infraštruktúry k nehode, je prakticky nulová, keďže nehodou je už aj prejedenie návesti.

<http://drahy.nsat.sk/bezpecnost-na-zeleznicnych-specialnych-a-lanovych-drahach/vyrocnna-sprava-o-bezpecnosti/>

K doložke vybraných vplyvov

Komisia žiada predkladateľa o dopracovanie Doložky vybraných vplyvov v bode 7. Transpozícia/implementácia práva EÚ a doplnenie dvoch vyššie uvedených regulácií s identifikovaným goldplatingom s vplyvom na podnikateľské prostredie.

Vyjadrenie predkladateľa

Doplnené v Doložke.

K vplyvom na podnikateľské prostredie

Komisia žiada predkladateľa o dopracovanie Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie a vyplnenie časti 3.1.4, kde je potrebné opísať obe vyššie uvedené regulácie s identifikovaným goldplatingom s vplyvom na podnikateľské prostredie.

Vyjadrenie predkladateľa

Doplnené.

Komisia žiada predkladateľa o kontrolu a prehodnotenie počtu dotknutých podnikateľských subjektov pri všetkých reguláciách uvedených v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie v časti 3.1 obzvlášť pri tých, kde je uvedený iba modelový príklad s počtom dotknutých subjektov 1.

Odôvodnenie: Pre relevantnejšie reflektovanie skutočného stavu je potrebné použiť údaje z existujúcich databáz (počet dotknutých subjektov, počet konaní..). Modelový príklad neodzrkadľuje skutočný stav preto je vhodné prehodnotiť počet dotknutých subjektov a získať relevantné dáta.

Vyjadrenie predkladateľa

Akceptované, skontrolované a modelové príklady zmenené za odborný odhad.

Komisia žiada predkladateľa presnejšie identifikovať lokalizáciu jednotlivých regulácií v zákone pri všetkých položkách uvedených v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie a v kalkulačke nákladov.

Odôvodnenie: Správne a presne identifikované lokalizácie regulácií pomáhajú k lepšiemu sa zorientovaniu v pripravovaných zmenách.

Vyjadrenie predkladateľa

Akceptované, doplnené.

Komisia žiada predkladateľa použiť aktuálny formulár Kalkulačky nákladov.

Odôvodnenie: Aktuálna Kalkulačku nákladov je účinná od 04.03.2024 (aktualizácia priemernej ceny práce za rok 2023), dostupná na webovom sídle <https://www.mhsr.sk/podnikatelske-prostredie/jednotna-metodika/dokumenty?csrt=16206076106313978259>

Vyjadrenie predkladateľa

Akceptované, použitá aktuálna kalkulačka.

Komisia žiada predkladateľa o zosúladenie výpočtov pri reguláciách týkajúcich sa správnych poplatkov.

Odôvodnenie: Pri výpočte nákladov na jedného podnikateľa je dôležité aby predkladateľ vyrátal rozdiel medzi navrhovanou úpravou a súčasnou úpravou. Výsledné číslo predstavuje zvýšenie nákladov/úsporu na jedného podnikateľa

Vyjadrenie predkladateľa

Na online stretnutí zástupcom MH SR bolo vysvetlené, že predkladateľ presne takýto model aj použil, teda vyrátal rozdiel medzi navrhovanou úpravou a súčasnou úpravou a do počtu dotknutých subjektov zadal priemerný počet konaní.

Komisia odporúča predkladateľovi doplniť do tabuľky na strane 14 v Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie čísla regulácií v zmysle tabuľky č. 2 Analýzy.

Odôvodnenie: Uvedenie čísla regulácií pomôže čitateľom k ľahšiemu zorientovaniu sa v tabuľke. V tabuľke na strane 14 v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie sú regulácie poprehadzované podľa iného kritéria a poradie nesedí s tabuľkou č. 2. Preto Komisia odporúča doplniť čísla regulácií podľa tab.č.2.

Vyjadrenie predkladateľa

Akceptované, doplnené.

K vplyvom na rozpočet verejnej správy

Predkladaný návrh zákona znižuje administratívnu záťaž dopravcov a iných osôb vykonávajúcich činnosti na dráhe, upravuje nové prerozdelenie špeciálnych dráh za účelom zjednodušenia podmienok na ich prevádzkovanie, znižuje vek pre osobu, ktorá žiada o vydanie preukazu na železničné vozidlo s obmedzenou územnou pôsobnosťou na územie SR, zavádza nový inštitút licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru pre vlečkárov a pod. Tieto zmeny majú vplyv aj na výber správnych poplatkov, ktoré sú upravené v čl. II navrhovaného zákona (novela zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch).

Predkladateľ v doložke vybraných vplyvov označil pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy z titulu zvýšenia príjmov štátneho rozpočtu vzhľadom na ustanovenie nových správnych poplatkov a zvýšenie už existujúcich správnych poplatkov. Tieto vplyvy týkajúce sa príjmovej časti rozpočtu sú kvantifikované v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy od roku 2025 vo výške 130 309 eur ročne. Uvedené Komisia berie na vedomie. V súvislosti s predpokladanými rozpočtovými dôsledkami Komisia upozorňuje, že v analýze vplyvov na rozpočet je potrebné v súlade s § 33 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov a Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov uviesť vplyvy na bežný rok a tri nasledujúce rozpočtové roky (bežný rok je rok 2024).

Vyjadrenie predkladateľa

Účinnosť zákona sa predpokladá 1. január 2025. Z uvedeného dôvodu nie je potrebné uvádzať rok 2024.

V predložennom návrhu zákona sa ustanovujú aj doplnenia, resp. úpravy kompetencií regulačného, resp. kontrolného orgánu (napr. v bodoch 53, 92, 95 atď.), v tejto súvislosti Komisia upozorňuje, že všetky prípadné negatívne rozpočtové dôsledky budú musieť byť zabezpečené v rámci schválených limitov rozpočtu dotknutých subjektov na príslušný rozpočtový rok.

Vyjadrenie predkladateľa

Tieto činnosti už DU vykonáva. Vzhľadom na skutočnosť, že DU si ani nežiada nové štátnozamestnanecké miesta, úprava nemôže mať negatívne rozpočtové dôsledky.

K sociálnym vplyvom

Komisia odporúča predkladateľovi v bode 9 doložky vybraných vplyvov označiť existenciu sociálnych vplyvov s ich bližším zhodnotením v separátnej analýze sociálnych vplyvov.

Odôvodnenie: Z viacerých ustanovení predloženého návrhu zákona sa javí, že v porovnaní so súčasným stavom sa predpokladajú zmeny v oblasti prístupu fyzických osôb k zdrojom, právam, tovarom a službám a v oblasti zamestnanosti. Napr. novelizačný bod 22 v čl. I predpokladá ustanovenie veku 19 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo na území SR napriek tomu, že Európska legislatíva ustanovuje vek 20 rokov; novelizačný bod 31 v čl. I vypúšťa potrebu vysokoškolského vzdelania druhého stupňa na prevádzkovanie dráhy. Tieto zmeny by mohli v porovnaní so súčasným stavom zjednodušiť prístup k zamestnaniu na dráhach väčšej skupiny osôb. Ďalej napr. novelizačné body 4,5, v čl. V predpokladajú zmeny v oblasti verejnej osobnej dopravy, ktoré sa týkajú zriaďovania zastávok, čo má vplyv na informovanie verejnosti a možné zmeny v oblasti prístupu k službám pre verejnosť. Na základe uvádzaného odporúčame zhodnotiť sociálne vplyvy predloženého materiálu.

Vyjadrenie predkladateľa

S odporúčanými sociálnymi vplyvmi predkladateľ nesúhlasí a niektoré považuje za marginálne, nekvantifikovateľné. Marginálny vplyv zníženia veku rušňovodičov je odôvodnený vyššie.

K vypusteniu vysokoškolského vzdelania druhého stupňa. Uvedená podmienka sa netýka zamestnanosti, ale preukázania splnenia podmienky pre žiadateľa o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy. Ustanovenie nenadväzuje na § 29 ods. 1 písm. c) zákona o dráhach, teda na zamestnancov, ale na § 29 ods. 2 zákona o dráhach, teda žiadateľa alebo jeho zodpovedného zástupcu. Odbornú kvalifikáciu spĺňa iba jeden. Hovoríme teda o jednej osobe u prevádzkovateľa dráhy, ktorej sme znížili stupeň vzdelania. Na základe vyššie uvedeného máme za to, že ak vôbec ide o vplyv, tak o tak marginálny, že ho nie je možné ani najlepším odborným odhadom kvantifikovať.

K predpokladaným zmenám v oblasti verejnej osobnej dopravy.

Uvedené znenie je úpravou § 16 ods. 3 zákona o VOD, ktorá uvedenú problematiku už riešila. Postup zriaďovania zastávok sa dotýka orgánov verejnej správy a informovanie sa týka dopravcov, nie cestujúcej verejnosti. Podmienky informovania cestujúcej verejnosti na zastávkach sú platné dlhodobo, zákon o VOD ich iba prevzal. Z tohto dôvodu uvedená zmena nemá vplyv na prístup k službám.

III. Záver: Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje

nesúhlasné stanovisko

s materiálom predloženým na predbežné pripomienkové konanie s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa pripomienok v bode II.

IV. Poznámka: Predkladateľ zapracuje pripomienky a odporúčania na úpravu uvedené v bode II a uvedie stanovisko Komisie do doložky vybraných vplyvov spolu s vyhodnotením pripomienok.

Nesúhlasné stanovisko Komisie neznamená zastavenie ďalšieho schvaľovacieho procesu. Stanovisko Komisie slúži ako podklad pre informované rozhodovanie vlády Slovenskej republiky a ďalších subjektov v rámci schvaľovacieho procesu. Predkladateľ má možnosť dopracovať materiál podľa pripomienok a zaslať ho na opätovné schválenie Komisie, ktorá môže následne zmeniť svoje stanovisko.

14. Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov zo záverečného posúdenia č. (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. Jednotnej metodiky)

☐ Súhlasné

☐ Súhlasné s návrhom na dopracovanie

☐ Nesúhlasné

Uved'te pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:

--