**Dôvodová správa**

1. **Všeobecná časť**

**I**

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 sa predkladá na základe Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky na rok 2015.

Cieľom návrhu zákona je prebratie schválenej smernice Komisie 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor v transpozičnej lehote do 16. júna 2015, prebratie smernice Komisie 2014/88/EÚ z 9. júna 2014, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné ukazovatele a spoločné metódy na výpočet nákladov v prípade nehôd, v transpozičnej lehote do 30. júla 2015, prebratie smernice Komisie 2014/82/EÚ z 24. júna 2014, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokiaľ ide o všeobecné odborné znalosti, zdravotné požiadavky a požiadavky súvisiace s preukazmi v transpozičnej lehote do 1. júla 2015, prebratie smernice Komisie 2014/103/EÚ z 21. novembra 2014, ktorou sa prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru tretíkrát prispôsobujú vedecko-technickému pokroku v transpozičnej lehote do 30. júna 2015, prebratie smernice Komisie 2014/100/EÚ z 28. októbra 2014, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu, prebratie vykonávacej smernice Komisie 2014/111/EÚ z 17. decembra 2014, ktorou sa mení smernica 2009/15/ES, pokiaľ ide o prijatie určitých kódexov a s tým súvisiacich zmien určitých dohovorov a protokolov Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) a prebratie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/13/ES, ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/63/ES.

Smernicou 2012/34/EÚ boli zlúčené a doplnené predchádzajúce smernice, a to Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva, smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26.februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry. Transpozíciou smernice 2012/34/EÚ sa preberajú do právneho poriadku SR tie ustanovenia smernice, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní s predchádzajúcimi smernicami, ktoré sú už v právnom poriadku transponované. Transpozíciou smernice Komisie 2014/88/EÚ sa menia spoločné bezpečnostné ukazovatele a spoločné metódy na výpočet nákladov v prípade nehôd. Transpozíciou smernice Komisie 2014/82/EÚ sa mení rozsah odborných a jazykových znalostí potrebných na získanie preukazu rušňovodiča, ako aj zdravotné požiadavky.

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.

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.

Predkladaný návrh zákona je v súlade s Ústavou SR, ústavnými zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi platnými v Slovenskej republike, medzinárodnými zmluvami, 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:** *bezpredmetné*

**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**

Stanovenie výšky príjmov z pokút za priestupky nie je možné explicitne určiť, nakoľko nie je možné určiť počet priestupkov a ani výšku uložených pokút za tieto priestupky.

**A.4. Alternatívne riešenia**

*bezpredmetné*

**A.5. Stanovisko gestorov**

*bezpredmetné*

**III**

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**návrhu s právom Európskej únie**

1. **Predkladateľ právneho predpisu :** vláda Slovenskej republiky
2. **Názov právneho predpisu:** Zákon, 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:**
4. je upravená v práve Európskej únie

* v primárnom práve v tretej časti, hlave VI čl. 90 a 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a v tretej časti, hlave XVI čl. 170 - 172 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
* v sekundárnom práve (prijatom po nadobudnutí platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskej únii a Zmluva o založení Európskeho spoločenstva - po 30. novembri 2009)

1. legislatívne akty,

* smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ, L 343, 14.12.2012);

2. nelegislatívne akty,

* smernica Komisie 2014/82/EÚ z 24. júna 2014, pokiaľ ide o všeobecné odborné znalosti, zdravotné požiadavky a požiadavky súvisiace s preukazmi (Ú. v. EÚ, L 184, 25.6.2014);
* smernica Komisie 2014/88/EÚ z 9. júla 2014, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné ukazovatele a spoločné metódy na výpočet nákladov v prípade nehôd (Ú. v. EÚ, L 201, 10.7.2014);
* Smernica Komisie 2014/103/EÚ z 21. novembra 2014, ktorou sa prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru tretíkrát prispôsobujú vedecko-technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 335, 22.11.2014).
* v sekundárnom práve (prijatom pred nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskej únii a Zmluva o založení Európskeho spoločenstva - do 30. novembra 2009)
* smernica Európskeho parlamentu a Rady2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008).

1. nie je obsiahnutá v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie.
2. **Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii:**
3. lehota na prebratie smernice alebo lehota na implementáciu nariadenia alebo rozhodnutia: pre Slovenskú republiku vyplýva z gestorstva smerníc v oblasti železničného systému povinnosť prijať potrebné opatrenia do 16. júna 2015 (smernica 2012/34/EÚ), v oblasti certifikácie rušňovodičov povinnosť prijať potrebné opatrenia do 1. júla 2015 a v oblasti bezpečnosti železníc Spoločenstva povinnosť prijať potrebné opatrenia do 30. júla 2015;
4. lehota určená na predloženie návrhu zákona na rokovanie vlády podľa určenia gestorských ústredných orgánov štátnej správy zodpovedných za transpozíciu smerníc a vypracovanie tabuliek zhody k návrhom všeobecne záväzných právnych predpisov: do 1. marca 2015
5. informácia o konaní začatom proti Slovenskej republike o porušení podľa čl. 258 až 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie: Slovenskej republike bola doručená formálna výzva Európskej komisie – porušenie č. 2014/2112 z 10.7.2014, týkajúce sa nesprávnej transpozície smernice 2008/57/ES. S pripomienkami komisie sa predkladateľ v návrhu zákona vysporiadal;
6. informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú uvedené smernice už prebraté spolu s uvedením rozsahu tohto prebratia: čl. 55 smernice 2012/34/EÚ bol transponovaný do zákona č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov, smernica 2014/82/EÚ a smernica 2014/88/EÚ doteraz nie sú transponované v žiadnom slovenskom právnom predpise.
7. **Stupeň zlučiteľnosti návrhu právneho predpisu alebo návrhu legislatívneho zámeru s právom Európskej únie:** úplný.
8. **Gestor a spolupracujúce rezorty:** Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky.
9. **Osobitná časť**

**K Čl. I**

K bodu 1

Nadväzne na pojem používaný v smernici 2012/34/EÚ sa v zákone upravuje terminológia.

K bodu 2

Ide o pojmové zosúladenie s inými právnymi predpismi.

K bodu 3

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti sa bližšie špecifikuje, aké svetelné zariadenia nie je možné umiestňovať v ochrannom pásme dráhy.

K bodu 4

Vysádzanie a pestovanie stromov a krov v ochrannom pásme dráhy, ktoré dorastajú do výšky viac ako 3 m môže ohroziť dráhu. Vzniká bezprostredné nebezpečenstvo napríklad pri silnom vetre alebo ťažkom snehu. Doplnením ustanovenia sa zvyšuje bezpečnosť dráhy.

K bodu 5

Ustanovením sa ukladá povinnosť pred uvedením určeného technického zariadenia do prevádzky posúdiť jeho technickú dokumentáciu.

K bodom 6 až 12

V súlade s článkom 26 smernice 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve schválenie typu železničného vozidla nemôže byť podmienkou uvedenia železničného vozidla do prevádzky. Pri vydávaní povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky sa zároveň vydáva aj povolenie typu železničného vozidla. Ustanovenia upravujúce schvaľovanie typu železničného vozidla sa presúvajú do štvrtej časti zákona, pričom kompetencia sa presúva z ministerstva na bezpečnostný orgán. V súvislosti s presunom ustanovenia upravujúceho povoľovanie typov železničného vozidla sa vypúšťajú nadväzujúce ustanovenia a zároveň sa upravuje nadpis § 22, ktorý sa týka len električiek, trolejbusov a koľajových vozidiel pre špeciálne dráhy.

K bodu 13

Ustanovením sa dopĺňa právomoc regulačného orgánu zrušiť povolenie na prevádzkovanie dráhy, ak prevádzkovateľ dráhy nedodržiava podmienky povolenia.

K bodu 14

Úpravou ustanovenia sa rieši dlhodobý problém v aplikačnej praxi. V súčasnosti nie je možnosť ako zasiahnuť voči občanom, ktorí svojím odevom, vzhľadom, alebo zápachom obmedzujú ostatných občanov a cestujúcich v priestoroch železničných staníc a čakární. Úpravou ustanovenia sa napomôže skvalitneniu poskytovania služieb pre cestujúcu verejnosť.

K bodu 15

Z dôvodov zabezpečenia riadneho a bezpečného prevádzkovania dráhy je potrebné okrem povinností prevádzkovateľa dráhy uložiť základné povinnosti aj osobám, ktoré nie sú v pracovnom pomere k prevádzkovateľovi dráhy alebo k dráhovému podniku, ale aj napriek tomu musia spĺňať predpoklady na odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť a musia sa zdržať konania, ktoré by mohlo ohroziť bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Uvedené povinnosti dávajú základ pre prípadnú verejno-právnu zodpovednosť za ich porušenie.

K bodu 16

Podľa § 9 ods. 1 zákona č. 122/2013 Z. z. „Prevádzkovateľ môže spracúvať osobné údaje len na základe priamo vykonateľného právne záväzného aktu Európskej únie, medzinárodnej zmluvy, ktorou je Slovenská republika viazaná, ustanovení tohto zákona alebo osobitného zákona, alebo na základe súhlasu dotknutej osoby.“ Je preto potrebné, aby zoznam konkrétnych, vo vzoroch a žiadostiach uvádzaných osobných údajov, bol uvedený v zákone, ako relevantnom právnom základe spracúvania osobných údajov povinných osôb podľa vyhlášky.

K bodu 17

V súlade so smernicou 2012/34/EÚ sa zoznam súčastí železničnej infraštruktúry vymedzuje priamo v zákone.

K bodu 18

Ustanovením sa upravuje terminológia v súlade so zákonom č. 43/2004 Z. z. o starobnom dôchodkovom sporení a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodom 19 a 20

Ustanovením sa v súlade so smernicou dopĺňa povinnosť manažéra infraštruktúry viesť evidenciu majetku, ktorý vlastní alebo spravuje.

K bodom 21 a 22

Ustanovenie v súlade so smernicou umožňuje žiadateľom vyjadriť sa k obsahu podnikateľského plánu pokiaľ ide o využívanie, poskytovanie a rozvoj infraštruktúry. Neznamená to však úplné zverejnenie podnikateľského plánu manažéra infraštruktúry. Rovnako v súlade so smernicou sa ukladá povinnosť manažérovi infraštruktúry zosúladiť podnikateľský plán so zmluvou s vlastníkom infraštruktúry.

K bodu 23

Ukladá sa povinnosť manažérovi infraštruktúry podmienky používania siete zverejniť v súlade s medzinárodnou praxou aspoň v dvoch úradných jazykoch Európskej únie.

K bodu 24

Spresňuje sa obsah podmienok používania železničnej siete.

K bodu 25

Ustanovením sa spresňuje, čo zahŕňa právo prístupu železničného podniku, ktorý má sídlo v inom členskom štáte, ak ide o medzinárodnú nákladnú dopravu.

K bodom 26 a 27

V súlade so smernicou sa skracuje lehota, do ktorej regulačný orgán informuje objednávateľa dopravných služieb, manažéra infraštruktúry a železničný podnik o obmedzení alebo neobmedzení prístupu k infraštruktúre železničného podniku so sídlom v inom členskom štáte.

K bodu 28

V súlade so smernicou sa dopĺňa povinnosť manažéra infraštruktúry poskytovať regulačnému orgánu informácie zo spoločných rokovaní týkajúcich sa prideľovania kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni.

K bodu 29

Ustanovením sa v súlade so smernicou umožňuje žiadateľom splnomocniť železničný podnik na uzavretie zmluvy o prístupe na železničnú infraštruktúru, čím ale nie je dotknuté právo ostatných žiadateľov uzavrieť zmluvy o prístupe k železničnej infraštruktúre samostatne.

K bodu 30

Z dôvodu, že smernica nevyžaduje notifikovať Európskej komisii požiadavky, ktoré musia spĺňať žiadatelia pri žiadosti o pridelení kapacity, navrhuje sa vypustiť túto povinnosť zo zákona.

K bodu 31

V súlade so smernicou 2012/34/EU sa špecifikuje, že manažér infraštruktúry s kapacitnou rezervou má počítať a má ju vytvárať už pri tvorbe cestovného poriadku, keďže ide o predvídateľné dodatočné žiadosti na pridelenie voľnej kapacity infraštruktúry.

K bodu 32

Návrhom sa v súlade so smernicou dopĺňa vymedzenie pojmu cestovný poriadok.

K bodu 33

Ustanovením sa podrobnejšie upravuje, ktoré informácie musí manažér infraštruktúry zverejniť na účely rokovaní so žiadateľmi.

K bodu 34

Ustanovením sa spresňuje, ktoré vlakové trasy môže manažér infraštruktúry uprednostniť v rámci procesu koordinácie prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry.

K bodu 35

Doplnením ustanovenia sa zavádza možnosť odobratia vlakovej trasy, ak používateľ železničnej siete aj napriek výzve zo strany manažéra infraštruktúry, aby sa vzdal vlakovej trasy, ktorú v priebehu jedného mesiaca využíval pod limitom určeným v podmienkach používania železničnej siete, túto naďalej využíva pod limitom určeným v podmienkach používania železničnej siete, ktorá v zákona absentovala.

K bodu 36

Úpravou sa zosúlaďuje názov ustanovenia, keďže tretí odsek upravuje neplánovanú údržbu.

K bodu 37

Ukladá sa povinnosť manažérovi infraštruktúry informovať o nedostatku kapacity infraštruktúry z dôvodu potreby akútnej rekonštrukcie, údržby alebo obnovy trate.

K bodu 38

Ustanovením sa v súlade so smernicou upravujú kompetencie regulačného orgánu, ktorý má povinnosť kontrolovať dodržiavanie transparentných a nediskriminačných podmienok prístupu žiadateľov na železničnú sieť a prideľovanie kapacity infraštruktúry. Je povinný zaoberať sa každým podnetom a sťažnosťou, ak sťažovateľ namieta nespravodlivé alebo diskriminačné rozhodovanie a činnosť manažéra infraštruktúry alebo prevádzkovateľa servisného zariadenia. Konanie môže začať regulačný orgán aj z vlastného podnetu. Na účel prešetrenia sťažnosti si môže vyžiadať informácie od manažéra infraštruktúry, železničného podniku, poskytovateľov služieb, alebo akejkoľvek inej osoby, ktorá môže mať relevantné informácie, ktoré môžu prispieť k prešetreniu prípadu k dispozícií, ako napríklad objednávateľ dopravných služieb. Ustanovenie upravuje aj lehotu v rámci ktorej musia tieto osoby poskytnúť informácie regulačnému orgánu. V prípade, ak ide o väčšie množstvo informácií, informácie sa nachádzajú na inom mieste ako je sídlo subjektu, ktorý má poskytnúť informácie, poskytnutie týchto informácií je spojené s technickými problémami alebo v inom obdobnom výnimočnom prípade, ustanovenie umožňuje v súlade so smernicou túto lehotu predĺžiť, najviac však o dva týždne. V opačnom prípade môže regulačný orgán uložiť týmto subjektom poriadkovú pokutu. Odseky 3 až 7 sú procesnými ustanoveniami, ktorými sa upravujú odchýlky od všeobecnej úpravy správneho konania alebo dopĺňajú oprávnenia v súvislosti s rozhodovacou činnosťou. Tieto požiadavky vyplývajú zo smernice.

K bodom 39 až 42

Ustanovením sa ukladá regulačnému orgánu určovať úhrady a stanoviť regulačný rámec nie len za prístup k železničnej infraštruktúre, ale aj k prístupu a službám v servisných zariadeniach podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu, ak ich jediným prevádzkovateľom je manažér infraštruktúry.

K bodu 43

Ustanovenia podrobnejšie upravujú podmienky prístupu k službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia železničným podnikom. Na zabezpečenie transparentného a nediskriminačného prístupu k službám v prípade, ak prevádzkovateľ servisného zariadenia patrí do železničného podniku, smernica vyžaduje, aby obidva druhy činnosti boli riadené nezávisle a mali oddelené účty. Nezávislosť nemusí mať za následok vytvorenie samostatného subjektu, môže sa dosiahnuť napr. zriadením samostatnej divízie v rámci podniku. Prevádzkovateľ servisného zariadenia môže žiadosti zamietnuť len v prípade, ak existuje reálna alternatíva, ktorou je prístup k inému zariadeniu, alebo zabezpečenie si požadovanej služby iným spôsobom, pričom môže ísť aj o obstaranie si servisného zariadenia žiadateľom.

Rozsah týchto služieb je v súlade s prílohou II smernice 2012/34/EÚ transponovaný v prílohe č. 13.

K bodom 44 a 45

Úprava ustanovenia v súvislosti s novonavrhovaným § 56 ods. 6, podľa ktorého vlastník infraštruktúry uhrádza manažérovi infraštruktúry len časť ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení regulačným orgánom, a to vo výške, ktorá nie je krytá výnosmi z úhrad za používanie železničnej infraštruktúry a ziskom z iných obchodných činností súvisiacich s používaním železničnej siete.

K bodu 46

Železničné podniky a prevádzkovatelia servisných zariadení si podmienky prístupu k servisným zariadeniam a službám v nich poskytovaných upravia v zmluve.

K bodom 47 až 49

V súvislosti s úpravou § 53 ods. 1, podľa ktorej sa určovanie úhrad a stanovenie regulačného rámca týka aj servisných zariadení, ktorých jediným prevádzkovateľom je manažér infraštruktúry, bolo potrebné tieto servisné zariadenia zahrnúť do zmluvy medzi vlastníkom infraštruktúry a servisných zariadení a manažérom infraštruktúry.

V súlade so smernicou 2012/34/EU sa táto zmluva uzatvára minimálne na päť rokov. § 56 ods. 3 upravuje formu a náležitosti tejto zmluvy v súlade s prílohou V smernice 2012/34/EÚ. Zároveň sa zavádza povinnosť informovať o obsahu zmluvy žiadateľov o kapacitu infraštruktúry a po uzavretí jej zverejnenie a upravuje sa terminológia v súvislosti s úpravou dotknutých ustanovení.

K bodu 50

Úprava terminológie v súvislosti s úpravou dotknutých ustanovení.

K bodu 51

Cieľom smernice 2012/34/EÚ je dosiahnuť, aby hospodárenie manažéra infraštruktúry bolo aspoň vyrovnané a umožňuje poskytnúť mu štátny príspevok na základe zmluvy. Ustanovenie upravuje akú časť nákladov vlastník infraštruktúry uhrádza manažérovi infraštruktúry. Aplikácia modelu spoplatňovania je založená na princípe úhrady len tej časti ekonomicky oprávnených nákladov manažéra infraštruktúry, ktoré nie sú kryté úhradami za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení a ziskom z iných obchodných činností manažéra infraštruktúry.

K bodu 52

Ustanovením sa transponuje článok 31 smernice 2012/34/EÚ a podrobnejšie sa upravujú princípy spoplatňovania železničnej infraštruktúry. Kvalita ponúkaných služieb a spoľahlivosť ich poskytovania by mali prispieť k zvýšeniu objemu podnikateľských príjmov manažéra infraštruktúry, ako aj prevádzkovateľa servisných zariadení. Úhrady majú byť stanovené vo výške nákladov na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku. Environmentálne náklady spôsobené prevádzkou vlaku sú ovplyvnené tým, či existujú v porovnateľnej miere aj v cestnej nákladnej doprave a tým, či sú vôbec preukázateľne vypočítateľné.

K bodom 53 až 56

V súlade so smernicou sa podrobnejšie upravujú pravidlá možného zvyšovania úhrady nad úroveň podľa princípov spoplatnenia a spresňuje sa termín, dokedy musí manažér infraštruktúry predložiť regulačnému orgánu upravené základné prvky spoplatňovacieho systému. Ustanovenie určuje segmenty, ktoré musí manažér infraštruktúry zohľadniť pri zvýšení úhrady. Zoznam segmentov zverejní manažér infraštruktúry v podmienkach používania siete, ktoré podliehajú kontrole regulačného orgánu. V rámci tejto kontroly, ktorá je podrobne upravená v § 52 zákona regulačný orgán kontroluje, či zoznam segmentov je vytvorený v súlade s ustanoveniami tohto zákona. V opačnom prípade nariadi manažérovi infraštruktúry odstrániť protiprávny stav. V súlade so smernicou sa konkrétny dátum nahrádza rokom, po ktorom boli dokončené investičné projekty, kedy môže regulačný orgán povoliť vyššiu úhradu.

K bodu 57

Návrhom sa v súlade so smernicou dopĺňajú základné zásady systému výkonnosti.

K bodu 58

Ide o legislatívno-technickú úpravu v súvislosti s prípustným okruhom žiadateľov vymedzeným v § 42.

K bodu 59

Ustanovením sa zavádza povinnosť manažéra infraštruktúry uplatňovať rezervačné ceny voči žiadateľom za účelom motivovania využívania pridelenej kapacity infraštruktúry. Kritériá, podľa ktorých sa určuje čo sa považuje za nevyužívanie pridelených trás alebo ich častí manažér infraštruktúry zverejní v podmienkach používania siete, ktoré podliehajú kontrole regulačného orgánu. V rámci tejto kontroly, ktorá je podrobne upravená v § 52 zákona regulačný orgán kontroluje, či manažér infraštruktúry určil kritériá, podľa ktorých sa určuje čo sa považuje za nevyužívanie pridelených trás alebo ich častí v súlade s dodržaním transparentných a nediskriminačných podmienok. V opačnom prípade nariadi manažérovi infraštruktúry odstrániť protiprávny stav.

K bodu 60

Ustanovením sa dopĺňa, že zľavy sa musia uplatňovať nediskriminačným spôsobom.

K bodu 61

Ustanovenie rieši spoluprácu manažérov infraštruktúry v oblasti spoplatňovania podobne ako pri prideľovaní kapacity infraštruktúry na viacerých železničných sieťach.

K bodu 62

Navrhovaným znením sa dopĺňa postup revízií v prípade, ak bezpečnostný orgán má v úmysle odobrať povolenie na uvedenie železničného vozidla do prevádzky v súlade s čl. 21 ods. 9 smernice 2008/57/ES.

K bodu 63

Úpravou znenia sa špecifikuje, že technickú kompatibilitu medzi železničným vozidlom a železničnou infraštruktúrou posudzuje bezpečnostný orgán, ktorý si môže v prípade potreby v súlade s § 90 ods. 2 vyžiadať stanovisko manažéra infraštruktúry, pokiaľ potrebuje prekonzultovať určité technické otázky.

K bodu 64

Úpravou znenia sa umožní realizovať skúšobnú prevádzku železničného vozidla pred jeho uvedením do prevádzky.

K bodu 65

V súlade s čl. 21 ods. 12 smernice 2008/57/ES sa na povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky, ktoré boli udelené pred 19. júlom 2008 alebo udelené podľa dohôd Medzinárodného združenia železničných podnikov UIC o pohybe vagónov RIC a vozňov RIV nevzťahuje žiadne iné povolenie.

K bodu 66

Úpravou znenia sa špecifikuje, že technickú kompatibilitu medzi železničným vozidlom a železničnou infraštruktúrou posudzuje bezpečnostný orgán, ktorý si môže v prípade potreby v súlade s § 90 ods. 2 vyžiadať stanovisko manažéra infraštruktúry, pokiaľ potrebuje prekonzultovať určité technické otázky.

K bodu 67

Úpravou znenia sa umožní realizovať skúšobnú prevádzku železničného vozidla pred jeho uvedením do prevádzky.

K bodu 68

Ide o opravu formálnej chyby.

K bodu 69

Ustanovením sa upravuje v súlade s článkom 26 smernice 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve povolenie pre typy železničných vozidiel. Na základe výhrad Európskej komisie povolenie typu železničného vozidla nemôže byť podmienkou uvedenia železničného vozidla do prevádzky. Pri vydávaní povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky sa zároveň vydáva aj povolenie typu železničného vozidla. Ustanovenia upravujúce povolenie typu železničného vozidla sa presúvajú do štvrtej časti zákona, pričom kompetencia sa presúva z ministerstva na bezpečnostný orgán.

K bodu 70

Presunom kompetencie vzdelávania a overovania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľov určených technických zariadení na úrad sa upravuje aj kompetencia ministerstva.

K bodu 71

Vzhľadom na časté aktualizácie zoznamov je účelnejšie uverejňovať ich len na webovom sídle ministerstva.

K bodu 72

V nadväznosti na presun kompetencie schvaľovania typu železničného vozidla na bezpečnostný orgán sa upravuje kompetencia ministerstva, ktoré schvaľuje typ električiek, trolejbusov a koľajových vozidiel pre špeciálne dráhy.

K bodu 73

Ide o legislatívno-technickú úpravu. Ustanovenie § 56 upravuje poskytovanie finančných prostriedkov manažérovi infraštruktúry na zabezpečenie vyrovnaného hospodárenia. Dotácia sa poskytuje len podľa ustanovenia § 61 a môže sa poskytnúť len na úhradu environmentálnych nákladov, ktoré manažér infraštruktúry preukázateľne vynaložil na prevádzku železničnej infraštruktúry a ktoré neboli zahrnuté v úhradách zaplatených železničnými podnikmi a na úhradu nákladov vyvolaných nehodami a mimoriadnymi udalosťami.

K bodu 74

Ustanovením sa upravuje kompetencia ministerstva ako vlastníka železničnej infraštruktúry poskytnúť manažérovi infraštruktúry na základe zmluvy úhrady na dosiahnutie vyrovnaného hospodárenia manažéra infraštruktúry.

K bodom 75 a 76

Kompetencia týkajúca sa rozhodovania o názvoch staníc a zastávok a o ich zmenách, okrem názvov zastávok mestských dráh, patrí špeciálnemu stavebnému úradu, ktorý od 1. 1. 2014 zákonom 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov prešiel na ministerstvo.

K bodom 77 až 81

Ustanovením sa spresňujú kompetencie Dopravného úradu týkajúce sa poverovania právnických osôb v oblasti určených technických zariadení, určených činností a činností vykonávaných na určených technických zariadeniach.

K bodu 82

Ustanovením sa preberá článok 57 smernice 2012/34/EÚ v oblasti spolupráce regulačných orgánov.

K bodu 83

Ustanovením sa upravuje kompetencia Dopravného úradu ako bezpečnostného orgánu v oblasti uvedenia železničného vozidla do prevádzky a udeľovania povolenia typu železničného vozidla.

K bodu 84

Ide o úpravu v súvislosti so zmenou § 53 ods. 1 písm. a), v ktorom sa upresňuje terminológia.

K bodu 85

Ustanovením sa dopĺňa výkon štátneho odborného dozoru aj nad prevádzkovateľmi servisných zariadení.

K bodu 86

Doplnením skutkovej podstaty priestupku bude vyvodená zodpovednosť aj voči osobám, ktoré sa odmietli podrobiť dychovej skúške alebo lekárskemu vyšetreniu na zistenie, či nie sú pod vplyvom látky znižujúcej zmyslovú schopnosť, hoci by také vyšetrenie nebolo spojené s nebezpečenstvom pre ich zdravie.

K bodu 87

Ustanovenie zakladá verejno-právnu zodpovednosť osôb vykonávajúcich činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe, za porušenie povinností pri vykonávaní dôležitých činností pri prevádzkovaní dráhy podľa § 30a. V súčasnej právnej úprave absentuje verejno-právna zodpovednosť týchto osôb a dohľad nad dodržiavaním dôležitých povinností sa ponechávala iba na prevádzkovateľa dráhy a na prípadný postih v pracovno-právnom vzťahu. Týmto sa zabezpečí nezávislý dohľad štátu, (zastúpeného bezpečnostným orgánom a Policajným zborom) nad riadnym vykonávaním týchto činností.

K bodu 88

V súvislosti s pridaním nových skutkových podstát priestupkov sa upravujú aj sankcie za tieto priestupky.

K bodom 89

Ustanovením sa dopĺňa skutková podstata správneho deliktu tak, aby bezpečnostný orgán mohol postihovať prevádzkovateľa dráhy aj v prípade, ak prevádzkuje dráhu v rozpore s platným povolením na prevádzkovanie dráhy.

K bodu 90

Ustanovením sa dopĺňajú skutkové podstaty správnych deliktov tak, aby bezpečnostný orgán mohol postihovať manažéra infraštruktúry a železničný podnik aj v prípade, ak používajú na železničných tratiach existujúceho železničného systému subsystém v rozpore s povolením bezpečnostného orgánu, čo môže mať v praxi negatívne dôsledky na bezpečnosť železničnej dopravy.

K bodu 91

Ustanovenie rieši dokončenie začatých konaní o priestupkoch a iných správnych deliktoch, ako aj konania schvaľovania typu železničného vozidla. Pri ukladaní sankcií platí trestnoprávna zásada zákazu reformatio in peius, preto sa navrhuje dokončenie začatých konaní podľa doterajších predpisov. Rovnako proces schvaľovania typu železničného vozidla sa navrhuje dokončiť podľa doterajších predpisov. V odseku 3 sa prechod na novú tvorbu úhrady za prístup a používanie železničnej infraštruktúry a za služby poskytované v minimálnom prístupovom balíku a traťovom prístupe k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb podľa prílohy č. 13 časti B prvého a druhého bodu posúva až od 1. júna 2016, keďže tieto úhrady ustanovuje regulačný orgán všeobecne záväzným právnym predpisom v súlade s § 53, na zmenu ktorého potrebuje dostatočný časový priestor od účinnosti tohto zákona.

K bodu 92

Zabezpečuje sa transpozícia smernice Komisie 2014/88/EÚ z 9. júla 2014, ktorou sa mení smernice EP a Rady 2004/49/ES, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné ukazovatele a spoločné metódy na výpočet nákladov v prípade nehôd.

K bodu 93

V súlade s transponovanou smernicou 2012/34/EÚ sa vymedzujú súčastí železničnej infraštruktúry priamo v zákone.

K bodom 94 až 101

Ustanoveniami sa v súlade so smernicou 2012/34/EÚ dopĺňa obsah podmienok používania železničnej siete a vymedzenie služieb poskytovaných železničným podnikom.

K bodu 102

V súlade so smernicou sa vymedzujú základné zásady systému výkonnosti železničných podnikov a konkrétnejšie sa vymedzuje, ktoré informácie si regulačný orgán môže vyžiadať od manažéra infraštruktúry, prevádzkovateľa servisného zariadenia a železničného podniku pri kontrole oddelených účtov.

K bodu 103

Vzhľadom na transpozície smerníc sa upravuje aj transpozičná príloha.

**K Čl. II**

Smernica EP a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor nanovo definuje súčastí železničnej infraštruktúry. Úpravou ustanovenia sa zosúlaďuje používanie rozličných pojmov na vymedzenie železničnej infraštruktúry a železničnej dopravnej cesty a zavádza sa jednotný pojem železničná infraštruktúra.

**K Čl. III**

K bodom 1 až 3

Smernica EP a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor vymedzuje súčastí železničnej infraštruktúry a servisné zariadenia. V súvislosti s transpozíciou predmetnej smernice bolo potrebné upraviť aj súvisiacu terminológiu. Aby transpozíciou predmetnej smernice nedošlo k duplicitnej úprave súčasti železničnej infraštruktúry, upravuje sa tento pojem len odkazom na zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, do ktorého je táto časť smernice transponovaná.

**K Čl. IV**

K bodom 1 a 2

V súvislosti so zmenou terminológie v zákone č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sa upravuje terminológia aj v sadzobníku správnych poplatkov, položka 70 zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov.

**K Čl. V**

Do transpozičnej prílohy zákona sa vkladá transpozičný odkaz na smernicu Komisie 2014/103/EÚ z 21. novembra 2014, ktorou sa prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru tretíkrát prispôsobujú vedecko-technickému pokroku, ktorú SR prebrala do svojho právneho poriadku zverejnením oznámenia o zmenách a doplnkoch Európskej dohody o medzinárodnej preprave nebezpečných vecí (ADR), oznámenia o zmenách a doplnkoch Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a oznámenia o zmenách a doplnkoch Európskej dohody o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ADN) v Zbierke zákonov SR. Pre úplne prebratie smernice je však potrebné do 30.6.2015 uviesť v príslušných právnych predpisoch aj odkaz na uvedenú smernicu, pretože podľa článku 2 ods. 1 smernice Komisie 2012/45/EÚ „členské štáty uvedú v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu“. Tento transpozičný odkaz sa preto vkladá do zákonov, ktoré sa na dohody ADR, RID a ADN odvolávajú.

**K Čl. VI**

K bodu 1

Ustanovujú sa časti medzinárodných dohovorov, ktoré sa nepoužijú vo vzťahu k iným členským štátom EÚ, Islandu, Lichtenštajnsku a Nórsku. Na základe hodnotenia EK bolo stanovené, že určité ustanovenia medzinárodných dohovorov (kódex III - na vykonávanie nástrojov Medzinárodnej námornej organizácie a kódexu RO – kódex Medzinárodnej námornej organizácie na uznané klasifikačné spoločnosti) nie sú identické s ustanoveniami smernice 2009/15/ES alebo s nariadenia č. 391/2009. EK vyhodnotila zmeny dohovorov IMO v súlade s článkom 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002 a stanovila, že medzi kódexom III a kódexom RO na jednej strane a smernicou 2009/15/ES a nariadením (ES) č. 391/2009 na strane druhej existuje niekoľko rozdielov, na základe ktorých je nevyhnutné zodpovedajúcim spôsobom zmeniť aplikáciu častí medzinárodných dohovorov vo vzťahu k iným členským štátom EÚ.

K bodu 2

Legislatívno-technická úprava.

K bodu 3

Upresňuje sa splnomocňovacie ustanovenie vzhľadom na to, že v súvislosti so smernicou Rady č. 2009/13/ES ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/63/ES bude potrebné podľa normy A 4.1. – Zdravotná starostlivosť na palube lode a na pobreží doplniť formulár štandardnej lekárskej správy, ktorý budú používať kapitáni lodí a príslušný pobrežný a palubný zdravotnícky personál.

K bodu 4

Doplnením § 36 do § 42 ods. 1 zákona sa upravuje zodpovednosť aj prevádzkovateľa námornej lode za škodu spôsobenú veliteľom námornej lode a členmi lodnej posádky pri vykonávaní námornej plavby a zodpovednosť prevádzkovateľa za škodu spôsobenú veliteľovi námornej lode a členom lodnej posádky, ktorá im vznikla pri plnení pracovných úloh alebo v priamej súvislosti s nimi, a ktorá bola doteraz uplatňovaná len vo vzťahu k vlastníkovi námornej lode. Uvedené doplnenie vyplýva rovnako zo smernice Rady č. 2009/13/ES ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006.

K bodu 5

Okrem náležitostí pracovnej zmluvy podľa Zákonníka práce sa ustanovujú náležitosti, ktoré musí obsahovať pracovná zmluva člena lodnej posádky podľa ustanovení smernice Rady č. 2009/13/ES ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006.

K bodu 6

Do transpozičnej prílohy zákona č. 435/2000 Z. z. o námornej plavbe v znení neskorších predpisov sa vkladá transpozičný odkaz na smernicu Komisie 2014/100/EÚ z  28. októbra 2014, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu. Obsah smernice Komisie 2014/100/EÚ už bol prebratý zákonom č. 440/2010 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 435/2000 Z. z. o námornej plavbe v znení neskorších predpisov a nariadením vlády SR č.  441/2010 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 67/2007 Z. z. o monitorovacom a informačnom systéme pre námornú plavbu. Pre úplne prebratie uvedenej smernice je však ešte potrebné uviesť v príslušnom právnom predpise odkaz na túto smernicu, pretože podľa článku 2 ods. 1 smernice Komisie 2014/100/EÚ „členské štáty uvedú v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu“.

Do právneho poriadku Slovenskej republiky sa taktiež transponuje aj vykonávacia smernica Komisie 2014/111/EÚ zo 17. novembra 2014, ktorou sa mení smernica 2009/15/ES, pokiaľ ide o prijatie určitých kódexov a s tým súvisiacich zmien určitých dohovorov a protokolov Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) (Ú. v. EÚ L 366, 20.12.2014). V nadväznosti na uvedené sa v transpozičnej prílohe dopĺňa predmetná smernica.

**K Čl. VII**

K bodu 1

Slovenská republika uzatvára cezhraničné dohody, ktoré sú v súlade s právom EÚ, nediskriminujú železničné podniky ani neobmedzujú slobodu železničných podnikov prevádzkovať cezhraničné služby. Tieto cezhraničné dohody, ako aj rokovanie o úmysle uzatvoriť takúto dohodu sú predmetom notifikácie Európskej komisii podľa § 36 ods. 1 písm. q).

K bodom 2 a 3

Ide o pojmové zosúladenie s inými právnymi predpismi.

K bodu 4

Ak žiadateľ pred podaním žiadosti o udelenie licencie neposkytoval dopravné služby, nemôže mať v predmete činnosti zapísané poskytovanie dopravných služieb, čo spôsobuje problémy v aplikačnej praxi. Na udelenie licencie musí žiadateľ preukázať licenčnému orgánu, že spĺňa podmienky dobrej povesti, finančnej a odbornej spôsobilosti.

K bodu 5

Spresňuje sa, akými dokladmi sa preukazuje odborná spôsobilosť na získanie licencie.

K bodom 6 a 7

Návrhom sa v súlade so smernicou dopĺňajú údaje potrebné na preukázanie finančnej spôsobilosti. Zároveň sa upravuje terminológia v súlade so zákonom č. 43/2004 Z. z. o starobnom dôchodkovom sporení a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodu 8

Ustanovením sa upravuje, kedy zaniká licencia na poskytovanie dopravných služieb.

K bodu 9

Smernica zmenila orgán, voči ktorému má licenčný orgán notifikačnú povinnosť z Európskej komisie na Európsku železničnú agentúru.

K bodom 10 a 11

Za účelom zlepšenia poskytovania dopravných služieb sa pridávajú povinnosti železničnému podniku týkajúce sa bezpečnosti a plynulosti dopravy na dráhe.

K bodu 12

V súlade so smernicou sa vypúšťa ustanovenie umožňujúce železničnému podniku obrátiť sa na Európsku komisiu s otázkou, či sú ustanovenia týkajúce sa udeľovania licencií uplatňované nediskriminačným spôsobom.

K bodu 13

Dopĺňajú sa oprávnenia dopravcu vylúčiť osobu z prepravy alebo vykázať ich z priestoru, ak napríklad neoprávnene použije záchrannú brzdu alebo poškodí vyvesený cestovný poriadok.

K bodu 14

Ustanovenie podrobne popisuje možnosti zákonného použitia záchrannej brzdy v dráhovom vozidle ako aj nedovoleného zasahovania do elektrickej výbavy dráhového vozidla.

K bodom 15 a 16

Súčasné znenie zákona umožňovalo nejednoznačný výklad pojmu cestujúci. Uvedené ustanovenie odstraňuje túto nejednoznačnosť a zakladá povinnosti podľa ods. 4 aj osobám, ktoré využívajú prepravné služby neoprávnene bez platného cestovného dokladu a súčasne porušujú povinnosti podľa ods. 4. Uvedená zmena zvyšuje ochranu dopravy na dráhe. Zároveň sa upravujú odkazy v odsekoch 7 a 8, vzhľadom na doplnenie nového odseku.

K bodu 17

V súlade so smernicou sa upravuje kompetencia ministerstva notifikovať Európskej komisii cezhraničné dohody.

K bodom 18 až 26

Dopĺňajú sa skutkové podstaty priestupkov vrátane sankcií, ktoré je možné uložiť za ich spáchanie.

K bodu 27

V súvislosti s povinnosťami železničného podniku sa dopĺňajú aj sankcie za porušenie, resp. nedodržanie týchto povinností.

K bodu 28

Podľa strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 častiStratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 schváleného uznesením vlády SR č. 311/2014 integráciu dopravy nemožno vykonávať na území jednotlivých samosprávnych krajov, ale na úrovni funkčných regiónov, tvorených niekoľkými samosprávnymi krajmi. S ohľadom na balíček sociálnych zliav na železnici a v súvislosti s konsolidáciou a optimalizáciou rozsahu obsluhy jednotlivých oblastí SR vlakmi osobnej dopravy prebiehajú presuny vlakových výkonov medzi územiami jednotlivých samosprávnych krajov. Vyššie územné celky zostávajú objednávateľmi tých regionálnych železničných dopravných služieb, ktorých objednávateľom nie je ministerstvo.

K bodu 29

Vzhľadom na zmenu požiadaviek na získanie preukazu rušňovodiča sa v prechodných ustanoveniach deklaruje, že preukazy, ktoré boli vydané doterajších predpisov zostávajú v platnosti.

K bodom 30 až 32

Zabezpečuje sa transpozícia smernice Komisie 2014/82/EÚ z 24. júna 2014, ktorou sa mení smernica EP a Rady 2007/59/ES, pokiaľ ide o všeobecné odborné znalosti, zdravotné požiadavky a požiadavky súvisiace s preukazmi. Podľa platnej právnej úpravy zrak oboch očí u rušňovodiča nemusí byť efektívny v prípade primeraného prispôsobenia a dostatočnej skúsenosti s kompenzáciou. Táto výnimka však môže ohroziť bezpečnosť železničnej prevádzky a preto sa predmetnou smernicou vypúšťa. Zároveň sa bližšie špecifikujú všeobecné odborné znalosti a požiadavky na získanie preukazu rušňovodiča a dopĺňa sa jazyková úroveň rušňovodiča B1 Spoločného európskeho referenčného rámca pre jazyky.

K bodom 33 a 34

Vzhľadom na transpozíciu smerníc sa upravuje aj transpozičná príloha.

**K Čl. VIII**

Do transpozičnej prílohy zákona sa vkladá transpozičný odkaz na smernicu Komisie 2014/103/EÚ z 21. novembra 2014, ktorou sa prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru tretíkrát prispôsobujú vedecko-technickému pokroku, ktorú SR prebrala do svojho právneho poriadku zverejnením oznámenia o zmenách a doplnkoch Európskej dohody o medzinárodnej preprave nebezpečných vecí (ADR), oznámenia o zmenách a doplnkoch Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a oznámenia o zmenách a doplnkoch Európskej dohody o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ADN) v Zbierke zákonov SR. Pre úplne prebratie smernice je však potrebné do 30.6.2015 uviesť v príslušných právnych predpisoch aj odkaz na uvedenú smernicu, pretože podľa článku 2 ods. 1 smernice Komisie 2012/45/EÚ „členské štáty uvedú v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu“. Tento transpozičný odkaz sa preto vkladá do zákonov, ktoré sa na dohody ADR, RID a ADN odvolávajú.

**K Čl. IX**

Účinnosť zákona sa navrhuje od 1. novembra 2015.

Bratislava 27. mája 2015

**Robert Fico, v. r.**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Ján Počiatek, v. r.**

minister dopravy, výstavby

a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky