**Dôvodová správa**

**B. Osobitná časť**

**Čl. I**

K bodu 1 a 2:

Spresnenie 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). Treťou 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:

Dopĺňa sa doposiaľ chýbajúce vymedzenie obvodu dráhy pre špeciálne dráhy. Vzhľadom na osobitosti vedenia špeciálnych dráh v intraviláne obcí, ktoré podľa miestnych podmienok môže byť realizované tak po vlastnom telese, ako aj po pozemnej komunikácii vo vyhradenom páse (na území SR v súčasnosti de facto ulice Teplická v Trenčianskej Teplej, Gen. M. R. Štefánika v Trenčianskych Tepliciach, Vydrovo v Čiernom Balogu a ďalšie), sú uplatniteľné rovnaké ustanovenia ako pre električkové dráhy a nie je účelné zriaďovať obvod dráhy v prípadoch, keď dráha používa pozemnú komunikáciu. Zároveň sa zosúlaďuje 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:

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 6:

Pôsobnosť ustanovenia o neoznačovaní a nezabezpečovaní úrovňového styku dráhy s pozemnou komunikáciou, ak ide o dráhu používajúcu pozemnú komunikáciu, sa rozširuje z električkových a trolejbusových dráh aj na špeciálne dráhy, keďže sú jedným z druhov dráh vedených v niektorých prípadoch po pozemnej komunikácii. Podobne ako pri električkových a trolejbusových dráhach je zrejmé, že označovanie a prípadné zabezpečovanie početných miest styku špeciálnych dráh používajúcich pozemné komunikácie s inými pozemnými komunikáciami v intraviláne obcí (vrátane všetkých priechodov, vjazdov do priľahlých objektov a pod.) by bolo veľmi ťažko realizovateľné a zároveň neúčelné, keďže sa predpokladá, že ostatní používatelia venujú náležitú pozornosť premávke na danej komunikácii ako takej, a tým sledujú aj pohyb dráhových vozidiel. Zároveň v nadväznosti na doplnenie ustanovenia § 3 ods. 3 písm. b) zákona, na základe ktorého sa nevymedzuje obvod dráhy, ak ide o špeciálnu dráhu vedenú po pozemnej komunikácii, neplatí v takýchto prípadoch zákaz vstupovať na dráhu bez súhlasu prevádzkovateľa okrem prechodu dráhy v mieste úrovňového križovania s pozemnou komunikáciou, a teda je tento prechod povolený kdekoľvek, bez potreby vyznačovať miesta úrovňového križovania. Tým nie je dotknuté pravidlo prednosti prevádzky dráhy pred cestnou premávkou v zmysle § 14 ods. 5 ani možnosť upozorňovať, ak je to potrebné, ostatných používateľov pozemnej komunikácie na prevádzku dráhy dopravnými značkami so symbolom koľajových vozidiel. Na rozdiel od električkových a trolejbusových dráh, na prevádzku špeciálnej dráhy pri používaní pozemnej komunikácie v súčasnosti nie sú uplatniteľné pravidlá cestnej premávky, navrhovaná úprava § 14 ods. 6 preto nepočíta s možnosťou spoločnej prevádzky špeciálnej dráhy a cestnej premávky.

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 telekomunikácii 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 - Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF).

K bodu 10:

Doplnenie celého rozsahu činností na určených technických zariadeniach.

K bodu 11:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 12:

Vytvorenie legislatívneho základu pre prípadnú prevádzku električkovlakov (TramTrain), t. j. vozidiel schopných prevádzky na električkových aj železničných tratiach.

K bodu 13:

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

K bodu 14:

Spresnenie definície v súlade s čl. 2 ods. 3 smernice 2016/797, keďže môže ísť aj o vozidlo momentálne nepoužívané (odstavené, uložené v sklade a pod.).

K bodu 15:

Vytvorenie legislatívneho základu pre prípadnú prevádzku električkovlakov (TramTrain), t. j. vozidiel schopných prevádzky na električkových aj železničných tratiach. Doplnenie doposiaľ v zákone chýbajúcich definícií električky, vozidla špeciálnej dráhy a trolejbusu. Definovanie trolejbusu ako dráhového vozidla pre účely tohto zákona nie je v rozpore s tým, aby sa trolejbus považoval za cestné vozidlo pre účely iných legislatívnych predpisov, napríklad z dôvodu povinnosti plniť ciele v dekarbonizácii dopravy.

K bodu 16:

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

K bodom 17 a 18:

Legislatívno – technické úpravy v nadväznosti na § 20.

K bodom 19:

Jednoznačné stanovenie postupu pri schvaľovaní električkovlakov v nadväznosti na úpravy § 20. 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 bodom 20:

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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES a čl. 47 ods. 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2016/797 z 11.mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii 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 21:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 22:

V súčasnosti sa pri údržbe, obnove alebo modernizácií 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 23:

Doplnením ustanovenia sa zefektívni činnosť bezpečnostného orgánu, keďže v praxi zaznamenáva množstvo neúplných žiadostí bez potrebných dokladov, čo zbytočne predlžuje konanie a administratívne zaťažuje bezpečnostný orgán.

K bodu 24:

Ustanovuje sa vek 19 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo, ale len na území Slovenskej republiky a pre rýchlosť do 65 km.h-1. 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 v vzdelávacom zariadení a úspešnom vykonaní skúšky, do dosiahnutia veku 20 rokov, môžu absolvovať zácvik u dopravcu, pre ktorého budú vykonávať túto profesiu.

K bodu 25:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 26:

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 27:

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 28:

Aplikačná prax preukázala, že pri výkone technicko-bezpečnostnej skúšky dráhových vozidiel 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 29:

Doplnenie doposiaľ chýbajúceho dopravného vzdelania, ktoré je na tento účel najvhodnejšie.

K bodu 30:

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 31:

Legislatívno – technická úprava vzhľadom na doplnenie „inej osoby“ do odseku 7.

K bodu 32:

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 33:

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 nedodržiava 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 34:

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 35:

Legislatívno – technická úprava.

K bodom 36 a 37:

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 dlhodobo 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 38:

Úprava terminológie pre jednoznačný výklad zákona.

K bodu 39:

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 psychologickej 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 akejkoľvek 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 psychologickej 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 40:

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 41 a 42:

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 Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ, ktorom sa subjekty definujú len odkazom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/ES z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, subjekty sa priamo špecifikujú.

K bod 43:

Pôvodne boli požiadavky na tvorbu cestovného poriadku transpozíciou smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/ES z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor. Tá však bola neobvyklým spôsobom novelizovaná delegovaným rozhodnutím Komisie (EÚ) 2017/2075 zo 4. septembra 2017, ktorým sa nahrádza príloha VII k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor. 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 44:

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 45:

Úpravou ustanovenia sa upravujú priority prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry pri preťaženej infraštruktúre v nadväznosti na verejné súťaže na výkon dopravných služieb vo verejnom záujme za účelom udržateľnosti výšky použitých verejných prostriedkov. Ustanovenie zabezpečí plnenie víťazných cenových ponúk v rámci verejných súťaží a eliminovanie nerealizovateľnosti víťaznej ponuky v zmysle súťažných podmienok a zásahu do počtu vlakových súprav na daný prevádzkový súbor a z toho prameniacej výslednej ceny za dopravné služby vo verejnom záujme.

K bodu 46:

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 47:

Ustanovením § 51 ods. 3 je transponované ustanovenie čl. 54 ods. 2 smernice EP a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor. 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 48:

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 poskytovaných.

K bodu 49:

Zosúladenie terminológie s odsekom 3.

K bodu 50:

Čl. 42 smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor 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 prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry manažérom infraštruktúry, ktorá je legislatívou SR 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 51:

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 Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EU z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor 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 52:

Rozšírenie ochrany obchodného tajomstva aj na prevádzkovateľov servisného zariadenia.

K bodu 53:

Spresňuje sa definícia železničného systému na území SR v zmysle pojmu „existujúci železničný systém“, ako ho vymedzuje smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 o interoperabilite železničného systému v EÚ, ktorá v súčasnosti tvorí základ železničnej legislatívy EÚ. Na rozdiel od železničného systému EÚ, 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 54:

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

K bodu 55:

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

K bodu 56:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 57:

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 58:

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

K bodu 59:

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 60 a 61:

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) 2016/797v súlade s čl. 7 ods. 5 smernice EP a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii. Výnimky (okrem obnovy železničnej siete po nehode), ktoré predbežne schváli ministerstvo sa môžu uplatňovať až po ich schválení Európskou komisiou.

K bodu 62:

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

K bodu 63:

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

K bodu 64:

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

K bodu 65:

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

K bodu 66:

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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2016/797 z 11.mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii v platnom znení.

K bodu 67:

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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2016/797 z 11.mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii v platnom znení.

K bodu 68:

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

K bodu 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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2016/797 z 11.mája 2016 o interoperablite železničného systému v Európskej únii v platnom znení.

K bodu 70:

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 orgánu 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 EÚ, vykonáva bezpečnostný orgán pre železničné dráhy SR, z čoho vyplynula potreba upraviť zákonom podrobnosti súvisiacich postupov, ktoré v súčasnosti nie sú upravené právnymi predpismi EÚ, vrátane náležitostí registrácie a zverejňovania informácií o vykonávaní medzinárodných sankcií.

K bodom 71 a 72:

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

K bodu 73:

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 74:

Vypustením ustanovení týkajúcich sa národného registra železničných vozidiel sa zákon zosúlaďuje s právnymi predpismi EÚ, pokiaľ ide o registráciu vozidiel uvedených na trh v rámci železničného systému EÚ. V zmysle čl. 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 o interoperabilite železničného systému v EÚ a čl. 8 vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2018/1614, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v čl. 47 smernice, mala registrácia v národnom registri prebiehať dovtedy, kým nebol uvedený do prevádzky európsky register vozidiel zriadený Železničnou agentúrou EÚ. 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 EÚ, predovšetkým s čl. 49 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 o interoperabilite železničného systému v EÚ a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/777 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry.

K bodu 75:

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 SR 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 bodom 76 až 78:

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.

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 EP a Rady (EÚ) 2016/797 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/763 z 9. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení železničným podnikom v zmysle smernice EP a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 má žiadateľ možnosť požiadať vnútroštátny bezpečnostný orgán o konzultácie alebo poradenstvo pred podaním žiadosti o vydanie bezpečnostného osvedčenia alebo pred podaním žiadostí 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 79:

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 80:

Úprava ustanovenia rozlišuje oproti pôvodnému zneniu povinnosti voči poškodeným a rodinným príslušníkom obetí, zároveň pomoc v zmysle nariadenia 1371/2007 obsahuje širšiu pomoc ako podanie sťažnosti a psychologickú podporu.

K bodu 81:

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 82:

Ako špecifický prípad môže byť navrhnutý funkčný alebo štrukturálny subsystém.

K bodu 83:

Úprava kompetencie vzhľadom na doplnenie možnosti prevádzkovania električkovlakov.

K bodu 84:

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

K bodu 85:

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

K bodu 86:

Náležitosti žiadosti o dotáciu, ako aj metodológiu výpočtu nákladov, kalkuláciu a iné podrobnosti o poskytovaní dotácie sa zverejnia spolu s výzvou na podávanie žiadostí o dotáciu.

K bodu 87:

V zmysle časti 1 kapitoly 1.8 odsek 1.8.4 dodatku C – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF), 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 88:

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, preto sa úpravou ustanovenia rozširuje kompetencia bezpečnostného orgánu o ďalší druh uznania.

K bodu 89:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 90:

Úprava kompetencie vzhľadom na novonavrhovanú úpravu prevádzky registrov.

K bodu 91:

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 92:

V súlade s § 47 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov sa dopĺňa povinnosť vyplývajúca z aplikačnej praxe. Zároveň v zmysle časti 1 kapitoly 1.8 odsek 1.8.4 dodatku C – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF), 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 93:

Úprava kompetencie Dopravného úradu vzhľadom na novonavrhovaný § 22a.

K bodu 94:

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.

K bodom 95 a 96:

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 97:

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 98:

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 99:

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 NR SR 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 100:

Súčasná výška spodnej sadzby sankcie je pre menších prevádzkovateľov servisných zariadení likvidačná, preto navrhujeme jej úpravu. Zároveň dopĺňame 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, 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 101:

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

K bodu 102:

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 103 a 104:

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 105:

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

K bodu 106:

Zosúladenie pojmov.

K bodom 107 a 108:

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 109:

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

K bodu 110:

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

K bodu 111:

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 dopravniach a nejde teda o vlečky v zmysle ustanovenia § 2 ods. 5 zákona.

K bodu 112:

Legislatívno – technická úprava vzhľadom na zrušenie predmetných smerníc.

K bodu 113:

Vypustenie zrušeného vykonávacieho rozhodnutia Komisie.

K bodu 114:

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

**Čl. II**

K bodom 1 a 2:

Zvýšenie dlhodobo 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 bodom 9 a 10:

Zvýšenie dlhodobo 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 SR. Zjednotenie výšky poplatku za technické preukazy.

K bodu 11:

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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES, došlo k výlučnému podávaniu žiadostí registračnému subjektu formou elektronického formulára. V súlade s § 6 ods. 2 zákona 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, 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 12 až 14:

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 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:

Legislatívno – technická 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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 v platnom znení a vykonávacieho nariadenie 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 v platnom znení vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania.

K bodom 19 a 20:

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

K bodom 21 až 23:

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 24:

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

K bodu 25:

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

K bodu 26:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 27:

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 bodu 28 a 29:

Zosúladenie terminológie s platným znením vyhlášky č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach, určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach v znení neskorších predpisov. 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 30:

Legislatívno – technická úprava.

**Čl. III**

Návrhom zákona sa zavádza nové koľajové vozidlo „električkovlak“, ktorý sa môže pohybovať po električkovom koľajovom páse v cestnej premávke, a z toho dôvodu je potrebné doplniť električkovlak do zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**Čl. IV**

K bodom 1 a 2:

Vzhľadom na osobitnú povahu prepravných podmienok pre bicykle a osobitnej tarify pre bicykle navrhujeme upraviť samostatne.

K bodom 3 a 4:

Doterajšie požiadavky pre vlečkárov, 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 5 a 6:

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

K bodom 7 a 8:

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 9:

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 10:

Preukázanie požiadavky odbornej spôsobilosti je dostačujúce iba jednej osoby.

K bodu 11:

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

K bodu 12:

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 13:

Účelom ustanovenia je zníženie administratívnej záťaže fyzických osôb a právnických osôb. V súlade so zákonom č. 177/2018 Z. z. o niektorých opatreniach na znižovanie administratívnej záťaže využívaním informačných systémov verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o byrokracii) je licenčný orgán oprávnený získavať a používať údaje evidované v informačných systémoch verejnej správy, ktoré sú potrebné na overenie finančnej spôsobilosti železničného podniku ako sú účtovná závierka, zoznam daňových dlžníkov, zoznam dlžníkov na poistnom atď.

K bodu 14:

Počas obdobia pandémie cestujúci odmietali dodržiavať protipandemické opatrenia. Účelom úpravy ustanovenia je stanoviť právny základ na dodržiavanie prípadných protipandemických opatrení do budúcna za účelom zachovania zdravia a prípadného nešírenia vírusu v dopravných prostriedkoch a priestoroch určených pre cestujúcich.

K bodu 15:

Legislatívno – technická úprava.

K bodom 16 a 17:

Slovenská republika má jeden z najnižších podielov intermodálnej prepravy na dopravnom trhu. Pre zvýšenie jej podielu a priblíženie sa vyspelým členským krajinám je potrebné poskytnúť stimuly vo forme cielenej podpory. Po konzultáciách s prevádzkovateľmi kombinovanej dopravy na našom území navrhujeme poskytovať prioritne cielenú podporu pre novo vznikajúce prepravné prepojenia v nesprevádzanej kontinentálnej kombinovanej doprave v rámci Slovenskej republiky a medzi Slovenskou republikou a inými krajinami Európskej únie alebo tretími krajinami Európy a Ázie po pevnine alebo riečnou dopravou už od štádia skupinových a jednotlivých zásielok, ktoré zvyčajne predchádzajú konečnému cieľu – zavedeniu pravidelnej linky ucelených kyvadlových vlakov alebo riečnych liniek medzi dvoma alebo viacerými vnútrozemskými intermodálnymi terminálmi vrátane koncových a počiatočných cestných rozvozov na vykládku k príjemcovi alebo nakládku k odosielateľovi. V určitých prípadoch je možné podporiť aj rozšírenie existujúcich pravidelných liniek kombinovanej dopravy. Keďže sa uvažuje s podporou z rozpočtu SR, podporené môžu byť prepravy realizované na území SR. Z európskeho prípadne ázijského pohľadu je dĺžka trasy po území SR najkratšia, preto aby podpora mala zmysel a bola pre operátorov zaujímavá, navrhovaná intenzita pomoci je najviac 49% oprávnených nákladov vzniknutých na území SR. Táto výška pomoci je bežne akceptovaná a poskytovaná v členských štátoch EÚ.

K bodu 18:

Úprava ustanovenia pre jednoznačný výklad zákona, že dotácie sa poskytujú len na základe vyhlásenej výzvy a v závislosti od alokovaných finančných prostriedkov pre daný účel.

K bodu 19:

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 bodom 20 a 21:

Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS 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:

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.

K bodu 23:

Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS 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 24:

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 25:

Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS 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 26:

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

K bodu 27:

Medzinárodné predpisy Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) alebo príloha 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS 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 28:

Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS 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 29:

## 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 30:

Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS 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 31:

V súčasnosti, keďže Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, a Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS 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 32:

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 preklenutie tohto obdobia bez vlastníctva novo vystaveného preukazu rušňovodiča, aj keď v aplikačnej praxi sa využíva.

K bodu 33:

Ustanovuje sa vek 19 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo, ale len na území Slovenskej republiky a pre rýchlosť do 65 km/h. Čl. 10 Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007, [o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/AUTO/?uri=celex:32007L0059) 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 34 a 35:

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 bodu 36 a 37:

Skúšky rušňovodičov 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 rušňovodičov, o kritériách uznávania skúšajúcich pracovníkov rušňovodičov a o kritériách organizácie skúšok v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (2011/765/EÚ) (ďalej len „rozhodnutie2011/765/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 rušňovodičov, sa dotknuté ustanovenia dopĺňajú do zákona.

K bodu 38:

Precíznejšia úprava kompetencie.

K bodu 39:

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

K bodu 40:

Náležitosti žiadosti o dotáciu, ako aj metodológiu výpočtu nákladov, kalkuláciu a iné podrobnosti o poskytovaní dotácie sa zverejnia spolu s výzvou na podávanie žiadostí o dotáciu.

K bodu 41:

V zmysle časti 1 kapitoly 1.8 odsek 1.8.4 dodatku C – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF), 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 kompetencia Dopravného úradu, na základe ktorej môže, na základe poverenia - menovania regulačného orgánu pre prepravu nebezpečného tovaru v železničnej doprave, ktorým je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, vydávať osvedčenie o školení bezpečnostného poradcu na prepravu nebezpečného tovaru v železničnej doprave a vykonávať skúšky odbornej spôsobilosti bezpečnostného poradcu na prepravu nebezpečného tovaru v železničnej doprave.

K bodu 42:

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 Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), prílohy 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS a 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 43:

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 44:

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 45:

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 46:

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 47:

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 NR SR 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 48:

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

K bodu 49:

Vzhľadom na vypustenie povinnosti železničného podniku predkladať licenčnému orgánu každoročne do 30. júna doklady preukazujúce trvanie finančnej spôsobilosti je potrebné vypustiť aj sankciu za porušenie predmetnej povinnosti.

K bodu 50:

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

K bodu 51:

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

K bodu 52:

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 53:

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 54:

V súčasnosti, keďže Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, a Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS 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 55:

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

K bodu 56:

Zosúladenie a upresnenie pojmov.

K bodu 57:

Zosúladenie pojmov s novonavrhovaným § 28 ods. 1.

K bodu 58:

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 prispôsobenie 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**

Účinnosť zákona sa navrhuje 1. júna 2023.