**Dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

**I**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky predkladá 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 ako iniciatívny návrh.

Cieľom návrhu zákona je prebratie schválenej smernice Komisie 2013/9/EÚ z 11. marca 2013, ktorou sa mení a dopĺňa príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve v transpozičnej lehote do 1. januára 2014. Transpozíciou smernice Komisie 2013/9/EÚ sa dopĺňajú subsystémy železničného systému o nový základný parameter prístupnosť osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou. Prístupnosť je základnou požiadavkou, ktorá je jednak všeobecnou požiadavkou na interoperabilitu železničného systému a vzťahuje sa špecificky na subsystémy infraštruktúra, železničné koľajové vozidlá, prevádzka a telematické aplikácie v osobnej doprave. Zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou majú ako všetci ostatní občania rovnaké právo na voľný pohyb, slobodu výberu a nediskrimináciu, navrhovaným zákonom sa im  vytvárajú porovnateľné možnosti cestovania železničnou dopravou s možnosťami ostatných občanov.

Návrhom zákona sa súčasne upravujú ustanovenia, ktorých zmena vyplynula z aplikačnej praxe zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov. V Čl. II sa navrhuje zmena zákona č. 254/1998 Z. z. o verejných prácach v znení neskorších predpisov, týkajúca sa predkladania rozvojových programov verejných prác.

Predkladaný návrh zákona nebude mať dopad na štátny rozpočet, rozpočty obcí a rozpočty vyšších územných celkov, na životné prostredie, na zamestnanosť, ani  na podnikateľské prostredie.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, s ústavnými zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi platnými v Slovenskej republike, s medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná a s právom Európskej únie.

**II**

**Doložka**

**vybraných vplyvov**

**A.1. 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

**Termín začatia a ukončenia PPK:** -

**A.2. Vplyvy:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Pozitívne | Žiadne | Negatívne |
| 1. Vplyvy na rozpočet verejnej správy |  | x |  |
| 2. Vplyvy na podnikateľské prostredie – dochádza k zvýšeniu regulačného zaťaženia? |  | x |  |
| 3. Sociálne vplyvy |  | x |  |
| – vplyvy na hospodárenie obyvateľstva, |  |  |  |
| – sociálnu exklúziu, |  |  |  |
| – rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť |  |  |  |
| 4. Vplyvy na životné prostredie |  | x |  |
| 5. Vplyvy na informatizáciu spoločnosti |  | x |  |

**A.3. Poznámky**

Nie je možné uviesť odhad príjmov podľa novelizačného bodu 22- § 43 ods. 10 písm.d) zákona č. 514/2009 Z. z. z dôvodu, že išlo o ojedinelý prípad a nie je predpoklad takéhoto konania.

**A.4. Alternatívne riešenia**

bezpredmetné

**A.5. Stanovisko gestorov**

**III**

**Doložka zlučiteľnosti**

**právneho predpisu s právom Európskej únie**

**1. Predkladateľ právneho predpisu:** vláda Slovenskej republiky

**2. Názov návrhu právneho predpisu:** 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

**3. Problematika návrhu právneho predpisu:**

a) je upravená v práve Európskej únie

- *primárnom*

čl. 90 a 91 a v hlave XVI tretej časti Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

- *sekundárnom (prijatom po nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskom spoločenstve a Zmluva o Európskej únii – po 30. novembri 2009)*

1. legislatívne akty

2. nelegislatívne akty

|  |
| --- |
| smernica Komisie 2013/9/EÚ z 11. marca 2013, ktorou sa mení a dopĺňa príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 68, 12.3.2013); |

- *sekundárnom (prijatom pred nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskom spoločenstve a Zmluva o Európskej únii – do 30. novembra 2009)*

|  |
| --- |
|  |

b) nie je obsiahnutá v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie.

**4. Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii:**

a) lehota na prebratie smernice alebo lehota na implementáciu nariadenia alebo rozhodnutia

do 1. januára 2014

b) lehota určená na predloženie návrhu právneho predpisu na rokovanie vlády podľa určenia gestorských ústredných orgánov štátnej správy zodpovedných za transpozíciu smerníc a vypracovanie tabuliek zhody k návrhom všeobecne záväzných právnych predpisov

vzhľadom na to, že smernica Komisie 2013/9/EÚ bola uverejnená v Úradnom vestníku EÚ 12. marca 2013, nebola ešte uznesením vlády SR určená lehota na predloženie návrhu zákona na rokovanie vlády SR

c) informácia o konaní začatom proti Slovenskej republike o porušení podľa čl. 258 až 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

d) informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú preberané smernice už prebraté spolu s uvedením rozsahu tohto prebratia

smernica Komisie 2013/9/EÚ doteraz nie je transponovaná v žiadnom slovenskom právnom predpise

**5. Stupeň zlučiteľnosti návrhu právneho predpisu s právom Európskej únie:**

Stupeň zlučiteľnosti - úplný

**6. Gestor a spolupracujúce rezorty:**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

**B. Osobitná časť**

**K Čl. I**

**K bodu 1**

Navrhovaným ustanovením sa rozširuje využitie vlečky aj na iný účel ako len na účely nakládky, prekládky a vykládky tovaru v podnikoch a navrhuje sa, aby režimu prevádzkovania vlečky podliehali aj koľaje v rušňových depách.

**K bodu 2**

Obdobne ako pri pozemných komunikáciách aj v železničnej infraštruktúre existujú prípady kedy v obvode dráhy aj v ochrannom pásme dráhy pozemok pod dráhou alebo jej súčasťou nie je vo vlastníctve štátu a v správe manažéra infraštruktúry. Navrhuje sa zriadenie vecného bremena podľa ustanovenia § 151n a nasl. Občianskeho zákonníka, ak vlastník stavby nemá ku dňu účinnosti tohto zákona k pozemku pod stavbou železničnej dráhy okrem  vlečky v súkromnom vlastníctve alebo jej súčasti dohodnuté iné právo napr. nájomný vzťah. Vecné bremeno nezakladá vlastnícke právo a nie je definitívnym riešením.

**K bodu 3**

Ustanovením sa pojem odbočková výhybka zosúlaďuje s terminológiou STN 01 8510:2000.

**K bodu 4**

Ustanovením sa rieši zabezpečenie križovania.

**K bodu 5**

Ustanovením sa rieši výstavba a vybavenie priecestí a upresňujú sa kompetencie pri umiestňovaní vybraných dopravných značiek.

**K bodu 6**

Navrhovaným  ustanovením  sa v súlade s harmonizovanými európskymi normami EN 13306:2006, EN 50126 dopĺňa potrebný termín „údržba“. V praxi sa vyskytujú rozdiely pri uplatňovaní požiadaviek kvalifikácie pracovníkov, ktoré sú rozdielne pri  „opravách“ a pri „údržbe“ určených technických zariadení.

**K bodu 7**

Z aplikačnej praxe vyplynula požiadavka, aby sa určené činnosti vzťahovali aj na uvedené komponenty dopravných zariadení, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky dopravných zariadení.

**K bodu 8**

Ustanovením sa odstraňuje duplicita s § 31 ods. 2 zákona, ktorý potrebu zdravotnej  spôsobilosti viaže na zoznamy pracovných činností určených prevádzkovateľom dráhy a dráhovým podnikom.

**K bodom 9 až 15**

Dopĺňa sa  spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla o riadenie chodu lanovej dráhy, upravuje sa spôsob vydania nového preukazu na vedenie dráhového vozidla po uplynutí jeho platnosti a súčasne sa upravuje doba platnosti preukazu na vedenie dráhového vozidla. Zároveň sa zvyšuje vek vodiča trolejbusu na 24 rokov v súlade so zákonom č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**K bodom 16 a 17**

Úpravou sa sleduje spresnenie postupu pri praktickej skúške uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla, ktorých výcvik vykonával skúšobný komisár.

**K bodu 18**

Upresňuje sa ustanovenie.

**K bodu 19**

Účelom ustanovenia je zjednoznačniť úhradu nákladov na zmenu názvu železničnej stanice v prípade návrhu obce.

**K bodu 20**

Ustanovením sa upresňuje druh zvieraťa.

**K bodu 21**

Ustanovením dopĺňaného odseku 5 sa v súlade s aplikačnou praxou zavádza oprávnenie prevádzkovateľovi dráhy vykázať z priestorov obvodu dráhy osoby, ktoré svojim konaním porušujú zákon, poškodzujú a znečisťujú  majetok, správajú sa agresívne alebo ohrozujú bezpečnosť a plynulosť dopravy. S transformáciou dopravných spoločností dochádza k ich  rozčleňovaniu na viaceré subjekty, čo v praxi vyvolalo akútnu potrebu zaviesť nástroje umožňujúce uplatňovať kontrolný mechanizmu spočívajúci v  oprávnení prevádzkovateľa dráhy preverovať dodržiavanie predpisov u dopravcov, či napríklad osoba, ktorá vedie hnacie dráhové vozidlo má potrebné oprávnenia, či je správne deklarovaný počet vozidiel, ich váha a radenie, aby sa predišlo možným nehodám plynúceho z porušenia predpisov. Navrhované ustanovenie odseku 6 nezasahuje do kompetencií štátneho dozoru.

**K bodu 22**

Zjednotenie pojmu s ustanovením § 25.

**K bodu 23**

Úprava vyžiadaná aplikačnou praxou.

**K bodu 24**

Z aplikačnej praxe vyplynulo, že nie pri všetkých nehodách je potrebné vykonávať preventívne prehliadky a  psychologické vyšetrenie zamestnanca. Ustanovenie odseku 3 vymedzuje kedy sa mimoriadna lekárska preventívna prehliadka a psychologické vyšetrenie vykonávajú na žiadosť zamestnávateľa a kedy je potrebné ich vykonať priamo zo zákona.

Účelom ustanovenia odseku 4 je zvýšiť kvalitu posudzovania zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti, tým, že sa ako základné kritérium aj pre posudzujúceho psychológa zavádza znalosť rizík príslušnej práce a prostredia železníc.

**K bodu 25**

Ustanovenie sa zosúlaďuje s Prílohou I časť A Nariadenia Komisie ES č. 851/2006.

**K bodu 26**

Časť ustanovenia sa vypúšťa z  dôvodu, že podrobný rozsah registrovaných údajov pre register infraštruktúry upravuje vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/633/EÚ z 15. septembra 2011 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry. Z dôvodu právnej istoty sa ustanovenie dopĺňa odkazom na uvedené vykonávacie rozhodnutie.

**K bodu 27**

Legislatívna úprava vyžiadaná zavedením legislatívnej skratky.

**K bodu 28**

Návrhom sa precizuje ustanovenie v súlade s článkom 3 písm. m) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Smernica o bezpečnosti železníc).

**K bodu 29**

Navrhovaným ustanovením sa dopĺňa  možnosť účasti prizvaných osôb, ktorými vyšetrovateľ nedisponuje a ktorí sú špecialisti v danej oblasti. Súčasne sa ukladá povinnosť subjektom zúčastneným na nehode napríklad odosielateľ, plnič cisterien, údržbárske dielne, a pod. poskytnúť potrebnú spoluprácu.

**K bodu 30**

V súlade s úpravou textu § 30 ods. 6 sa vykonáva legislatívno-technická úprava.

**K bodu 31**

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 32**

Rozšírenie skutkovej podstaty priestupku umožní postihovať aj osoby, ktoré sa dopustia nielen poškodenia, ale aj krádeže; aplikačná prax preukázala potrebu tejto úpravy.

**K bodu 33**

V súlade s úpravou § 25 ods. 3 sa ustanovuje lehota na výmenu preukazov vydaných pred účinnosťou tohto zákona.

**K bodom 34 až 42**

Zosúladenie so smernicou Komisie 2013/9/EÚ z 11. marca 2013, ktorou sa mení a dopĺňa príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve.

**K bodu 43**

Vzhľadom na transpozíciu smernice sa upravuje aj transpozičná príloha.

**K Čl. II**

Úprava dáva väčší priestor vláde SR reagovať na prípravu rozvojových programov verejných prác vo vzťahu na prípravu rozpočtu verejnej správy.

**K Čl. III**

**K bodu 1**

Ustanovením sa v súlade  s potrebami aplikačnej praxe pokrýva plný rozsah železničných dráh.

**K bodu 2**

Ustanovením sa v súlade s potrebami zavádza rozlíšenie osobnej dopravy na verejnú a neverejnú.

**K bodu 3**

Ustanovením sa vo vzťahu k zmene § 2a odseku 1 rozširuje pojem objednávateľa z dôvodu, že ním môže byť aj iná osoba než orgán verejnej správy napr. záujmové združenie, obec, nemocnice, a pod.

**K bodu 4**

Legislatívno-technická zmena pre zachovanie obsahu ustanovenia pôvodného § 3 ods. 3 zákona o doprave na dráhach.

**K bodu 5**

Ustanovením sa vo vzťahu k zmene § 2a priradzuje platnosť dotknutých ustanovení k verejnej doprave.

**K bodu 6**

Ustanovením sa riešia potreby vyplývajúce z aplikačnej praxe, kedy vstup nových dopravcov a vytvorenie viacerých objednávateľov dopravy, prináša potrebu vytvorenia možnosti, aby si objednávateľ dopravy (napr. na malej miestnej železničke) s obmedzenými možnosťami uhrádzať straty s ním objednaných výkonov, mohol sám určiť, v akom podiele bude hradiť náklady na prepravu, rozpočet obce a koľko a akou formou budú znášať náklady iné zúčastnené subjekty, sponzori, cestujúci, daňoví poplatníci a podobne.

**K bodu 7**

Ustanovením sa riešia potreby vyplývajúce z aplikačnej praxe, kedy u niektorých vlakov je požiadavka na ich vedenie, ale sú málo využívané, alebo sú vysoko stratové napr. mimoriadne vlaky, nočné vlaky. Tieto sú aj v zahraničí vedené s tzv. globálnymi cenami, kde cestujúci k cestovným lístkom so zľavou dopláca určitý príplatok, aby sa dosiahla aspoň čiastočná udržateľnosť prevádzky vysoko stratových vlakov. Cestujúci si môže vybrať iný vlak, kde zľavy platia, avšak je vedený napr. v dennom čase, kedy je využitie vlaku vyššie, a tým aj straty z jeho prevádzky sú nižšie. V zahraničí je tiež uplatňovaná prax, najmä v mestských a prímestských vlakoch, že v čase špičky nie sú niektoré zľavy v prípade  niektorých vlakov aplikované (napr. zľavy pre dôchodcov), ak sú tieto vlaky vedené pre napr. rannú špičkovú dochádzku do školy alebo do zamestnania.

**K bodu 8**

Ustanovením sa odstraňuje duplicita s písmenom a).

**K bodom 9 a 10**

Návrhom sa rieši problém aplikačnej praxe z dôvodu, že Slovenská republika záväzok vyplývajúci z medzinárodného dokumentu Protokol o prevencii, potláčaní a trestaní obchodovania s ľuďmi, osobitne so ženami a deťmi, doplňujúci Dohovor OSN proti národnému organizovanému zločinu a Dohovor Rady Európy o boji proti obchodovaniu s ľuďmi, podľa ktorých dopravcovia sú povinní presvedčiť sa, že všetci cestujúci vlastnia cestovné doklady požadované na vstup do prijímacieho štátu, doteraz neprebrala.

**K bodom 11 až 13**

Účelom je spresnenie ustanovení.

**K bodu 14**

Spresňuje sa vzdelanie uchádzača o vydanie preukazu rušňovodiča.

**K bodu 15**

Návrhom sa odstraňuje nesprávne vyjadrenie použitia rušňa.

**K bodu 16**

Zosúladenie so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácií rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve, ktorá vyžaduje skúšajúcich určených bezpečnostným orgánom.

**K bodu 17**

Ustanovenie spresňuje interval overovania v súlade s prílohou č. 4.

**K bodu 18**

Ustanovením sa upresňujú podmienky odkazom na  osobitný predpis po splnení ktorých môže ministerstvo poveriť právnickú osobu posudzovaním zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti  zamestnancov.

**K bodu 19**

Ustanovením sa rozširuje pôsobnosť ministerstva.

**K bodu 20**

Navrhovanou úpravou sa v súlade s aplikačnou praxou upresňuje kompetencia ministerstva.

**K bodu 21**

Vzhľadom na to, že s pripravovanou liberalizáciou trhu osobnej železničnej prepravy sa bude prechádzať na nový typ zmluvy (v rámci ktorej dopravca vo verejnej súťaži bude deklarovať cenovú úroveň, za ktorú bude schopný vykonávať prevádzku osobnej železničnej dopravy), nebude potrebný takýto typ všeobecne záväzného právneho predpisu. Výška úhrady bude známa vopred na základe plánovaného rozsahu dopravného výkonu.

**K bodom 22 a 23**

Rozšírenie skutkovej podstaty priestupku umožní postihovať aj osoby, ktoré sa dopustia nielen poškodenia, ale aj krádeže; aplikačná prax preukázala potrebu tejto úpravy.

**K bodu 24**

Ukrajina svojim zákonom zaviedla povinnosť pre dopravcov zo susediacich krajín, aby dopravca zabezpečil kontrolu pasov a víz cestujúcich pred odchodom dopravného prostriedku z územia Slovenskej republiky. Týmto spôsobom je táto povinnosť určená dopravcom v železničnej osobnej preprave na zabezpečenie jej plnenia. Úloha vyplýva z čl. 11 Dohovoru Organizácie Spojených národov proti nadnárodnému organizovanému zločinu, podľa  Protokolu proti pašovaniu migrantov po súši, po mori a letecky, doplňujúci Dohovor Organizácie Spojených národov proti nadnárodnému organizovanému zločinu (Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 33/2005 Z. z. ).

**K bodu 25**

Schvaľovanie cestovného poriadku v železničnej osobnej doprave sa vyníma z režimu konania zákona o správnom konaní.

**K bodu 26**

Zosúladenie s označením používaným v Dohode o medzinárodnej železničnej preprave.

**K bodu 27**

Úprava medicínskej terminológie.

**K bodu 28**

Legislatívno-technická úprava publikačného zdroja smernice.

**K Čl. IV**

Účinnosť zákona sa navrhuje v súlade s transpozičnou lehotou smernice.

Bratislava 26. septembra 2013

**Robert Fico, v.r.**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Ján Počiatek, v.r.**

minister dopravy, výstavby

a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky