|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EÚ**  **z 21. novembra 2012,**  **ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor**  (prepracované znenie)  (Text s významom pre EHP) | | | (Návrh)  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 | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Člá-nok  (Č, O, V, P) | Text | Spô-sob  transpozície | Číslo | Člá-nok (Č, §, O, V, P) | Text | Zhoda | Poznámky |
| Č: 1  O: 1 | KAPITOLA I  VŠEOBECNÉ USTANOVENIA  Článok 1  Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti  1. V tejto smernici sa stanovujú:  a) pravidlá vzťahujúce na správu železničnej infraštruktúry a na činnosti železničnej dopravy železničných podnikov, ktoré sú usadené alebo majú byť usadené v niektorom z členských štátov, ako je uvedené v kapitole II;  b) kritériá týkajúce sa vydávania, obnovovania alebo zmeny licencií určených pre železničné podniky, ktoré sú usadené alebo sa usadia v Únii, členským štátom, ako je uvedené v kapitole III;  c) zásady a postupy pri stanovovaní a vyberaní poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry a prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, ako je uvedené v kapitole IV. | N | 513/2009 Z.z.  514/2009 Z.z. | § 1  O: 1  P: d)  § 1  P:a)  § 10  O: 1 | (1) Tento zákon upravuje  d) prevádzku železničnej infraštruktúry, prideľovanie jej kapacity a určovanie úhrad za jej používanie,  Tento zákon upravuje  a) podmienky poskytovania dopravných služieb na dráhach dráhovými podnikmi.  (1) Ak ďalej nie je ustanovené inak, na začatie poskytovania dopravných služieb je potrebná licencia podľa tohto zákona. | Ú |  |
| O: 2 | 2. Táto smernica sa uplatňuje na používanie železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu. | N | 513/2009 Z.z. | § 1  O: 1  P: d) | (1) Tento zákon upravuje  d) prevádzku železničnej infraštruktúry, prideľovanie jej kapacity a určovanie úhrad za jej používanie, | Ú |  |
| Č:2  O:1 | Článok 2  Vyňatia z rozsahu pôsobnosti  1. Kapitola II sa neuplatňuje na železničné podniky, ktoré prevádzkujú len mestskú dopravu, prímestskú dopravu alebo regionálnu dopravu na miestnych a regionálnych izolovaných sieťach pre dopravné služby v železničnej infraštruktúre alebo sieťach určených len na prevádzku mestskej alebo prímestskej železničnej dopravy.  Bez ohľadu na prvý pododsek, ak tento železničný podnik je pod priamou alebo nepriamou kontrolou podniku alebo iného subjektu, ktorý vykonáva alebo integruje iné služby železničnej dopravy, než je mestská, prímestská alebo regionálna doprava, uplatňujú sa články 4 a 5. Na tento železničný podnik sa uplatňuje aj článok 6, pokiaľ ide o vzťah medzi železničným podnikom a podnikom alebo subjektom, ktorý priamo alebo nepriamo kontroluje železničný podnik. |  |  |  |  |  |  |
| O:2 | 2. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly III vyňať:  a) podniky, ktoré vykonávajú osobnú železničnú dopravu v miestnej alebo regionálnej izolovanej železničnej infraštruktúre;  b) podniky, ktoré vykonávajú len mestskú alebo prímestskú osobnú železničnú dopravu;  c) podniky, ktoré vykonávajú len regionálnu železničnú nákladnú dopravu;  d) podniky, ktoré vykonávajú nákladnú dopravu v železničnej infraštruktúre, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len pre potreby vlastníka infraštruktúry pre jeho vlastnú nákladnú dopravu. | D | 514/2009 Z.z. | § 10  O: 3 | (3) Podniky vykonávajúce v sektore železničnej dopravy regionálnu nákladnú železničnú dopravu alebo vykonávajúce nákladnú železničnú dopravu na železničnej infraštruktúre, ktorá je v súkromnom vlastníctve a slúži pre potreby vlastníka infraštruktúry na jeho vlastnú nákladnú dopravu, nemusia mať na vykonávanie tejto činnosti licenciu, ak nevykonávajú prepravu nebezpečného tovaru alebo živých zvierat. Podniky podľa predchádzajúcej vety musia mať bezpečnostné osvedčenie podľa osobitného predpisu 10a) a primerane spĺňať povinnosti vzťahujúce sa na železničný podnik.  10a) § 86 zákona č. 513/2009 Z.z. | Ú |  |
| O:3 | 3. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 8, 13 a kapitoly IV vyňať:  a) miestne alebo regionálne izolované siete na osobnú dopravu v železničnej infraštruktúre;  b) siete určené len na mestskú alebo prímestskú železničnú osobnú dopravu;  c) regionálne siete používané na regionálnu nákladnú dopravu výlučne železničným podnikom, ktorý nie je zahrnutý do odseku 1, a to dovtedy, pokiaľ kapacitu na uvedenej sieti nepožaduje iný žiadateľ;  d) železničnú infraštruktúru, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len pre potreby vlastníka infraštruktúry pre jeho vlastnú nákladnú dopravu. | D |  |  |  |  |  |
| O:4 | 4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, môžu členské štáty vyňať z uplatňovania článku 8 ods. 3 miestne a regionálne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu, a z uplatňovania kapitoly IV miestne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto železničné infraštruktúry. Komisia v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2 rozhodne, či sa táto infraštruktúra môže považovať za infraštruktúru bez strategického významu, pričom sa zohľadní dĺžka dotknutých železničných tratí, ich miera využitia a objem potenciálne ovplyvnenej dopravy. | D |  |  |  |  |  |
| O:5 | 5. Členské štáty môžu z uplatňovania článku 31 ods. 5 vyňať vozidlá prevádzkované alebo určené na prevádzku z tretích a do tretích krajín, používané na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie. | D |  |  |  |  |  |
| O:6 | 6. Členské štáty môžu rozhodnúť o odlišných lehotách a termínoch postupu prideľovania kapacity, než ako sa uvádzajú v článku 43 ods. 2, prílohe VI bode 2 písm. b) a prílohe VII bodoch 3, 4, a 5, ak vytvorenie medzinárodných vlakových trás na sieti s iným rozchodom koľajníc, než má hlavná železničná sieť Únie, ktoré sa majú určiť v spolupráci s manažérmi infraštruktúry tretích krajín, má vo všeobecnosti značný vplyv na harmonogram prideľovania kapacity. | D |  |  |  |  |  |
| O:7 | 7. Členské štáty sa môžu rozhodnúť zverejniť rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia, ktoré sa uplatňujú osobitne na medzinárodnú nákladnú dopravu z tretích a do tretích krajín prevádzkovanú na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, s inými nástrojmi a termínmi, než sú stanovené v článku 29 ods. 1, ak si to vyžaduje zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže. | D |  |  |  |  |  |
| O:8 | 8. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly IV vyňať železničnú infraštruktúru, ktorá má iný rozchod koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, a ktorá spája pohraničné stanice členského štátu s územím tretej krajiny. | D |  |  |  |  |  |
| O:9 | 9. Táto smernica s výnimkou článku 6 ods. 1 a 4 a článkov 10, 11, 12 a 28 sa neuplatňuje na podniky, ktorých činnosť je obmedzená výhradne na kyvadlovú prepravu cestných vozidiel cez podmorské tunely alebo na prepravné činnosti vo forme kyvadlovej prepravy cestných vozidiel cez tieto tunely. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:10 | 10. Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania kapitoly II s výnimkou článku 14 a kapitoly IV služby železničnej dopravy, ktoré sa vykonávajú tranzitom cez Úniu. | D |  |  |  |  |  |
| O:11 | 11. Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania článku 32 ods. 4 vlaky, ktoré nie sú vybavené Európskym systémom kontroly vlakov (ETCS), ktoré sa používajú na služby regionálnej osobnej dopravy a ktoré boli uvedené do prevádzky po prvý raz pred rokom 1985. | D |  |  |  |  |  |
| Č:3  O:1 | Článok 3  Vymedzenie pojmov  Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:  1. „železničný podnik“ je každý verejnoprávny alebo súkromný podnik licencovaný podľa tejto smernice, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu; | N | 513/2009 Z.z. | § 35  O: 1 | (1) Železničným podnikom je podnikateľ, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie dopravných služieb s cieľom zabezpečovať železničnú prepravu tovaru a osôb, pričom zabezpečuje aj ťažnú silu, alebo len ťažnú silu. | Ú |  |
| O:2 | 2. „manažér infraštruktúry“ je každý orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie, správu a údržbu železničnej infraštruktúry vrátane riadenia dopravy, zabezpečenia a návestenia. Funkciou manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete môžu byť poverené rôzne orgány alebo podniky; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 34  O:1 | (1) Manažérom infraštruktúry je podnikateľ, ktorý prevádzkuje železničnú infraštruktúru, ktorej súčasti sú uvedené v prílohe č. 12a. | Ú |  |
| O:3 | 3. „železničná infraštruktúra“ sú položky definované v prílohe I; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 34  O:1 | (1) Manažérom infraštruktúry je podnikateľ, ktorý prevádzkuje železničnú infraštruktúru, ktorej súčasti sú uvedené v prílohe č. 12a. | Ú |  |
| O:4 | 4. „medzinárodná nákladná doprava“ je nákladná doprava, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia za predpokladu, že všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu; | N | 514/2009  Z.z. | § 4  O:2 | (2) Medzinárodnou nákladnou dopravou sú dopravné služby na zabezpečenie prepravy tovaru, pri ktorých vlak prekročí štátnu hranicu Slovenskej republiky. Pritom vlak môže byť doplnený alebo rozdelený a jeho rôzne časti môžu mať rôzne miesta pôvodu alebo rôzne miesta určenia, ak všetky vozne vlaku prejdú najmenej jednu štátnu hranicu členského štátu. | Ú |  |
| O:5 | 5. „medzinárodná osobná doprava“ je osobná doprava, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu a ktorej základným účelom je preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia za predpokladu, že všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu; | N | 514/2009  Z.z. | § 4  O:1 | (1) Medzinárodnou osobnou dopravou sú dopravné služby na zabezpečenie verejnej osobnej dopravy, pri ktorej vlak prekročí štátnu hranicu Slovenskej republiky a ktorej základným účelom je preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch. Pritom vlak môže byť doplnený alebo rozdelený a jeho rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu alebo rôznu stanicu určenia, ak všetky vozne vlaku prejdú najmenej jednu štátnu hranicu členského štátu. | Ú |  |
| O:6 | 6. „mestská a prímestská doprava “ je doprava, ktorej hlavným účelom je splniť dopravné potreby mestského centra alebo aglomerácie vrátane cezhraničnej aglomerácie spolu s dopravnými potrebami medzi týmto centrom alebo aglomeráciou a okolitými oblasťami; | N | 514/2009  Z.z. | § 3  O: 2  P: c) | (2) Na účely tohto zákona sa rozumie  c) mestskými a prímestskými železničnými službami poskytovanie dopravných služieb na železničných tratiach smerujúcich do miest a aglomerácií na splnenie dopravných potrieb miest alebo aglomerácií a oblastí, ktoré ich obklopujú. | Ú |  |
| O:7 | 7. „regionálna doprava“ je doprava, ktorej hlavným účelom je splniť dopravné potreby regiónu vrátane cezhraničného regiónu; | N | 514/2009  Z.z. | § 3  O: 2  P: b) | (2) Na účely tohto zákona sa rozumie  b) regionálnou dopravou poskytovanie dopravných služieb na železničných tratiach na území vyššieho územného celku pre regionálne dopravné potreby, ak východisková a cieľová stanica a celá vlaková trasa je v územnom obvode vyššieho územného celku, | Ú |  |
| O:8 | 8. „tranzit“ je prechod cez územia Únie bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Únie; |  |  |  |  |  |  |
| O:9 | 9. „alternatívna trasa“ je iná trasa medzi rovnakou východiskovou stanicou a stanicou určenia v prípadoch, keď sú tieto dve trasy z hľadiska prevádzky príslušnej nákladnej alebo osobnej dopravy železničným podnikom vzájomne nahraditeľné; | N | 513/2009Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 9 | (9) Alternatívnou trasou je iná trasa medzi rovnakou východiskovou stanicou a stanicou určenia vtedy, ak sú tieto dve trasy z hľadiska prevádzky železničnej dopravy železničným podnikom vzájomne nahraditeľné. | Ú |  |
| O:10 | 10. „reálna alternatíva“ je prístup k inému servisnému zariadeniu, ktoré je pre železničný podnik hospodársky prijateľné a umožňuje mu prevádzkovať príslušnú nákladnú alebo osobnú dopravu; | N | 513/2009Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 8 | (8) Reálnou alternatívou je prístup k inému servisnému zariadeniu, alebo zabezpečenie služby poskytovanej servisným zariadením iným spôsobom, ktoré sú pre železničný podnik hospodársky prijateľné a umožňujú mu prevádzkovať železničnú dopravu. | Ú |  |
| O:11 | 11. „servisné zariadenie“ je zariadenie vrátane pozemku, budovy a vybavenia, ktoré bolo vcelku alebo sčasti špeciálne upravené tak, aby umožnilo poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4; | N | 513/2009Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 3 | (3) Servisným zariadením je zariadenie vrátane pozemku, budovy a vybavenia, ktoré bolo vcelku alebo sčasti špeciálne upravené tak, aby umožnilo poskytovanie jednej služby alebo viacerých služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B druhom až štvrtom bode. | Ú |  |
| O:12 | 12. „prevádzkovateľ servisného zariadenia“ je každý verejný alebo súkromný subjekt zodpovedný za správu jedného alebo viacerých servisných zariadení alebo za poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4 železničným podnikom; | N | 513/2009Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 4 | (4) Prevádzkovateľom servisného zariadenia je podnikateľ, ktorý spravuje jedno servisné zariadenie alebo viac servisných zariadení alebo poskytuje železničným podnikom jednu službu alebo viac služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B druhom až štvrtom bode. | Ú |  |
| O:13 | 13. „cezhraničná dohoda“ je každá dohoda medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi alebo medzi členskými štátmi a tretími krajinami, ktorej účelom je uľahčiť poskytovanie cezhraničných železničných služieb; | N | 514/2009Z.z. v znení návrhu | § 4  O: 5 | (5) Cezhraničnou dohodou na účely tohto zákona je každá dohoda s členským štátom alebo s tretím štátom, ktorej účelom je uľahčiť poskytovanie cezhraničných železničných služieb. | Ú |  |
| O:14 | 14. „licencia“ je oprávnenie vydané podniku licenčným orgánom, ktorým sa uznáva jeho spôsobilosť poskytovať služby železničnej dopravy ako železničný podnik; táto spôsobilosť sa môže obmedziť na poskytovanie určitých typov služieb; | N | 514/2009 Z.z. | § 10  O:2 | (2) Licenciou na účely tohto zákona je rozhodnutie licenčného orgánu (§ 37a 38), ktorým sa uznáva spôsobilosť žiadateľa poskytovať dopravné služby ako dráhový podnik. | Ú |  |
| O:15 | 15. „licenčný orgán“ je subjekt zodpovedný za udeľovanie licencií v členskom štáte; | N | 514/2009 Z.z. | § 37  O:1  P:a) | (1) Úrad  a) je licenčným orgánom pre železničnú dopravu, pre dopravu na špeciálnych dráhach a pre dopravu na lanových dráhach, | Ú |  |
| O:16 | 16. „zmluvná dohoda“ je dohoda alebo mutatis mutandis dohoda v rámci administratívnych opatrení; |  |  |  |  |  |  |
| O:17 | 17. „primeraný zisk“ je miera návratnosti vlastného kapitálu, ktorá zohľadňuje riziko vrátane rizika spojeného s príjmami alebo neprítomnosť rizika pre prevádzkovateľa servisného zariadenia a je v súlade s priemernou mierou daného sektora v posledných rokoch; | N | 513/2009Z.z. v znení návrhu | § 57  O: 3 | (3) Primeraným ziskom je miera návratnosti vlastného kapitálu, ktorá zohľadňuje riziko vrátane rizika spojeného s príjmami alebo neprítomnosť rizika pre prevádzkovateľa servisného zariadenia a je v súlade s priemernou mierou daného sektora v posledných troch rokoch. | Ú |  |
| O:18 | 18. „pridelenie“ je pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry vykonané manažérom infraštruktúry; |  |  |  |  |  |  |
| O:19 | 19. „žiadateľ“ je železničný podnik alebo medzinárodné zoskupenie železničných podnikov alebo iné osoby, alebo právnické osoby, ako sú príslušné orgány podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007, odosielatelia, špeditéri a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, ktorí majú verejný alebo komerčný záujem na získaní kapacity infraštruktúry; | N | 513/2009Z.z. | § 42  O:1  V: 1 | (1) Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môžu podávať železničné podniky a ich medzinárodné zoskupenia, ako aj iné osoby, ktoré majú záujem na jej získaní s cieľom prevádzkovať železničnú dopravu, najmä prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, odosielatelia a príjemcovia tovaru. | Ú |  |
| O:20 | 20. „preťažená infraštruktúra“ je úsek infraštruktúry, na ktorom ani po koordinácii rôznych žiadostí o kapacitu nemôže byť v určitých obdobiach plne uspokojený dopyt po kapacite; | N | 513/2009Z.z. | § 46  O:1 | (1) Preťaženou infraštruktúrou sa rozumie úsek železničnej siete, na ktorom aj po rokovaní so žiadateľmi a po koordinácii podľa § 45 nie je možné v určitom období primerane uspokojiť dopyt po kapacite infraštruktúry. To isté sa vzťahuje aj na železničné trate alebo ich úseky, na ktorých sa predpokladá nedostatočná kapacita v blízkej budúcnosti. | Ú |  |
| O:21 | 21. „plán na zvýšenie kapacity“ je opatrenie alebo súbor opatrení spolu s časovým rozvrhom ich realizácie určené na zmiernenie obmedzení kapacity vedúcich k vyhláseniu úseku infraštruktúry za „preťaženú infraštruktúru“; | N | 513/2009Z.z. | § 46  O:3  V:1 | (3) Ak úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, ktoré zohľadňujú nedostatok kapacity, ešte neboli vybraté alebo ak sa koordináciou nedosiahol uspokojivý výsledok a železničná infraštruktúra bola vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry môže pri prideľovaní kapacity uplatniť kritérium priority uvedené v podmienkach používania železničnej siete. | Ú |  |
| O:22 | 22. „koordinácia“ je postup, ktorým sa manažér infraštruktúry a žiadatelia pokúšajú riešiť situácie, ktoré vznikajú pri konfliktných žiadostiach o kapacitu infraštruktúry; | N | 513/2009Z.z. | § 45  O: 1  V: 1 | (1) Ak počas prípravy cestovného poriadku manažér infraštruktúry zistí rozpory medzi rôznymi požiadavkami na obsah cestovného poriadku, pokúsi sa ich vyriešiť rokovaním so žiadateľmi tak, aby čo možno najlepšie uspokojil všetky ich požiadavky. | Ú |  |
| O:23 | 23. „rámcová dohoda“ je právne záväzná všeobecná dohoda podľa verejného alebo súkromného práva stanovujúca práva a povinnosti žiadateľa a manažéra infraštruktúry týkajúce sa prideľovanej kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaných poplatkov na obdobie dlhšie, než je jedno obdobie, na ktoré platí cestovný poriadok; | N | 513/2009Z.z. | § 43  O:1  V:1 | (1) Rámcová dohoda na účely tohto zákona je dohoda medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom o právach a povinnostiach týkajúcich sa prideľovanej kapacity infraštruktúry a o úhradách a cenách na iné obdobie, než je obdobie platnosti jedného cestovného poriadku. | Ú |  |
| O:24 | 24. „kapacita infraštruktúry“ je možnosť naplánovať na určité obdobie vlakové trasy požadované na úseku infraštruktúry; | N | 513/2009Z.z. | § 34  O:7 | (7) Kapacitou infraštruktúry sa rozumie možnosť naplánovať na určité obdobie vlakové trasy na určitom úseku železničnej siete. | Ú |  |
| O:25 | 25. „sieť“ je celá železničná infraštruktúra, ktorú spravuje manažér infraštruktúry; | N | 513/2009Z.z. | § 34  O:2 | (2) Prevádzkovaním železničnej infraštruktúry sa rozumejú činnosti, ktorými sa zabezpečuje správa a obsluha železničnej infraštruktúry a organizuje železničná doprava. | Ú |  |
| O:26 | 26. „podmienky používania siete“ je podrobný súpis všeobecných pravidiel, lehôt, postupov a kritérií režimov spoplatňovania a prideľovania kapacity vrátane iných informácií potrebných na podanie žiadostí o pridelenie kapacity; | N | 513/2009Z.z. v znení návrhu | § 37  O:2 | (2) Podmienky používania železničnej siete obsahujú podrobné informácie o podmienkach prístupu na jednotlivé prevádzkované železničné trate a o podmienkach prístupu k servisným zariadeniam spojeným so železničnou sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie webové sídlo, na ktorom sú tieto informácie bezplatne dostupné. Obsah a členenie podmienok používania železničnej siete je v prílohe č. 13 časti A. | Ú |  |
| O:27 | 27. „vlaková trasa“ je kapacita infraštruktúry potrebná na chod vlaku medzi dvoma miestami v priebehu určitého obdobia; | N | 513/2009Z.z. | § 34  O:8 | (8) Vlakovou trasou sa na účely tohto zákona rozumie kapacita infraštruktúry potrebná na jazdu vlaku medzi miestom odchodu a miestom určenia na železničnej trati. | Ú |  |
| O:28 | 28. „cestovný poriadok“ sú údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a koľajových vozidiel, ktoré sa uskutočnia v príslušnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti; | N | 513/2009Z.z. v znení návrhu | § 44  O: 11 | (11) Cestovný poriadok obsahuje údaje o všetkých plánovaných pohyboch vlakov, ktoré sa uskutočnia na príslušnej železničnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti. | Ú |  |
| O:29 | 29. „odstavná koľaj“ je vedľajšia koľaj osobitne určená na dočasné odstavenie železničných vozňov medzi dvoma úlohami; | N | 513/2009Z.z. v znení návrhu | Príl. 13 časť B, bod 2  P: d) | d) odstavné koľaje, ktorými sa rozumejú koľaje osobitne určené na dočasné odstavenie vozňov medzi dvoma úlohami, | Ú |  |
| O:30 | 30. „údržba veľkého rozsahu“ je práca, ktorá sa nevykonáva pravidelne v rámci každodenných činností a ktorá si vyžaduje stiahnutie vozidla z prevádzky. |  |  |  |  |  |  |
| Č: 4  O: 1 | KAPITOLA II  ROZVOJ ŽELEZNÍC ÚNIE  ODDIEL 1  Nezávislosť riadenia  Článok 4  Nezávislosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry  1. Členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky priamo alebo nepriamo vlastnené alebo kontrolované členskými štátmi mali, pokiaľ ide o riadenie, správu a vnútornú kontrolu správnych, hospodárskych a účtovných záležitostí, nezávislé postavenie, v súlade s ktorým disponujú najmä s majetkom, rozpočtom a účtami oddelenými od štátnych. | N | 259/2001 Z.z. | § 2  O:1 | (1) Zakladateľom železničnej spoločnosti je štát. V jeho mene koná Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len "ministerstvo"). Zakladateľskú listinu a stanovy železničnej spoločnosti schvaľuje vláda Slovenskej republiky na návrh ministerstva. | Ú |  |
| O: 2 | 2. Pri dodržiavaní rámca stanovenia poplatkov a prideľovania infraštruktúry a špecifických pravidiel stanovených členskými štátmi zodpovedá manažér infraštruktúry za vlastné riadenie, správu a vnútornú kontrolu. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 34  O:5 | (5) Manažér infraštruktúry  a) samostatne vykonáva v súlade s pravidlami pre obchodné spoločnosti vnútornú správu svojho podniku, účtovníctvo a vnútropodnikovú kontrolu,  b) prevádzkuje železničnú infraštruktúru v súlade s predmetom činnosti a týmto zákonom a  c) nakladá so zvereným štátnym majetkom podľa osobitného predpisu,12)  d) zostavuje a vedie register svojho majetku a majetku, ktorý spravuje a ktorý sa použije na posúdenie finančných prostriedkov potrebných na jeho opravu alebo na jeho nahradenie; prílohou tohto registra sú aj údaje o výdavkoch na modernizáciu a obnovu železničnej infraštruktúry.  12) § 2 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z.z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení zákona č. 259/2001 Z.z. | Ú |  |
| Č:5  O:1 | Článok 5  Riadenie železničných podnikov podľa obchodných zásad  1. Členské štáty umožnia, aby železničné podniky prispôsobili svoje činnosti trhu, a tie činnosti, za ktoré budú zodpovedať ich riadiace orgány, mohli riadiť tak, aby efektívne a primerané služby v požadovanej kvalite ponúkali s čo najnižšími možnými nákladmi.  Železničné podniky sú riadené podľa zásad platných pre obchodné spoločnosti bez ohľadu na to, kto ich vlastní. To sa vzťahuje aj na členskými štátmi nariadené záväzky verejnej služby, ktoré pre ne platia, ako aj na zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré uzavrú s príslušnými orgánmi štátu. | N | 514/2009 Z.z. | § 15  O:2  P:a)  § 21  O:3 | (2) Železničný podnik okrem povinností podľa odseku 1 je povinný  a) poskytovať dopravné služby v rozsahu pridelenej kapacity infraštruktúry a zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme efektívne a za čo najnižšie náklady,  (3) Objednávateľ dopravných služieb môže uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave so železničným podnikom, ktorý má udelenú licenciu na tieto dopravné služby a z hľadiska zabezpečenia dopravnej obslužnosti územia je spôsobilý splniť zmluvné záväzky. | Ú |  |
| O:2 | 2. Železničné podniky si stanovia svoj podnikateľský plán vrátane investičných a finančných plánov. Takéto plány musia byť zostavené tak, aby sa dosiahla finančná stabilita podnikov a ďalšie ciele technického, obchodného a finančného riadenia podniku; podniky uvedú aj prostriedky na dosiahnutie týchto cieľov. | N | 513/2009 Z.z. | § 36  O:1  V:1,2  O:3,4 | (1) Manažér infraštruktúry a železničný podnik sú povinní vypracovať svoje podnikateľské plány, ktoré sú určené na optimálne a efektívne využívanie železničnej infraštruktúry na poskytovanie dopravných služieb. Podnikateľský plán obsahuje investičný program a finančný program.  (3) Investičný program železničného podniku je zameraný najmä  a) na investície do vozňového parku železničných vozidiel,  b) na zvyšovanie bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej dopravy,  c) na zvyšovanie kultúry cestovania rozvíjaním a skvalitňovaním služieb pre cestujúcich a pre objednávateľov a príjemcov tovaru.  (4) Finančný program je zameraný na zabezpečenie vyrovnaného finančného hospodárenia podniku a na určenie spôsobov na dosiahnutie tohto cieľa. | Ú |  |
| O:3  P:a)  P:b)  P:c)  P:d)  P:e) | 3. Vzhľadom na základné politické usmernenia vydané každým členským štátom a na vnútroštátne plány alebo zmluvy, ktoré môžu byť viacročné, vrátane finančných a investičných plánov, môžu železničné podniky najmä:  a) bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 7, 29 a 39, určiť svoju vnútornú organizáciu;  b) riadiť ponuku a odbyt služieb a stanovovať ich ceny;  c) rozhodovať o zamestnancoch, majetku a vlastnom obstarávaní;  d) zvyšovať svoj podiel na trhu, vyvíjať nové technológie a nové služby a zavádzať inovačné techniky riadenia;  e) v oblastiach súvisiacich so železničnou dopravou vyvíjať novú obchodnú činnosť.  Týmto odsekom nie je dotknuté nariadenie (ES) č. 1370/2007. | N | 259/2001 Z.z. | § 7  P:a)  § 9  O:2  § 2  O:2 | Stanovy železničnej spoločnosti okrem náležitostí ustanovených osobitným predpisom8) obsahujú :   1. základné organizačné usporiadanie železničnej spoločnosti,   8) § 173 a 174 Obchodného zákonníka.  (2) Železničná spoločnosť môže vykonávať tiež iné činnosti podľa podmienok ustanovených osobitným predpisom  (2) Založenie, vznik, postavenie a právne pomery železničnej spoločnosti sa spravujú osobitným zákonom, 2) ak tento zákon neustanovuje inak. Zákon č. 92/1991 Zb. o podmienkach prevodu majetku štátu na iné osoby v znení neskorších predpisov sa nepoužije.  2) Obchodný zákonník. | Ú |  |
| O:4 | 4. Bez ohľadu na odsek 3 môžu akcionári železničných podnikov, ktoré vlastnia alebo riadia verejné orgány, požadovať pred prijatím dôležitých rozhodnutí týkajúcich sa riadenia podniku ich súhlas rovnako, ako je to v prípade akcionárov súkromných akciových spoločností podľa ustanovení právnych predpisov o obchodných spoločnostiach v členských štátoch. Ustanovenia tohto článku nemajú vplyv na právomoci dozorných orgánov podľa práva obchodných spoločností členských štátov, ak ide o vymenovanie členov rady. | N | 513/1991 Zb. | § 184  O: 1  § 187  O: 1 | (1) Najvyšším orgánom spoločnosti je valné zhromaždenie. Akcionár sa zúčastňuje na valnom zhromaždení osobne alebo v zastúpení na základe písomného splnomocnenia (ďalej len "prítomný akcionár"). Ak akcionár udelí splnomocnenie na výkon hlasovacích práv spojených s tými istými akciami na jednom valnom zhromaždení viacerým splnomocnencom, spoločnosť umožní hlasovanie tomu splnomocnencovi, ktorý sa na valnom zhromaždení zapísal do listiny prítomných skôr. Splnomocnencom akcionára nemôže byť člen dozornej rady spoločnosti, ak tento zákon neustanovuje inak. Ak viacerí akcionári udelili písomné splnomocnenie na zastupovanie jednému splnomocnencovi, tento môže na valnom zhromaždení hlasovať za každého takto zastúpeného akcionára samostatne.  (1) Do pôsobnosti valného zhromaždenia patrí:  a) zmena stanov, ak zákon neustanovuje inak,  b) rozhodnutie o zvýšení a znížení základného imania, o poverení predstavenstva zvýšiť základné imanie podľa § 210 a vydanie prioritných dlhopisov alebo vymeniteľných dlhopisov,  c) voľba a odvolanie členov predstavenstva, pokiaľ stanovy neurčujú, že ich volí a odvoláva dozorná rada ( § 194 ods. 1),  d) voľba a odvolanie členov dozornej rady a iných orgánov určených stanovami, s výnimkou členov dozornej rady volených a odvolávaných podľa § 200,  e) schválenie riadnej individuálnej účtovnej závierky a mimoriadnej individuálnej účtovnej závierky, rozhodnutie o rozdelení zisku alebo úhrade strát a určení tantiém,  f) rozhodnutie o premene akcií vydaných ako listinné cenné papiere na zaknihované cenné papiere a naopak,  g) rozhodnutie o zrušení spoločnosti a o zmene právnej formy,  h) rozhodnutie o skončení obchodovania s akciami spoločnosti na burze a rozhodnutie o tom, že spoločnosť prestáva byť verejnou akciovou spoločnosťou,  i) schvaľovanie pravidiel odmeňovania členov orgánov spoločnosti, ak stanovy neurčia, že pravidlá odmeňovania schvaľuje dozorná rada,  j) rozhodovanie o schválení zmluvy o prevode podniku alebo zmluvy o prevode časti podniku,  k) rozhodnutie o ďalších otázkach, ktoré zákon alebo stanovy zahŕňajú do pôsobnosti valného zhromaždenia. | Ú |  |
| Č:6  O:1 | ODDIEL 2  Oddelenie správy infraštruktúry a dopravných činností, ako aj oddelenie rôznych druhov dopravných činností  Článok 6  Oddelenie účtov  1. Členské štáty zabezpečia vedenie a zverejňovanie výkazov zisku a strát, ako aj súvah oddelene za obchodné činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb železničnými podnikmi na jednej strane a na strane druhej za obchodné činnosti pri správe železničnej infraštruktúry. Prevod verejných prostriedkov z jedného úseku do druhého nie je povolený. | N | 258/1993 Z.z. | § 17  O:1, 2, 3 | (1) Železnice sú povinné hospodáriť v okruhu železničnej dopravnej cesty účtovne a finančne oddelenom od okruhu prepravných a ostatných výkonov.  (2) Prostriedky okruhu železničnej dopravnej cesty nemožno prevádzať do okruhu prepravných a ostatných výkonov.  (3) Železničná dopravná cesta nesmie byť predmetom záložného práva. | Ú |  |
| O:2 | 2. Členské štáty môžu okrem toho stanoviť, že sa oba tieto úseky činností budú vykonávať v organizačne oddelených divíziách v rámci toho istého podniku alebo že infraštruktúru a dopravné činnosti budú spravovať oddelené subjekty. | D |  |  |  |  |  |
| O:3 | 3. Členské štáty zabezpečia oddelené vedenie a zverejňovanie výkazu ziskov a strát a súvah za obchodné činnosti súvisiace s poskytovaním služieb železničnej nákladnej dopravy na jednej strane a na druhej strane za činnosti súvisiace s poskytovaním služieb železničnej osobnej dopravy. Verejné finančné prostriedky vynaložené na činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb vo forme verejnej služby sa vykazujú oddelene v súlade s článkom 7 nariadenia (ES) č. 1370/2007 na príslušných účtoch a nesmú sa previesť na činnosti súvisiace s poskytovaním iných dopravných služieb alebo akúkoľvek inú obchodnú činnosť. | N |  |  |  | Ú | Zákon č. 259/2001 Z.z.  Rozdelenie Železničnej spoločnosti, a.s na Cargo Slovakia, a.s. a Železničnú spoločnosť Slovensko, a.s. podľa Obchodného zákonníka |
| O:4 | 4. Účty pre rôzne oblasti činnosti uvedené v odsekoch 1 a 3 sa vedú tak, aby umožnili monitorovanie uplatňovania zákazu previesť verejné finančné prostriedky z jednej oblasti činnosti do druhej, ako aj monitorovanie používania príjmov pozostávajúcich z poplatkov za infraštruktúru a zisku z iných obchodných činností. | N | 258/1993 Z.z. | § 17  O:1,2,3 | (1) Železnice sú povinné hospodáriť v okruhu železničnej dopravnej cesty účtovne a finančne oddelenom od okruhu prepravných a ostatných výkonov.  (2) Prostriedky okruhu železničnej dopravnej cesty nemožno prevádzať do okruhu prepravných a ostatných výkonov.  (3) Železničná dopravná cesta nesmie byť predmetom záložného práva. | Ú |  |
| Č:7  O:1  P:a)  P:b) | Článok 7  Nezávislosť základných funkcií manažéra infraštruktúry  1. Členské štáty zabezpečia, aby sa základné funkcie, od ktorých závisí nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, zverili orgánom alebo podnikom, ktoré samotné neposkytujú žiadne železničné dopravné služby. Tento cieľ musí byť preukázateľne dosiahnutý bez ohľadu na organizačné štruktúry.  Základné funkcie sú:  a) rozhodovanie o prideľovaní vlakovej trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a prideľovania individuálnych jednotlivých vlakových trás a  b) rozhodovanie o spoplatňovaní infraštruktúry vrátane stanovenia a výberu poplatkov bez toho, aby bol dotknutý článok 29 ods. 1.  Členské štáty však môžu uložiť železničným podnikom alebo iným subjektom povinnosť prispievať na rozvoj železničnej infraštruktúry napríklad prostredníctvom investovania, údržby a financovania. | N | 513/2009 Z.z. | § 34  O:6,7  § 55  O:1 | (6) Manažér infraštruktúry je okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy podľa § 30 povinný  a) prideľovať spravodlivým a nediskriminačným spôsobom železničným podnikom kapacitu železničnej infraštruktúry (ďalej len "kapacita infraštruktúry") až do vyčerpania celej kapacity železničnej infraštruktúry a uzatvárať s nimi za rovnakých a nediskriminačných podmienok zmluvu o prístupe k železničnej infraštruktúre,  b) poskytovať bezpečnostnému orgánu informácie a údaje potrebné na posúdenie stavu bezpečnosti prevádzkovanej dráhy a dopravy na dráhe, úrovne dopravných služieb a dodržiavania národných bezpečnostných predpisov a na vedenie evidencie a štatistiky,  c) zisťovať príčinu nehody alebo mimoriadnej udalosti na dráhe a oznamovať ich vyšetrovaciemu orgánu,  d) uchovávať podklady a údaje na účely určovania úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a na požiadanie ich poskytnúť regulačnému orgánu,  e) zostaviť grafikon dopravy na dráhe.  (7) Kapacitou infraštruktúry sa rozumie možnosť naplánovať na určité obdobie vlakové trasy na určitom úseku železničnej siete.  (1) Manažér infraštruktúry navrhuje úhradu za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení podľa regulačného rámca určeného regulačným orgánom. | Ú |  |
| O:2 | 2. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý od ktoréhokoľvek železničného podniku, funkcie uvedené v oddieloch 2 a 3 kapitoly IV vykonáva buď spoplatňovací orgán, alebo prideľovací orgán, ktoré sú svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislé od ktoréhokoľvek železničného podniku. | N | 513/2009 Z.z. | § 34  O:5  P:a) | (5) Manažér infraštruktúry  a) samostatne vykonáva v súlade s pravidlami pre obchodné spoločnosti vnútornú správu svojho podniku, účtovníctvo a vnútropodnikovú kontrolu, | Ú |  |
| O:3 | 3. Keď ustanovenia kapitoly IV oddielov 2 a 3 tejto smernice odkazujú na základné funkcie manažéra infraštruktúry, rozumie sa, že sa uplatňujú na príslušné právomoci spoplatňovacieho orgánu alebo prideľovacieho orgánu. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:8  O:1 | ODDIEL 3  Finančné ozdravenie  Článok 8  Financovanie manažéra infraštruktúry  1. Členské štáty rozvíjajú železničnú infraštruktúru svojho štátu, v prípade potreby s prihliadnutím na všeobecné potreby Únie vrátane potreby spolupracovať so susednými tretími krajinami. Na tento účel uverejnia najneskôr do 16. decembra 2014, po konzultáciách so zainteresovanými stranami, orientačnú stratégiu rozvoja železničnej infraštruktúry zohľadňujúcu splnenie budúcich potrieb mobility, pokiaľ ide o údržbu, obnovu a rozvoj infraštruktúry, založenú na udržateľnom financovaní systému železníc. Stratégia zahŕňa obdobie aspoň piatich rokov a môže byť predĺžená. | N | 513/2009 Z.z. | § 28  O:2 | (2) Vlastník dráhy je povinný trvalo udržiavať dráhu v prevádzkyschopnom stave, obnoviť prevádzku dráhy po nehode alebo po mimoriadnej udalosti, starať sa o údržbu dráhy podľa projektovaných technických parametrov a o rozvoj dráhy v súlade s technickým pokrokom a s požiadavkami na bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Ak je to nevyhnutné na dosiahnutie súladu parametrov dráhy s požiadavkami bezpečnostných predpisov a s projektovanými technickými parametrami, vlastník dráhy je povinný uskutočniť modernizáciu alebo obnovu dráhy alebo jej súčastí. | Ú | Uznesenie vlády SR č. 311/2014 zo dňa 25.6.2014 |
| O:2 | 2. Pri náležitom zohľadnení článkov 93, 107 a 108 ZFEÚ môžu členské štáty prideliť manažérovi infraštruktúry aj finančné prostriedky, ktoré sú v súlade s jeho funkciami uvedenými v článku 3 bode 2, rozsahom infraštruktúry a finančnými požiadavkami, najmä na financovanie nových investícií. Členské štáty môžu rozhodnúť o financovaní týchto investícií inak než priamym financovaním zo štátneho rozpočtu. Členské štáty v každom prípade postupujú v súlade s požiadavkami uvedenými v odseku 4 tohto článku. | N | 513/2009 Z.z. | § 36  O:5 | (5) Plnenie podnikateľského plánu je predmetom štátnej pomoci. Prideľované finančné prostriedky štátnej pomoci musia byť v rozsahu, ktorý je primeraný úlohám podľa tohto zákona a plneniu podnikateľských plánov s prihliadnutím na štátnu politiku v oblasti železníc. | Ú |  |
| O:3 | 3. V rámci všeobecnej politiky stanovenej dotknutým členským štátom a pri zohľadnení stratégie uvedenej v odseku 1 a finančných prostriedkov poskytnutých členskými štátmi podľa odseku 2 prijme manažér infraštruktúry podnikateľský plán vrátane investičných a finančných programov. Plán je určený na optimálne a efektívne využívanie, zabezpečovanie a rozvoj infraštruktúry pri vyrovnanom finančnom rozpočte a stanovení spôsobov na dosiahnutie týchto cieľov. Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby známi žiadatelia, a na ich vlastnú žiadosť aj potenciálni žiadatelia, mali prístup k príslušným informáciám o podnikateľskom pláne a dostali možnosť vyjadriť svoj názor na jeho obsah, pokiaľ ide o podmienky prístupu k infraštruktúre a podmienky jej využívania, ako aj povahu, poskytovanie a rozvoj infraštruktúry, ešte pred schválením podnikateľského plánu manažérom infraštruktúry. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 36  O:1,2,4 | (1) Manažér infraštruktúry a železničný podnik sú povinní vypracovať svoje podnikateľské plány, ktoré sú určené na optimálne a efektívne využívanie železničnej infraštruktúry na poskytovanie dopravných služieb. Podnikateľský plán obsahuje investičný program a finančný program. Manažér infraštruktúry sprístupní žiadateľom o kapacitu infraštruktúry informácie o podnikateľskom pláne, ktoré sa týkajú podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre, jej využívania, poskytovania a rozvoja a umožní žiadateľom o kapacitu infraštruktúry pred schválením podnikateľského plánu vyjadriť sa k jeho obsahu.  (2) Investičný program manažéra infraštruktúry je zameraný najmä  a) na investície do železničnej infraštruktúry, jej modernizácie a obnovy a do novej výstavby,  b) na zvyšovanie bezpečnosti prevádzky železničnej infraštruktúry,  c) na zvyšovanie kvality a okruhu železničných služieb poskytovaných železničným podnikom a iným používateľom železničnej infraštruktúry.  (4) Finančný program je zameraný na zabezpečenie vyrovnaného finančného hospodárenia podniku a na určenie spôsobov na dosiahnutie tohto cieľa. | Ú |  |
| O:4 | 4. Členské štáty zabezpečia, aby vo výkaze ziskov a strát manažéra infraštruktúry boli príjmy zložené z poplatkov za infraštruktúru, zo zisku z iných obchodných činností, z nenávratných príjmov zo súkromných zdrojov a financovania štátom vrátane prípadných záloh od štátu za bežných obchodných podmienok a v priebehu primeraného obdobia, ktoré nepresiahne obdobie piatich rokov, aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru.  Bez toho, aby bol dotknutý prípadný dlhodobý cieľ, aby náklady na infraštruktúru všetkých druhov dopravy na základe spravodlivej a nediskriminačnej hospodárskej súťaže medzi rôznymi druhmi dopravy znášali používatelia, pokiaľ je železničná doprava schopná súťažiť s inými druhmi dopravy, môže členský štát podľa zásad spoplatňovania uvedených v článkoch 31 a 32 od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby zabezpečil rovnováhu medzi príjmami a výdavkami bez štátneho financovania. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 55  O:2  V:2 | Príjmy manažéra infraštruktúry z výnosu úhrad za minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam a k službám a z úhrad za doplnkové služby a za vedľajšie služby podľa prílohy č. 13 časti B spolu s hospodárskym výsledkom z iných obchodných činností súvisiacich s používaním železničnej siete a s úhradou z verejného rozpočtu podľa zmluvy manažéra infraštruktúry s vlastníkom železničnej infraštruktúry a servisných zariadení (ďalej len „vlastník železničnej infraštruktúry“) sú v priebehu roka v rovnováhe s výdavkami na prevádzku železničnej infraštruktúry a servisných zariadení. | Ú |  |
| Č:9  O:1 | Článok 9  Transparentné odpustenie dlhu  1. Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Únie týkajúce sa štátnej pomoci, a v súlade s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ členské štáty vytvoria vhodné mechanizmy, ktoré prispejú k tomu, aby sa zadlženosť železničných podnikov, ktoré vlastnia alebo kontrolujú verejné orgány, znížila do tej miery, aby neprekážala riadnemu finančnému hospodáreniu, a ktoré zlepšia ich finančnú situáciu. | N | 258/1993 Z.z. | § 18  O:2 | (2) Železnice po prerokovaní s ministerstvom predložia vláde návrh sanačných opatrení. | Ú |  |
| O:2 | 2. Členské štáty môžu na účely uvedené v odseku 1 vyžadovať vytvorenie samostatného útvaru na amortizáciu dlhov v účtovných oddeleniach týchto železničných podnikov.  V súvahe jednotky sa môžu účtovať všetky pôžičky, ktoré si železničný podnik vzal na financovanie investícií alebo na krytie prekročených prevádzkových nákladov vzniknutých pri poskytovaní železničných dopravných služieb alebo pri správe železničnej infraštruktúry, a to až do úplného splatenia týchto pôžičiek. Dlhy z činnosti dcérskych spoločností sa nemôžu brať do úvahy. | D |  |  |  |  |  |
| O:3 | 3. Odseky 1 a 2 sa uplatňujú len na dlhy alebo na splatné úroky z takýchto dlhov, ktoré vznikli železničným podnikom vo verejnom vlastníctve alebo verejne kontrolovaným železničným podnikom do dátumu, keď sa v dotknutom členskom štáte otvoril trh pre všetky služby železničnej dopravy alebo ich časť, a v každom prípade do 15. marca 2001 alebo do dátumu pristúpenia k Únii v prípade členských štátov, ktoré pristúpili k Únii po tomto dátume. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:10  O:1 | ODDIEL 4  Prístup k železničnej infraštruktúre a službám  Článok 10  Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre  1. Železničným podnikom sa za rovnoprávnych, nediskriminačných a transparentných podmienok udelí prístup k železničnej infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania všetkých druhov služieb železničnej nákladnej dopravy. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre, ktorá spája námorné a vnútrozemské prístavy a iné servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2, a k infraštruktúre, ktorá slúži alebo môže slúžiť viac než jednému konečnému zákazníkovi. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 38  O:1,3 | (1) Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť prístup k železničnej infraštruktúre v celej železničnej sieti, ktorú prevádzkuje, každému železničnému podniku so sídlom v Slovenskej republike, ktorý má platnú licenciu 14) na poskytovanie dopravných služieb a platné bezpečnostné osvedčenie podľa § 86, ako aj každému železničnému podniku so sídlom v inom členskom štáte, ktorý prevádzkuje dopravné služby v medzinárodnej doprave. Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre musia byť v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre dohodnuté spravodlivo a nediskriminačne v súlade s pravidlami na prideľovanie kapacity infraštruktúry podľa tohto zákona, s bezpečnostným povolením podľa § 87 a s podmienkami používania železničnej siete podľa § 37.  (3) Ak sa prístup k železničnej infraštruktúre podľa odseku 1 týka medzinárodnej nákladnej dopravy, železničný podnik so sídlom v inom členskom štáte má právo používať na medzinárodnej vlakovej trase železničnú infraštruktúru, ktorá spája vnútrozemské prístavy a servisné zariadenia uvedené v prílohe č. 13 časti B druhom bode a železničnú infraštruktúru, ktoré slúžia viac než jednému železničnému podniku. | Ú |  |
| O:2 | 2. Železničným podnikom sa udelí právo prístupu k železničnej infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo v rámci prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre, ktorá spája servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2. | N | 513/2009 Z.z. | § 38  O:2 | (2) Ak sa prístup k železničnej infraštruktúre podľa odseku 1 týka medzinárodnej osobnej dopravy, železničný podnik so sídlom v inom členskom štáte má právo nechať nastúpiť a vystúpiť cestujúcich na ktorejkoľvek nácestnej stanici na medzinárodnej vlakovej trase pri rešpektovaní zverejnených technických parametrov železničnej infraštruktúry. Právo prístupu k železničnej infraštruktúre však platí len vtedy, ak preprava cestujúcich na medzinárodnej vlakovej trase je základným účelom prístupu tohto železničného podniku k železničnej infraštruktúre. O tom, či základným účelom prístupu železničného podniku k železničnej infraštruktúre je preprava cestujúcich na medzinárodnej vlakovej trase, rozhodne regulačný orgán na žiadosť manažéra infraštruktúry alebo železničných podnikov. | Ú |  |
| O:3 | 3. Na základe žiadosti dotknutých príslušných orgánov alebo zainteresovaných železničných podnikov určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 to, či je základným účelom služby preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch. | N | 513/2009 Z.z. | § 38  O:2 | (2) Ak sa prístup k železničnej infraštruktúre podľa odseku 1 týka medzinárodnej osobnej dopravy, železničný podnik so sídlom v inom členskom štáte má právo nechať nastúpiť a vystúpiť cestujúcich na ktorejkoľvek nácestnej stanici na medzinárodnej vlakovej trase pri rešpektovaní zverejnených technických parametrov železničnej infraštruktúry. Právo prístupu k železničnej infraštruktúre však platí len vtedy, ak preprava cestujúcich na medzinárodnej vlakovej trase je základným účelom prístupu tohto železničného podniku k železničnej infraštruktúre. O tom, či základným účelom prístupu železničného podniku k železničnej infraštruktúre je preprava cestujúcich na medzinárodnej vlakovej trase, rozhodne regulačný orgán na žiadosť manažéra infraštruktúry alebo železničných podnikov. | Ú |  |
| O:4 | 4. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme do 16. decembra 2016 opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 3 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:11  O:1 | Článok 11  Obmedzenie práva prístupu a práva nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť  1. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu k dopravným službám stanovené v článku 10 medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sú v súlade s právom Únie. Takéto obmedzenie nemôže svojím účinkom obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte okrem prípadu, ak by výkon uvedeného práva ohrozil hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. | N | 513/2009 Z.z. | § 39  O: 1,2 | (1) Regulačný orgán môže na žiadosť objednávateľa dopravných služieb obmedziť v medzinárodnej osobnej doprave prístup železničného podniku so sídlom v inom členskom štáte k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry v súvislosti s prístupom na železničnú infraštruktúru, medzi miestom odchodu vlaku a miestom určenia vlaku na území Slovenskej republiky, ak sa na túto časť železničnej infraštruktúry vzťahuje zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme.  (2) Obmedzenie prístupu k železničným službám podľa odseku 1 nesmie obmedziť právo železničného podniku so sídlom v inom členskom štáte nechať cestujúcich nastúpiť na stanici na medzinárodnej vlakovej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici tejto trasy; to neplatí, ak by sa tým narušila hospodárska rovnováha zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. | Ú |  |
| O:2  P:a)  P:b)  P:c)  P:d) | 2. To, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 na základe objektívnej ekonomickej analýzy a na základe vopred určených kritérií po podaní žiadosti ktorýmkoľvek z nasledujúcich subjektov:  a) príslušným orgánom alebo príslušnými orgánmi, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;  b) akýmikoľvek inými zainteresovanými príslušnými orgánmi, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku;  c) manažérom infraštruktúry;  d) železničným podnikom, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.  Príslušné orgány a železničné podniky poskytujúce služby vo verejnom záujme poskytnú príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom primerané informácie potrebné na to, aby sa dospelo k rozhodnutiu. Regulačný orgán posúdi informácie poskytnuté týmito stranami a v prípade potreby do jedného mesiaca od prijatia žiadosti požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami. Regulačný orgán podľa potreby konzultuje so všetkými príslušnými stranami a v primeranom, vopred určenom čase, ale v každom prípade do šiestich týždňov od získania všetkých príslušných informácií informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 39  O: 3,5 | (3) O tom, či by sa obmedzením tohto práva narušila hospodárska rovnováha zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, rozhodne regulačný orgán na žiadosť objednávateľa dopravných služieb, ktorý uzatvoril zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme, manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku, ktorý plní záväzok zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme po vykonanej analýze podľa odseku 4.  (5) Regulačný orgán si do jedného mesiaca od prijatia žiadosti vyžiada potrebné informácie a údaje na účel analýzy podľa odseku 4 a zmluvné strany zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme a manažér infraštruktúry sú povinní tieto informácie a údaje poskytnúť. Regulačný orgán posúdi poskytnuté informácie a údaje a podľa potreby ich prerokuje s osobami podľa odseku 3. Najneskôr do šiestich týždňov odo dňa, keď získal všetky potrebné informácie a údaje, regulačný orgán informuje osoby uvedené v odseku 3 o obmedzení alebo neobmedzení prístupu železničného podniku so sídlom v inom členskom štáte podľa odseku 1. Ak regulačný orgán rozhodol o obmedzení prístupu, musí svoje rozhodnutie odôvodniť a určiť v ňom podmienky, za ktorých a dokedy môže požiadať o nové posúdenie prístupu ktorýkoľvek žiadateľ podľa odseku 3 a železničný podnik so sídlom v inom členskom štáte, ktorý žiada o prístup k železničnej infraštruktúre. | Ú |  |
| O:3  P:a)  P:b)  P:c)  P:d) | 3. Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a stanoví, v akej lehote a za akých podmienok môže o nové posúdenie tohto rozhodnutia požiadať ktorýkoľvek z týchto subjektov:  a) dotknutý príslušný orgán alebo príslušné orgány;  b) manažér infraštruktúry;  c) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme, alebo  d) železničný podnik, ktorý sa snaží získať prístup. | N | 513/2009 Z.z. | § 39  O:5  V:4 | Ak regulačný orgán rozhodol o obmedzení prístupu, musí svoje rozhodnutie odôvodniť a určiť v ňom podmienky, za ktorých a dokedy môže požiadať o nové posúdenie prístupu ktorýkoľvek žiadateľ podľa odseku 3 a železničný podnik so sídlom v inom členskom štáte, ktorý žiada o prístup k železničnej infraštruktúre. | Ú |  |
| O:4 | 4. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme do 16. decembra 2016 opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odsekov 1, 2 a 3 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:5 | 5. Členské štáty môžu tiež obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na staniciach v rámci toho istého členského štátu na trase medzinárodnej osobnej dopravy, ak bolo výlučné právo na prepravu cestujúcich medzi týmito stanicami udelené na základe koncesnej zmluvy uzatvorenej pred 4. decembrom 2007 na základe spravodlivej verejnej súťaže a v súlade s príslušnými zásadami práva Únie. Toto obmedzenie môže platiť počas trvania pôvodnej zmluvy alebo 15 rokov, a to podľa toho, ktoré z týchto období je kratšie. | N | 513/2009 Z.z. | § 39  O:6 | (6) Regulačný orgán môže obmedziť právo železničného podniku podľa odseku 1 nechať vystúpiť cestujúcich medzi stanicami na medzinárodnej vlakovej trase aj vtedy, keď toto právo bolo založené koncesnou zmluvou uzatvorenou pred 4. decembrom 2007 na základe spravodlivej verejnej súťaže v súlade s pravidlami Európskeho spoločenstva. Toto obmedzenie môže trvať do uplynutia koncesnej lehoty, ale najviac 15 rokov podľa toho, ktorá lehota uplynie skôr. | Ú |  |
| O:6 | 6. Členské štáty zabezpečia, aby rozhodnutia uvedené v odsekoch 1, 2, 3 a 5 podliehali súdnemu preskúmaniu. | N | 513/2009 Z.z.  71/1967 Zb. | § 111  O:1  § 70 | (1) Ak ďalej nie je ustanovené inak, na konania podľa tohto zákona sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní. Všeobecný predpis o správnom konaní sa nevzťahuje na postupy manažéra infraštruktúry pri prideľovaní kapacity infraštruktúry, pri príprave cestovného poriadku siete, pri príprave podmienok používaní siete.  Osobitné zákony ustanovujú, v ktorých prípadoch súdy preskúmavajú rozhodnutia správnych orgánov. | Ú |  |
| Č:12  O:1 | Článok 12  Poplatok pre železničné podniky poskytujúce služby osobnej dopravy  1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 11 ods. 2, môžu členské štáty za podmienok ustanovených v tomto článku splnomocniť orgán zodpovedný za železničnú osobnú dopravu, aby uložil železničným podnikom poskytujúcim osobnú dopravu poplatok za prevádzku trás, ktoré spadajú do právomoci tohto orgánu a ktoré sa nachádzajú medzi dvoma stanicami v tomto členskom štáte.  V takom prípade železničné podniky, ktoré poskytujú vnútroštátnu alebo medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, hradia rovnaký poplatok za prevádzku trás, ktoré spadajú do právomoci uvedeného orgánu. | N | 513/2009 Z.z. | § 39  O:7,8 | (7) Regulačný orgán môže uložiť železničnému podniku so sídlom v inom členskom štáte uskutočňujúcemu prepravu osôb na medzinárodnej vlakovej trase povinnosť zaplatiť objednávateľovi dopravných služieb cenový rozdiel za prevádzku železničnej trate medzi dvomi stanicami ako kompenzáciu za záväzok vyplývajúci zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, aby železničné podniky prevádzkujúce vnútroštátnu osobnú dopravu a železničné podniky prevádzkujúce medzinárodnú osobnú dopravu platili rovnakú úhradu za používanie tých istých železničných tratí.  (8) Kompenzácia podľa odseku 7 musí byť v súlade so zásadou spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality medzi priemernou úrovňou cestovného, ktorú platia cestujúci, a celkovou úrovňou úhrad a cien za železničné služby poskytované manažérom infraštruktúry s používaním železničnej siete. Výška kompenzácie podľa odseku 7 nesmie ohroziť hospodársku uskutočniteľnosť verejnej osobnej dopravy na železničných tratiach, na ktoré sa vzťahuje, a nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzku železničného podniku z plnenia zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme pri zohľadnení poskytnutej kompenzácie a primeraného zisku. | Ú |  |
| O:2 | 2. Poplatok je určený na to, aby poskytol tomuto orgánu náhradu za záväzky služby vo verejnom záujme ustanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme, ktoré boli zadané v súlade s právom Únie. Príjem z takýchto poplatkov uhradený ako náhrada nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti, ktoré vznikli pri plnení relevantných záväzkov služieb vo verejnom záujme pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov. | N | 513/2009 Z.z. | § 39  O:7,8 | (7) Regulačný orgán môže uložiť železničnému podniku so sídlom v inom členskom štáte uskutočňujúcemu prepravu osôb na medzinárodnej vlakovej trase povinnosť zaplatiť objednávateľovi dopravných služieb cenový rozdiel za prevádzku železničnej trate medzi dvomi stanicami ako kompenzáciu za záväzok vyplývajúci zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, aby železničné podniky prevádzkujúce vnútroštátnu osobnú dopravu a železničné podniky prevádzkujúce medzinárodnú osobnú dopravu platili rovnakú úhradu za používanie tých istých železničných tratí.  (8) Kompenzácia podľa odseku 7 musí byť v súlade so zásadou spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality medzi priemernou úrovňou cestovného, ktorú platia cestujúci, a celkovou úrovňou úhrad a cien za železničné služby poskytované manažérom infraštruktúry s používaním železničnej siete. Výška kompenzácie podľa odseku 7 nesmie ohroziť hospodársku uskutočniteľnosť verejnej osobnej dopravy na železničných tratiach, na ktoré sa vzťahuje, a nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzku železničného podniku z plnenia zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme pri zohľadnení poskytnutej kompenzácie a primeraného zisku. | Ú |  |
| O:3 | 3. Poplatok je uložený súlade s právom Únie, a to najmä v súlade so zásadou spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality, najmä medzi priemernou cenou služby pre cestujúcich a úrovňou poplatkov. Celkové poplatky uložené podľa tohto odseku nesmú ohroziť hospodársku životnosť železničnej osobnej dopravy, na ktorú sa tieto poplatky vzťahujú. | N | 513/2009 Z.z. | § 39  O: 8 | (8) Kompenzácia podľa odseku 7 musí byť v súlade so zásadou spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality medzi priemernou úrovňou cestovného, ktorú platia cestujúci, a celkovou úrovňou úhrad a cien za železničné služby poskytované manažérom infraštruktúry s používaním železničnej siete. Výška kompenzácie podľa odseku 7 nesmie ohroziť hospodársku uskutočniteľnosť verejnej osobnej dopravy na železničných tratiach, na ktoré sa vzťahuje, a nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzku železničného podniku z plnenia zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme pri zohľadnení poskytnutej kompenzácie a primeraného zisku. | Ú |  |
| O:4 | 4. Príslušné orgány uchovávajú informácie potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj poplatkov a ich použitie. Členské štáty poskytnú tieto informácie Komisii. | N | 513/2009 Z.z. | § 53  O: 5 | (5) Regulačný orgán je povinný vo svojej registratúre uchovávať informácie a údaje potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj úhrad a ich použitie; tieto informácie a údaje sú predmetom notifikácie Európskej komisii. | Ú |  |
| O:5 | 5. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov, ako aj na základe činností siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:13  O:1 | Článok 13  Podmienky prístupu k službám  1. Manažér infraštruktúry poskytne všetkým železničným podnikom na nediskriminačnom základe minimálny prístupový balík uvedený v prílohe II bode 1. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 1 | (1) Železničné podniky majú za úhradu nárok na minimálny prístupový balík podľa prílohy č. 13 časti B prvého bodu. Poskytovanie týchto železničných služieb musí manažér infraštruktúry zabezpečovať všetkým užívateľom železničnej infraštruktúry nediskriminačným spôsobom. | Ú |  |
| O:2 | 2. Prevádzkovatelia servisných zariadení poskytnú nediskriminačným spôsobom všetkým železničným podnikom prístup vrátane traťového prístupu k zariadeniam uvedeným v prílohe II bode 2 a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 2 | (2) Železničné podniky majú za úhradu nárok na prístup vrátane traťového prístupu k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach. Prístup k zariadeniam a k službám musí prevádzkovateľ servisného zariadenia zabezpečovať nediskriminačným spôsobom. | Ú |  |
| O:3 | 3. Na zabezpečenie úplne transparentného a nediskriminačného prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe II bode 2 písm. a), b), c), d), g) a i) a poskytovania služieb v týchto zariadeniach v prípade, že prevádzkovateľ takéhoto servisného zariadenia je priamo alebo nepriamo kontrolovaný orgánom alebo podnikom, ktorý je tiež aktívny a má dominantné postavenie na vnútroštátnych trhoch so službami železničnej dopravy, na ktorých sa zariadenie využíva, musia byť prevádzkovatelia týchto servisných zariadení organizačne a rozhodovacími právomocami nezávislí od tohto orgánu alebo podniku. Táto nezávislosť nezahŕňa požiadavku na zriadenie samostatného právneho subjektu pre servisné zariadenia a môže sa dosiahnuť zriadením organizačne oddelených divízií v rámci toho istého právneho subjektu.  Prevádzkovateľ a tento orgán alebo podnik musia mať pre všetky servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2 oddelené účty vrátane súvah a výkazov ziskov a strát.  Ak prevádzku servisného zariadenia zabezpečuje manažér infraštruktúry alebo ak je prevádzkovateľ servisného zariadenia pod priamou alebo nepriamou kontrolou manažéra infraštruktúry, požiadavky uvedené v tomto odseku sa považujú za splnené splnením požiadaviek uvedených v článku 7. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 5 | (5) Ak je prevádzkovateľ servisného zariadenia podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu písm. a) až d), g) a i) priamo kontrolovaný alebo nepriamo kontrolovaný železničným podnikom, ktorý je tiež aktívny a má dominantné postavenie na vnútroštátnych trhoch so službami železničnej dopravy, musí byť od neho organizačne a rozhodovacími právomocami nezávislý, pričom musí mať pre všetky servisné zariadenia podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu oddelené účty vrátane súvah a výkazov zisku a strát. Táto nezávislosť sa môže dosiahnuť zriadením organizačne oddelených divízií v rámci toho istého subjektu. | Ú |  |
| O:4 | 4. Žiadosti železničných podnikov o prístup k servisnému zariadeniu uvedenému v prílohe II bode 2 a o poskytovanie služieb v takomto servisnom zariadení sa vybavia v primeranej lehote stanovenej regulačným orgánom uvedeným v článku 55. Tieto žiadosti možno zamietnuť len vtedy, keď existujú reálne alternatívy, ktoré železničným podnikom umožňujú prevádzkovať príslušnú službu nákladnej alebo osobnej dopravy na tých istých alebo alternatívnych trasách v hospodársky prijateľných podmienkach. Prevádzkovateľovi servisného zariadenia sa tým neukladá povinnosť investovať do zdrojov alebo zariadení s cieľom vyhovieť všetkým žiadostiam železničných podnikov.  Ak sa žiadosti železničných podnikov týkajú prístupu k servisnému zariadeniu alebo poskytovania služieb v servisnom zariadení, ktoré spravuje prevádzkovateľ servisného zariadenia uvedený v odseku 3, prevádzkovateľ servisného zariadenia písomne zdôvodní každé rozhodnutie o zamietnutí a uvedie reálne alternatívy v iných zariadeniach. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 6, 7 | (6) Žiadosti železničných podnikov o prístup k servisnému zariadeniu podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu a o poskytovanie služieb v tomto zariadení vybavuje prevádzkovateľ servisného zariadenia v primeranej lehote, ktorá nepresiahne 30 dní, ak regulačný orgán neurčí dlhšiu lehotu. Žiadosti môže zamietnuť, ak na trhu železničnej dopravy existuje reálna alternatíva, ktorá železničnému podniku umožňuje prevádzkovať železničnú dopravu na tých istých trasách alebo alternatívnych trasách v hospodársky prijateľných podmienkach. Prevádzkovateľovi servisného zariadenia sa tým neukladá povinnosť investovať do zdrojov alebo zariadení s cieľom rozšíriť kapacitu servisného zariadenia a tak vyhovieť všetkým žiadostiam železničných podnikov.  (7) Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia uvedený v odseku 5 zamietne žiadosť o prístup k servisnému zariadeniu alebo o poskytovanie služieb v tomto zariadení, musí rozhodnutie o zamietnutí písomne zdôvodniť a uviesť reálnu alternatívu, ak je dostupná. | Ú |  |
| O:5 | 5. Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia uvedeného v prílohe II bode 2 zistí rozpory medzi rôznymi žiadosťami, snaží sa podľa možnosti uspokojiť všetky žiadosti. Ak nie je dostupná žiadna reálna alternatíva a nemožno uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu príslušného zariadenia na základe preukázaných potrieb, žiadateľ môže podať sťažnosť regulačnému orgánu uvedenému v článku 55, ktorý prípad prešetrí a v príslušných prípadoch prijme opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa primeraná časť kapacity poskytla uvedenému žiadateľovi. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 10 | (10) Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia zistí medzi žiadosťami rozpory týkajúce sa prístupu k servisnému zariadeniu a k poskytovaniu služieb v tomto zariadení, pokúsi sa ich vyriešiť rokovaním so žiadateľmi tak, aby vyhovel všetkým ich oprávneným požiadavkám. Ak nie je dostupná žiadna reálna alternatíva a nemožno vyhovieť všetkým požiadavkám o kapacitu servisného zariadenia, žiadateľ môže podať sťažnosť na regulačný orgán, ktorý ju prešetrí a ak je sťažnosť oprávnená, rozhodne o primeraných opatreniach s cieľom zabezpečiť, aby sa primeraná časť kapacity poskytla uvedenému žiadateľovi. Regulačný orgán zohľadní aj oprávnené potreby prevádzkovateľa servisného zariadenia podľa § 54 ods. 5 na používanie servisného zariadenia. | Ú |  |
| O:6 | 6. Ak sa servisné zariadenie uvedené v prílohe II bode 2 nepoužíva aspoň dva roky za sebou a železničné podniky na základe preukázaných potrieb vyjadrili prevádzkovateľovi tohto zariadenia záujem o prístup k nemu, jeho majiteľ ponúkne prevádzku zariadenia vcelku alebo sčasti na lízing alebo prenájom ako zariadenie služieb železničnej dopravy, ak prevádzkovateľ tohto servisného zariadenia nepreukáže, že v ňom prebieha proces premeny, ktorý bráni, aby ho využíval akýkoľvek železničný podnik. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 11 | (11) Ak sa servisné zariadenie podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu nepoužíva najmenej dva po sebe nasledujúce roky a železničné podniky majú oprávnený záujem o prístup k nemu, vlastník servisného zariadenia ponúkne prevádzku zariadenia na prenájom alebo lízing, ak je prevádzkyschopné. | Ú |  |
| O:7 | 7. Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytuje niektoré zo služieb uvedených v prílohe II bode 3 ako doplnkové služby, poskytne ich na žiadosť železničného podniku nediskriminačným spôsobom. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 12 | (12) Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia ponúka aj niektoré z doplnkových služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B treťom bode, poskytne ich na požiadanie každému železničnému podniku nediskriminačným spôsobom. | Ú |  |
| O:8 | 8. Železničné podniky môžu požadovať od manažéra infraštruktúry alebo od iných prevádzkovateľov servisného zariadenia ako vedľajšie služby ďalšie služby uvedené v prílohe II bode 4. Prevádzkovateľ servisného zariadenia nie je povinný takéto služby poskytnúť. Ak sa prevádzkovateľ tohto servisného zariadenia rozhodne poskytnúť iným subjektom niektoré z týchto služieb, poskytne ich železničným podnikom na základe žiadosti, a to nediskriminačným spôsobom. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 54  O: 13 | (13) Železničné podniky môžu požadovať od prevádzkovateľa servisného zariadenia poskytovanie vedľajších služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B štvrtom bode. Prevádzkovateľ servisného zariadenia nie je povinný takéto služby poskytovať. Ak tieto služby prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytuje, musí ich poskytovať železničným podnikom nediskriminačným spôsobom. | Ú |  |
| O:9 | 9. Komisia môže na základe skúseností regulačných orgánov a prevádzkovateľov servisných zariadení, ako aj činností siete uvedenej v článku 57 ods. 1 prijať opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú použiť pri prístupe k službám poskytovaným v servisných zariadeniach uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:14  O:1 | ODDIEL 5  Cezhraničné dohody  Článok 14  Všeobecné zásady cezhraničných dohôd  1. Členské štáty zabezpečia, aby ustanovenia cezhraničných dohôd nediskriminovali žiadne železničné podniky ani neobmedzovali slobodu železničných podnikov prevádzkovať cezhraničné služby. | N | 514/2009 Z.z. v znení návrhu | § 4  O: 6 | (6) Ustanovenia cezhraničnej dohody nesmú diskriminovať železničné podniky ani obmedzovať slobodu železničných podnikov pri výkone cezhraničných železničných služieb. | Ú |  |
| O:2 | 2. Členské štáty oznámia Komisii každú cezhraničnú dohodu do 16. jún 2013 v prípade dohôd uzavretých pred uvedeným dátumom a v prípade nových alebo revidovaných dohôd medzi členskými štátmi pred ich uzavretím. Komisia rozhodne o tom, či sú tieto dohody v súlade s právom Únie, do deviatich mesiacov od oznámenia v prípade dohôd uzavretých pred 15. decembra 2012 a v prípade nových alebo revidovaných dohôd medzi členskými štátmi do štyroch mesiacov od oznámenia. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:3 | 3. Bez toho, aby bolo dotknuté rozdelenie právomocí medzi Úniou a členskými štátmi v súlade s právom Únie, členské štáty oznámia Komisii svoj zámer začať rokovania o nových alebo revidovaných dohodách medzi členskými štátmi a tretími krajinami a uzavrieť ich. | N | Čl. IV  514/2009 Z.z. v znení návrhu | § 36  O: 1  P: q) | q) notifikuje Európskej komisii cezhraničné dohody pred ich uzatvorením, ako aj zámer uzatvoriť cezhraničné dohody s členským štátom a tretím štátom. | Ú |  |
| O:4 | 4. Ak Komisia do dvoch mesiacov od doručenia oznámenia o zámere členského štátu začať rokovania uvedené v odseku 2 dospeje k záveru, že tieto rokovania môžu ohroziť ciele prebiehajúcich rokovaní Únie s dotknutými tretími krajinami a/alebo viesť k uzavretiu dohody, ktorá nie je v súlade s právom Únie, príslušne o tom informuje členský štát.  Členské štáty pravidelne informujú Komisiu o všetkých takýchto rokovaniach a v príslušných prípadoch pozvú Komisiu, aby sa na nich zúčastnila ako pozorovateľ. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:5 | 5. Členské štáty sú oprávnené dočasne používať a/alebo uzavrieť nové alebo revidované cezhraničné dohody s tretími krajinami pod podmienkou, že sú v súlade s právom Únie a nepoškodzujú cieľ a účel dopravnej politiky Únie. Komisia prijme príslušné rozhodnutia o oprávnení. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:15  O:1 | ODDIEL 6  Monitorovacie úlohy komisie  Článok 15  Rozsah monitorovania trhu  1. Komisia vypracuje potrebné mechanizmy na monitorovanie technických a ekonomických podmienok a vývoja trhu v oblasti železničnej dopravy v Únii. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:2 | 2. V tejto súvislosti Komisia zapojí užšie do svojej práce zástupcov členských štátov vrátane zástupcov regulačných orgánov uvedených v článku 55 a zástupcov príslušných sektorov vrátane, ak je to vhodné, sociálnych partnerov zo železničného sektora, používateľov a zástupcov miestnych a regionálnych orgánov tak, aby mohli lepšie monitorovať vývoj železničného sektora a vývoj trhu, posúdiť vplyv prijatých opatrení a analyzovať dosah opatrení plánovaných Komisiou. V prípade potreby Komisia do tejto práce zapojí aj Európsku železničnú agentúru v súlade s jej funkciami uvedenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie o agentúre) ( 1 ). | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:3 | 3. Komisia monitoruje využívanie sietí a vývoj rámcových podmienok v železničnom sektore, najmä spoplatňovanie infraštruktúry, prideľovanie kapacity, uskutočnené investície do železničnej infraštruktúry, vývoj v súvislosti s cenami a kvalitou služieb železničnej dopravy, služby železničnej dopravy zahrnuté do zmluvy o službách vo verejnom záujme, udeľovanie licencií a stupeň otvorenosti trhu a harmonizácie medzi členskými štátmi, vývoj zamestnanosti a súvisiace sociálne podmienky v železničnom sektore. Tieto monitorovacie činnosti nemajú vplyv na podobné činnosti v členských štátoch ani na úlohu sociálnych partnerov. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:4  P:a)  P:b)  P:c)  P:d)  P:e)  P:f)  P:g) | 4. Komisia podáva každé dva roky správu Európskemu parlamentu a Rade o:  a) vývoji vnútorného trhu so službami železničnej dopravy a službami, ktoré sa majú poskytovať železničným podnikom podľa prílohy II;  b) rámcových podmienkach uvedených v odseku 3 vrátane služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave;  c) stave železničnej siete Únie;  d) využití prístupových práv;  e) prekážkach na ceste k efektívnejším službám železničnej dopravy;  f) obmedzeniach infraštruktúry;  g) potrebe právnych predpisov. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:5 | 5. Na účely monitorovania trhu Komisiou jej členské štáty poskytnú každý rok potrebné informácie o využívaní sietí a vývoji rámcových podmienok v železničnom sektore, pričom rešpektujú úlohu sociálnych partnerov. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:6 | 6. Komisia môže prijať opatrenia na zabezpečenie konzistentnosti v rámci povinností členských štátov podávať správy. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:16 | KAPITOLA III  UDEĽOVANIE LICENCIÍ ŽELEZNIČNÝM PODNIKOM  ODDIEL 1  Licenčný orgán  Článok 16  Licenčný orgán  Každý členský štát určí licenčný orgán zodpovedný za vydávanie licencií a plnenie povinností stanovených v tejto kapitole.  Samotný licenčný orgán neposkytuje služby železničnej dopravy a je nezávislý od akéhokoľvek podniku alebo akéhokoľvek subjektu, ktorý poskytuje takéto služby. | N | 514/2009 Z.z. | § 37  O:1  P:a) | (1) Úrad  a) je licenčným orgánom pre železničnú dopravu, pre dopravu na špeciálnych dráhach a pre dopravu na lanových dráhach, | Ú |  |
| Č:17  O:1 | ODDIEL 2  Podmienky získania licencie  Článok 17  Všeobecné požiadavky  1. Podnik je oprávnený požiadať o licenciu v členskom štáte, v ktorom má sídlo. | N | 514/2009 Z.z. | § 11  O:1  P:a) | (1) Licenčný orgán udelí licenciu len žiadateľovi, ktorý  a) je podnikateľom so sídlom v členskom štáte, | Ú |  |
| O:2 | 2. Členský štát nevydá licenciu ani nerozšíri jej platnosť, ak nie sú splnené požiadavky tejto kapitoly. | N | 514/2009 Z.z. | § 12  O:5 | (5) Ak licenčný orgán zistí, že žiadateľ nespĺňa požiadavky podľa § 11, žiadosť zamietne a nevydá licenciu, ani nepredĺži platnosť existujúcej licencie na ďalšie činnosti. Písomné vyhotovenie rozhodnutia o zamietnutí žiadosti o licenciu musí obsahovať odôvodnenie a musí sa doručiť žiadateľovi. | Ú |  |
| O:3 | 3. Podnik, ktorý spĺňa požiadavky stanovené v tejto kapitole, je oprávnený získať licenciu. | N | 514/2009 Z.z. | § 12  O:4  V:1 | (4) Žiadateľ, ktorý spĺňa požiadavky podľa § 11, má právo na vydanie licencie. | Ú |  |
| O:4 | 4. Žiadnemu podniku nie je dovolené poskytovať železničné dopravné služby, ktoré sú predmetom tejto kapitoly, pokiaľ mu nebola udelená príslušná licencia na služby, ktoré má poskytovať.  Táto licencia však sama osebe neoprávňuje jej držiteľa na prístup k železničnej infraštruktúre. | N | 514/2009 Z.z. | § 10  O: 4  V:2 | Licencia neoprávňuje jej držiteľa na prístup k železničnej infraštruktúre, ale oprávňuje držiteľa požiadať manažéra infraštruktúry o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry v železničnej sieti v Slovenskej republike (ďalej len "železničná sieť") podľa osobitného zákona. 11)  11) § 40 zákona č. 513/2009 Z.z. | Ú |  |
| O:5 | 5. Komisia prijme opatrenia, v ktorých určí podrobnosti používania spoločného vzoru licencie, a v prípade, že je to potrebné na zabezpečenie spravodlivej a účinnej hospodárskej súťaže na trhoch železničnej dopravy, aj podrobnosti postupu, ktorý sa má dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:18 | Článok 18  Podmienky získania licencie  Podnik, ktorý žiada o udelenie licencie, musí byť schopný preukázať licenčným orgánom príslušného členského štátu pred začatím svojej činnosti, že bude môcť kedykoľvek splniť požiadavky týkajúce sa dobrej povesti, finančnej a odbornej spôsobilosti a krytia zodpovednosti za škodu, uvedené v článkoch 19 až 22.  Na tieto účely každý podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytne všetky relevantné informácie. | N | 514/2009 Z.z. | § 11  O:1  P:a)-e)  § 12  O: 2 | (1) Licenčný orgán udelí licenciu len žiadateľovi, ktorý  a) je podnikateľom so sídlom v členskom štáte,  b) má v predmete činnosti poskytovanie dopravných služieb a hodlá poskytovať dopravné služby na dráhe,  c) preukáže splnenie požiadavky bezúhonnosti členov svojho štatutárneho orgánu a zodpovedného zástupcu, ak je ustanovený,  d) preukáže odbornú spôsobilosť na poskytovanie dopravnej služby, na ktorú žiada licenciu,  e) preukáže, že je ku dňu začatia poskytovania dopravných služieb poistený na krytie zodpovednosti za škodu spôsobenú poskytovaním dopravných služieb v sieti.  (2) Prílohou žiadosti o licenciu je  a) výpis z obchodného registra nie starší ako tri mesiace,  b) výpisy z registra trestov členov štatutárneho orgánu a zodpovedného zástupcu nie starší ako tri mesiace,  c) doklady preukazujúce odbornú spôsobilosť aspoň jedného člena štatutárneho orgánu a zodpovedného zástupcu,  d) doklady podľa § 11 ods. 7 a 8. | Ú |  |
| Č:19  P:a)  P:b)  P:c)  P:d) | Článok 19  Požiadavky týkajúce sa dobrej povesti  Členské štáty stanovia podmienky splnenia požiadavky dobrej povesti tak, aby zabezpečili, že podnik, ktorý žiada o licenciu, alebo osoby poverené jeho riadením:  a) neboli odsúdené za spáchanie závažných trestných činov vrátane trestných činov hospodárskej povahy;  b) nebol na nich vyhlásený konkurz;  c) neboli odsúdené za spáchanie závažných trestných činov uvedených v osobitných právnych predpisoch platných v oblasti dopravy;  d) neboli odsúdené za závažné alebo opakované porušenie záväzkov vyplývajúcich zo sociálneho alebo pracovného práva vrátane záväzkov vyplývajúcich z právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti práce a ochrany zdravia zamestnancov a záväzkov týkajúcich sa colného práva v prípade podniku, ktorý chce vykonávať cezhraničnú nákladnú prepravu podliehajúcu colným postupom. | N | 514/2009 Z.z. | § 11  O:2 | (2) Na účely tohto zákona bezúhonným je ten, kto nebol právoplatne odsúdený za spáchanie úmyselného trestného činu, ani za spáchanie iného trestného činu súvisiaceho s poskytovaním dopravných služieb. | Ú |  |
| Č:20  O:1 | Článok 20  Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti  1. Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti sú splnené, ak podnik, ktorý žiada o licenciu, môže preukázať, že je schopný splniť svoje súčasné a potenciálne záväzky stanovené podľa reálnych odhadov na obdobie 12 mesiacov. | N | 514/2009 Z.z. | § 11  O: 6  V:1 | (6) Požiadavka finančnej spôsobilosti je splnená, ak žiadateľ o licenciu preukáže, že podľa reálneho odhadu je schopný splniť svoje súčasné i budúce záväzky vyplývajúce z poskytovania dopravných služieb na obdobie 12 mesiacov odo dňa udelenia licencie. | Ú |  |
| O:2 | 2. Licenčný orgán overí finančnú spôsobilosť hlavne preskúmaním účtovnej závierky železničného podniku alebo súvahy, ak podniky, ktoré žiadajú o licenciu, nie sú schopné predložiť účtovnú závierku. Každý podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytne minimálne informácie uvedené v prílohe III. | N | 514/2009 Z.z. v znení návrhu | § 11  O: 6,7 | (6) Požiadavka finančnej spôsobilosti je splnená, ak žiadateľ o licenciu preukáže, že podľa reálneho odhadu je schopný splniť svoje súčasné i budúce záväzky vyplývajúce z poskytovania dopravných služieb na obdobie 12 mesiacov odo dňa udelenia licencie. Žiadateľ o licenciu musí licenčnému orgánu poskytnúť podrobné údaje týkajúce sa  a) dostupných finančných prostriedkov, vrátane prostriedkov na bankových účtoch a záruk na bankové úvery a pôžičky,  b) fondov a aktív použiteľných ako záruky,  c) prevádzkového kapitálu,  d) prevádzkových nákladov, vrátane nákladov na nákup nových železničných vozidiel, nákladov na dopravnú základňu, na strediská údržby a na prevádzku vozidlového parku železničných vozidiel,  e) existujúceho zaťaženia podnikových aktív,  f) daní a poistného na zdravotné poistenie, sociálne poistenie a povinného príspevku na starobné dôchodkové sporenie.  (7) Licenčný orgán môže požadovať od žiadateľa o licenciu aj predloženie audítorskej správy a iných dokumentov audítora alebo účtovníka, ako aj dokumenty z banky alebo zo sporiteľne. Najneskôr 15 pracovných dní pred termínom podania žiadosti žiadateľ o licenciu uloží účtovnú závierku v registri účtovných závierok, 11a)ak takáto účtovná závierka nie je v registri účtovných závierok uložená, pričom licenčný orgán je oprávnený do nej nahliadať. Ak uloženie účtovnej závierky v registri účtovných závierok nie je možné, žiadateľ o licenciu preukazuje finančnú spôsobilosť súvahou. | Ú |  |
| O:3 | 3. Licenčný orgán nepovažuje podnik, ktorý žiada o licenciu, za finančne spôsobilý, ak činnosť tohto podniku viedla k vzniku značných alebo opakujúcich sa nedoplatkov na daniach alebo sociálnom zabezpečení. | N | 514/2009 Z.z. v znení návrhu | § 11  O: 8 | (8) Za finančne spôsobilého sa nepovažuje ten, kto nemá vyrovnané finančné vzťahy so štátnym rozpočtom alebo má evidované nedoplatky poistného na zdravotné poistenie, sociálne poistenie a povinného príspevku na starobné dôchodkové sporenie. | Ú |  |
| O:4 | 4. Licenčný orgán môže požadovať predloženie audítorskej správy a vhodných dokumentov z banky, sporiteľne, od účtovníka alebo audítora. Tieto dokumenty obsahujú informácie uvedené v prílohe III. | N | 514/2009 Z.z. | § 11  O: 7 | (7) Licenčný orgán môže požadovať od žiadateľa o licenciu aj predloženie audítorskej správy a iných dokumentov audítora alebo účtovníka, ako aj dokumenty z banky alebo zo sporiteľne. Najneskôr 15 pracovných dní pred termínom podania žiadosti žiadateľ o licenciu uloží účtovnú závierku v registri účtovných závierok, 11a)ak takáto účtovná závierka nie je v registri účtovných závierok uložená, pričom licenčný orgán je oprávnený do nej nahliadať. Ak uloženie účtovnej závierky v registri účtovných závierok nie je možné, žiadateľ o licenciu preukazuje finančnú spôsobilosť súvahou. | Ú |  |
| O:5 | 5. Komisia je oprávnená prijať delegované akty v súlade s článkom 60, pokiaľ ide o isté zmeny a doplnenia prílohy III. Príloha III teda môže byť zmenená a doplnená tak, aby boli špecifikované informácie, ktoré majú poskytnúť podniky žiadajúce o licenciu alebo ktoré sa majú doplniť na základe skúseností získaných licenčnými orgánmi alebo na základe vývoja trhu železničnej dopravy. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:21 | Článok 21  Požiadavky týkajúce sa odbornej spôsobilosti  Požiadavky na odbornú spôsobilosť sú splnené, keď podnik, ktorý žiada o licenciu, môže preukázať, že má alebo bude mať organizáciu riadenia so znalosťami alebo skúsenosťami potrebnými na bezpečné a spoľahlivé vykonávanie riadenia prevádzky a dozoru nad druhom činností špecifikovaných v licencii. | N | 514/2009 Z.z. | § 11  O:3  V: 1 | (3) Požiadavka odbornej spôsobilosti je splnená, ak žiadateľ o licenciu má ku dňu podania žiadosti alebo bude mať ku dňu začatia poskytovania dopravných služieb takú organizáciu riadenia podniku, v ktorej riadiaci zamestnanci majú teoretické vedomosti a praktické skúsenosti potrebné na vykonávanie bezpečnej a spoľahlivej prevádzkovej kontroly a dohľadu nad poskytovanou dopravnou službou, na ktorú má byť alebo bola udelená licencia. | Ú |  |
| Č:22 | Článok 22  Požiadavky týkajúce sa krytia zodpovednosti za škodu  Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Únie týkajúce sa štátnej pomoci, a v súlade s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ musí byť železničný podnik primerane poistený alebo mať primerané záruky podľa trhových podmienok v súlade s vnútroštátnym alebo medzinárodným právom na krytie svojich záväzkov v prípade nehôd, najmä s ohľadom na cestujúcich, batožinu, náklad, poštu a tretie strany. Bez ohľadu na túto povinnosť možno zohľadniť osobitosti a rizikový profil rôznych druhov služieb, najmä železničnej prevádzky na kultúrne alebo historické účely. | N | 514/2009 Z.z. | § 11  O:4 | (4) Požiadavka poistenia je splnená, ak žiadateľ o licenciu preukáže licenčnému orgánu primerané poistné krytie záväzkov, ktoré by pravdepodobne vyplynuli z nehody voči cestujúcim a ich batožine, voči prepravovanému nákladu a poštovým zásielkam, ako aj voči tretím osobám. Poistenie musí trvať po celý čas poskytovania dopravných služieb na základe licencie. | Ú |  |
| Č:23  O:1 | ODDIEL 3  Platnosť licencie  Článok 23  Územná a časová platnosť  1. Licencia je platná na celom území Únie. | N | 514/2009 Z.z. | § 10  O:4  V:1 | (4) Licencia na poskytovanie železničných dopravných služieb udelená licenčným orgánom iného členského štátu je platná na území Slovenskej republiky rovnako, ako licencia udelená licenčným orgánom podľa tohto zákona. | Ú |  |
| O:2 | 2. Licencia je platná, ak železničný podnik spĺňa povinnosti stanovené v tejto kapitole. Licenčný orgán však môže prijať opatrenie na pravidelné preskúmanie. Ak sa tak rozhodne, preskúmanie sa uskutoční aspoň raz za päť rokov. | N | 514/2009 Z.z. | § 13  O:1  V:1  § 13  O:2 | (1) Licencia je platná po čas, po ktorý jej držiteľ spĺňa požiadavky podľa § 11.  (2) Licenčný orgán môže pravidelne, najmenej však raz za päť rokov, preskúmavať podmienky, za ktorých bola licencia udelená. | Ú |  |
| O:3 | 3. Osobitné ustanovenia upravujúce dočasné pozastavenie platnosti alebo zrušenie licencie môžu byť začlenené do samotnej licencie. | N | 514/2009 Z.z. | § 13  O:1  V:2 | Osobitné dôvody na dočasné pozastavenie platnosti licencie alebo na jej odňatie môžu byť uvedené priamo v licencii. | Ú |  |
| Č:24  O:1 | Článok 24  Dočasná licencia, schválenie, pozastavenie platnosti a zrušenie  1. Ak existuje vážna pochybnosť o tom, či železničný podnik, ktorý má licenciu, spĺňa požiadavky tejto kapitoly, a najmä požiadavky článku 18, licenčný orgán môže kedykoľvek overiť, či tento železničný podnik v skutočnosti spĺňa tieto požiadavky.  Ak sa licenčný orgán presvedčí, že železničný podnik už nedokáže plniť požiadavky, dočasne pozastaví platnosť licencie alebo ju zruší. | N | 514/2009 Z.z. | § 13  O:3,4 | (3) Ak licenčný orgán má dôvodnú pochybnosť o spôsobilosti jej držiteľa plniť požiadavky vyplývajúce z licencie alebo o podmienkach, za ktorých bola udelená, je povinný v rámci štátneho dozoru bezodkladne preveriť, či držiteľ licencie je naďalej spôsobilý poskytovať dopravné služby, na ktoré má udelenú licenciu.  (4) Ak licenčný orgán zistí, že držiteľ licencie nie je naďalej spôsobilý poskytovať dopravné služby, alebo ak sa začalo proti nemu konkurzné alebo iné podobné konanie a licenčný orgán je presvedčený, že nie je reálny predpoklad uspokojivého finančného ozdravenia alebo reštrukturalizácie podniku v prijateľnom časovom období, rozhodne o pozastavení platnosti licencie, alebo o odňatí licencie. | Ú |  |
| O:2 | 2. Ak sa licenčný orgán členského štátu ubezpečí, že sú vážne pochybnosti vzhľadom na súlad s požiadavkami stanovenými v tejto kapitole v prípade železničného podniku, ktorému licenciu vydal licenčný orgán iného členského štátu, bezodkladne o tom informuje tento licenčný orgán. | N | 514/2009 Z.z. | § 14  O:1 | (1) Ak ide o železničný podnik, ktorému udelil licenciu licenčný orgán iného členského štátu a sú vážne pochybnosti o tom, že spĺňa podmienky stanovené týmto zákonom, licenčný orgán bezodkladne informuje licenčný orgán členského štátu, ktorý udelil licenciu. | Ú |  |
| O:3 | 3. Bez ohľadu na odsek 1, ak je platnosť licencie dočasne pozastavená alebo je licencia zrušená z dôvodu nesúladu s požiadavkami finančnej spôsobilosti, licenčný orgán môže udeliť dočasnú licenciu počas reorganizácie železničného podniku za predpokladu, že nie je ohrozená bezpečnosť. Dočasná licencia neplatí však dlhšie ako šesť mesiacov po dátume jej vydania. | N | 514/2009 Z.z. | § 14  O:2 | (2) Ak rozhodnutie o pozastavení platnosti licencie alebo o jej odňatí nadobudlo právoplatnosť a jediným dôvodom rozhodnutia bolo neplnenie požiadavky finančnej spôsobilosti, licenčný orgán môže udeliť železničnému podniku dočasnú licenciu s podmienkou vykonania takých opatrení, aby riadiaci zamestnanci mali teoretické vedomosti a praktické skúsenosti potrebné na vykonávanie bezpečnej a spoľahlivej prevádzkovej kontroly a dohľadu nad poskytovanou dopravnou službou, na ktorú bola udelená licencia, ak tým nie je ohrozená bezpečnosť dopravy na dráhe. Platnosť dočasnej licencie je najviac šesť mesiacov odo dňa jej udelenia. | Ú |  |
| O:4 | 4. Ak železničný podnik zastavil prevádzku na šesť mesiacov alebo nezačal prevádzku do šiestich mesiacov od udelenia licencie, licenčný orgán môže rozhodnúť o opätovnom predložení licencie na schválenie alebo o pozastavení jej platnosti.  Pokiaľ ide o začatie prevádzky, železničný podnik môže požiadať o stanovenie dlhšieho obdobia, berúc do úvahy osobitnú povahu poskytovaných služieb. | N | 514/2009 Z.z. | § 13  O: 5,6 | (5) Ak držiteľ licencie prestal poskytovať dopravné služby najmenej na šesť mesiacov, alebo ak vôbec nezačal poskytovať dopravné služby ani do šiestich mesiacov odo dňa udelenia licencie, licenčný orgán môže podľa okolností začať konanie o opätovnom preskúmaní podmienok, za ktorých bola licencia udelená, alebo pozastaviť platnosť licencie.  (6) Ak je na to dôvod v osobitnej povahe poskytovanej dopravnej služby, držiteľ licencie môže po začatí platnosti licencie požiadať licenčný orgán o neskorší začiatok poskytovania dopravných služieb, než je uvedený v licencii. | Ú |  |
| O:5 | 5. V prípade zmeny ovplyvňujúcej právnu situáciu podniku, najmä v prípade zlúčenia, splynutia alebo prevzatia kontroly, licenčný orgán môže rozhodnúť, že licencia musí byť znovu predložená na schválenie. Príslušný železničný podnik môže pokračovať v prevádzke, pokiaľ licenčný orgán nedospeje k rozhodnutiu, že je ohrozená bezpečnosť. V tomto prípade sa uvedú dôvody takéhoto rozhodnutia. | N | 514/2009 Z.z. | § 13  O:7 | (7) Ak držiteľ licencie plánuje významne zmeniť alebo rozšíriť okruh činností v rámci poskytovaných dopravných služieb, musí požiadať licenčný orgán o posúdenie súladu platnej licencie s plánovanou zmenou. Ak plánovaná zmena ovplyvňuje právne postavenie držiteľa licencie, licenčný orgán môže rozhodnúť, že je potrebná zmena licencie alebo nová licencia a vyzve jej držiteľa, aby podal žiadosť na začatie konania. Držiteľ licencie môže pokračovať v poskytovaní dopravných služieb až do rozhodnutia o novej licencii alebo do času, keď licenčný orgán rozhodne o pozastavení alebo odňatí licencie z dôvodu, že poskytovaním dopravných služieb je ohrozená bezpečnosť dopravy. | Ú |  |
| O:6 | 6. Ak železničný podnik zamýšľa významne zmeniť alebo rozšíriť svoje činnosti, predloží licenciu licenčnému orgánu na preskúmanie. | N | 514/2009 Z.z. | § 13  O:7 | (7) Ak držiteľ licencie plánuje významne zmeniť alebo rozšíriť okruh činností v rámci poskytovaných dopravných služieb, musí požiadať licenčný orgán o posúdenie súladu platnej licencie s plánovanou zmenou. Ak plánovaná zmena ovplyvňuje právne postavenie držiteľa licencie, licenčný orgán môže rozhodnúť, že je potrebná zmena licencie alebo nová licencia a vyzve jej držiteľa, aby podal žiadosť na začatie konania. Držiteľ licencie môže pokračovať v poskytovaní dopravných služieb až do rozhodnutia o novej licencii alebo do času, keď licenčný orgán rozhodne o pozastavení alebo odňatí licencie z dôvodu, že poskytovaním dopravných služieb je ohrozená bezpečnosť dopravy. | Ú |  |
| O:7 | 7. Licenčný orgán nepovolí železničnému podniku ponechať si licenciu, ak sa proti tomuto podniku začalo konkurzné alebo podobné konanie a ak je tento orgán presvedčený, že nie je reálny predpoklad uspokojivej finančnej reštrukturalizácie v prijateľnom časovom období. | N | 514/2009 Z.z. | § 13  O:4 | (4) Ak licenčný orgán zistí, že držiteľ licencie nie je naďalej spôsobilý poskytovať dopravné služby, alebo ak sa začalo proti nemu konkurzné alebo iné podobné konanie a licenčný orgán je presvedčený, že nie je reálny predpoklad uspokojivého finančného ozdravenia alebo reštrukturalizácie podniku v prijateľnom časovom období, rozhodne o pozastavení platnosti licencie, alebo o odňatí licencie. | Ú |  |
| O:8 | 8. Ak licenčný orgán vydá licenciu, pozastaví jej platnosť, zruší alebo zmení licenciu, bezodkladne o tom informuje Európsku železničnú agentúru. Európska železničná agentúra bezodkladne informuje licenčné orgány ostatných členských štátov. | N | 514/2009 Z.z. v znení návrhu | § 14  O: 3 | (3) Licenčný orgán bezodkladne informuje Európsku železničnú agentúru o každom udelení licencie na dopravné služby v železničnej doprave, o rozhodnutí o pozastavení jej platnosti a o jej zmene alebo odňatí. | Ú |  |
| Č:25  O:1 | Článok 25  Postup udeľovania licencií  1. Postupy udeľovania licencií uverejní dotknutý členský štát a informuje o tom Komisiu. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:2 | 2. Licenčný orgán prijme rozhodnutie týkajúce sa žiadosti čo možno najskôr, ale najneskôr do troch mesiacov po získaní všetkých relevantných informácií, najmä údajov uvedených v prílohe III. Licenčný orgán zohľadní všetky dostupné informácie. Rozhodnutie sa bezodkladne oznámi podniku, ktorý žiada o licenciu. Zamietavé rozhodnutie sa musí odôvodniť. | N | 514/2009 Z.z. | § 12  O:3,5 | (3) Lehota na rozhodnutie licenčného orgánu o licencii je tri mesiace odo dňa, keď bola žiadosť o začatie konania úplná. Ak bolo potrebné v konaní o udelenie licencie vyžiadať od žiadateľa o licenciu dodatočné dokumenty, lehota na rozhodnutie neplynie odo dňa vyžiadania dodatočných dokumentov do dňa, keď boli všetky požadované dokumenty poskytnuté licenčnému orgánu.  (5) Ak licenčný orgán zistí, že žiadateľ nespĺňa požiadavky podľa § 11, žiadosť zamietne a nevydá licenciu, ani nepredĺži platnosť existujúcej licencie na ďalšie činnosti. Písomné vyhotovenie rozhodnutia o zamietnutí žiadosti o licenciu musí obsahovať odôvodnenie a musí sa doručiť žiadateľovi. | Ú |  |
| O:3 | 3. Členské štáty zabezpečia, že rozhodnutia licenčného orgánu sa podrobia právnemu preskúmaniu. | N | 514/2009 Z.z. | § 44  O: 1 | (1) Na konania podľa tohto zákona sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní okrem  a) dočasného obmedzovania a zastavovania poskytovania dopravných služieb podľa § 18 ods. 2a 3,  b) postupov vydávania, aktualizácie a odnímania osvedčení manažérom infraštruktúry a železničnými podnikmi, a iných postupov a rozhodnutí na podnikovej úrovni,  c) schvaľovania cestovného poriadku a jeho zmien. | Ú |  |
| Č:26 | KAPITOLA IV  VYBERANIE POPLATKOV ZA POUŽÍVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY A PRIDEĽOVANIE KAPACITY ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY  ODDIEL 1  Všeobecné zásady  Článok 26  Efektívne využívanie kapacity infraštruktúry  Členské štáty zabezpečia, aby sa systémy spoplatňovania a prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry riadili zásadami stanovenými v tejto smernici, a tak umožnili manažérovi infraštruktúry obchodovať a optimálne efektívne využívať dostupnú kapacitu infraštruktúry. | N | 513/2009 Z.z. | § 1  O:1  P:d) | (1) Tento zákon upravuje  d) prevádzku železničnej infraštruktúry, prideľovanie jej kapacity a určovanie úhrad za jej používanie, | Ú |  |
| Č:27  O:1 | Článok 27  Podmienky používania siete  1. Manažér infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré možno získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie. Podmienky používania siete sa zverejňujú aspoň v dvoch úradných jazykoch inštitúcií Únie. Ich obsah je bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte na internetovom portáli manažéra infraštruktúry a prístupný prostredníctvom verejného internetového portálu. Tento internetový portál zriadia manažéri infraštruktúry v rámci svojej spolupráce v súlade s článkami 37 a 40. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 37  O: 1 | (1) Manažér infraštruktúry je povinný po prerokovaní so železničnými podnikmi a inými zainteresovanými osobami vypracovať a najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom na podávanie žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry zverejniť v štátnom jazyku a v anglickom jazyku na svojom webovom sídle a spoločnom webovom sídle manažérov infraštruktúry, zriadenom v rámci ich spolupráce podmienky používania železničnej siete, ktorú prevádzkuje. Prístup k zverejneným podmienkam používania železničnej siete je spravidla bezplatný. Ak sa manažér infraštruktúry rozhodne prístup spoplatniť, úhrada nesmie presiahnuť skutočné náklady na zverejnenie. | Ú |  |
| O:2 | 2. Podmienky používania siete stanovia charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom, a obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Podmienky používania siete obsahujú aj informácie stanovujúce podmienky prístupu k servisným zariadeniam spojeným so sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie internetová stránka, na ktorej sú takéto informácie bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe IV. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 37  O: 2 | (2) Podmienky používania železničnej siete obsahujú podrobné informácie o podmienkach prístupu na jednotlivé prevádzkované železničné trate a o podmienkach prístupu k servisným zariadeniam spojených so železničnou sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie webové sídlo, na ktorom sú tieto informácie bezplatne dostupné. Obsah a členenie podmienok používania železničnej siete je v prílohe č. 13 časti A. | Ú |  |
| O:3 | 3. Podmienky používania siete sa aktualizujú a menia a dopĺňajú podľa potreby. | N | 513/2009 Z.z. | § 37  O:3 | (3) Manažér infraštruktúry je povinný podmienky používania železničnej siete priebežne aktualizovať podľa meniacich sa potrieb používania železničnej siete a svojich možností poskytovania železničných služieb. | Ú |  |
| O:4 | 4. Podmienky používania siete sa uverejnia najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom podávania žiadostí o kapacitu infraštruktúry. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 37  O:1  V:1 | (1) Manažér infraštruktúry je povinný po prerokovaní so železničnými podnikmi a inými zainteresovanými osobami vypracovať a najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom na podávanie žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry zverejniť v štátnom jazyku a v anglickom jazyku na svojom webovom sídle a spoločnom webovom sídle manažérov infraštruktúry zriadenom v rámci ich spolupráce podmienky používania železničnej siete, ktorú prevádzkuje. | Ú |  |
| Č:28 | Článok 28  Dohody medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry  Každý železničný podnik vykonávajúci železničné dopravné služby uzavrie podľa verejného alebo súkromného práva s manažérmi používanej železničnej infraštruktúry potrebné dohody. Podmienky týchto dohôd musia byť nediskriminačné a transparentné a musia byť v súlade s touto smernicou. | N | 513/2009 Z.z. | § 38  O:1 | (1) Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť prístup k železničnej infraštruktúre v celej železničnej sieti, ktorú prevádzkuje, každému železničnému podniku so sídlom v Slovenskej republike, ktorý má platnú licenciu 14) na poskytovanie dopravných služieb a platné bezpečnostné osvedčenie podľa § 86, ako aj každému železničnému podniku so sídlom v inom členskom štáte, ktorý prevádzkuje dopravné služby v medzinárodnej doprave. Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre musia byť v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre dohodnuté spravodlivo a nediskriminačne v súlade s pravidlami na prideľovanie kapacity infraštruktúry podľa tohto zákona, s bezpečnostným povolením podľa § 87 a s podmienkami používania železničnej siete podľa § 37.  14) § 10 až 13 zákona č. 514/2009 Z.z. | Ú |  |
| Č:29  O:1 | ODDIEL 2  Poplatky za infraštruktúru a služby  Článok 29  Zavedenie, stanovenie a vyberanie poplatkov  1. Členské štáty stanovia rámec spoplatnenia, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podniku stanovenú v článku 4.  S výhradou tejto podmienky členské štáty zavedú aj špecifické pravidlá spoplatňovania alebo delegujú takú právomoc na manažéra infraštruktúry.  Členské štáty zabezpečia, aby podmienky používania siete obsahovali rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia alebo sa v nich uvádzala internetová stránka, na ktorej je uverejnený rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia.  Poplatok za používanie infraštruktúry stanoví a vyberá manažér infraštruktúry v súlade so zavedeným rámcom spoplatnenia a pravidlami spoplatnenia.  Vnútroštátny parlament môže mať právo preskúmať a v príslušných prípadoch prehodnotiť úroveň poplatkov stanovenú manažérom infraštruktúry, pričom tým nie je dotknutá nezávislosť riadenia stanovená v článku 4, za predpokladu, že toto právo bolo udelené priamo ústavným právom aspoň pred 15. decembra 2010. Každé takéto prehodnotenie zabezpečí, aby poplatky boli v súlade s touto smernicou, stanoveným rámcom spoplatnenia a pravidlami spoplatnenia. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 55  O:1,5  § 37  O: 2  V: 1  § 57  O: 2  V: 4 | (1) Manažér infraštruktúry navrhuje úhradu za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení podľa regulačného rámca určeného regulačným orgánom.  (5) Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre platia železničné podniky manažérovi infraštruktúry v lehotách a spôsobom dohodnutým v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre. Úhradu za prístup k servisným zariadeniam platia železničné podniky prevádzkovateľovi servisného zariadenia v lehotách a spôsobom dohodnutým v zmluve.  (2) Podmienky používania železničnej siete obsahujú podrobné informácie o podmienkach prístupu na jednotlivé prevádzkované železničné trate a o podmienkach prístupu k servisným zariadeniam spojených so železničnou sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie webové sídlo, na ktorom sú tieto informácie bezplatne dostupné.  Prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytujúceho služby podľa prílohy č. 13 časti B druhého až štvrtého bodu poskytne manažérovi infraštruktúry informácie o úhradách alebo uvedie adresu webového sídla, na ktorej sú takéto informácie bezplatne dostupné. | Ú |  |
| O:2 | 2. Pokiaľ nie sú prijaté špecifické opatrenia podľa článku 32 ods. 3, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby bol režim spoplatňovania založený na rovnakých zásadách, aké platia pre celú ich sieť. | N | 513/2009 Z.z. | § 55  O:4 | (4) Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť, aby bol systém úhrad a cien založený na rovnakých princípoch pre celú železničnú sieť, ktorú spravuje, aby výsledkom boli rovnocenné a nediskriminačné úhrady a ceny pre všetky železničné podniky, ktoré zabezpečujú služby rovnakého druhu na rovnakej alebo podobnej časti trhu železničnej dopravy, a aby úhrady boli skutočne uplatňované v súlade s pravidlami určenými v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37. | Ú |  |
| O:3 | 3. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby výsledkom používania režimov spoplatňovania boli rovnocenné a nediskriminačné poplatky pre rôzne železničné podniky, ktoré zabezpečujú služby rovnakého charakteru na podobnej časti trhu, a aby sa skutočne uplatňovali poplatky v súlade s pravidlami stanovenými v podmienkach používania siete. | N | 513/2009 Z.z. | § 55  O:4 | (4) Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť, aby bol systém úhrad a cien založený na rovnakých princípoch pre celú železničnú sieť, ktorú spravuje, aby výsledkom boli rovnocenné a nediskriminačné úhrady a ceny pre všetky železničné podniky, ktoré zabezpečujú služby rovnakého druhu na rovnakej alebo podobnej časti trhu železničnej dopravy, a aby úhrady boli skutočne uplatňované v súlade s pravidlami určenými v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37. | Ú |  |
| O:4 | 4. Manažér infraštruktúry rešpektuje obchodné tajomstvo, pokiaľ ide o informácie, ktoré mu poskytnú žiadatelia. | N | 513/2009 Z.z. | § 53  O:2  V:2  § 53  O:3  V:1 | Regulačný orgán je povinný rešpektovať obchodné tajomstvo vzťahujúce sa na informácie poskytnuté žiadateľmi.  Manažér infraštruktúry je povinný rešpektovať obchodné tajomstvo vzťahujúce sa na informácie poskytnuté žiadateľmi. | Ú |  |
| Č:30  O:1 | Článok 30  Náklady na infraštruktúru a vedenie účtov  1. Manažér infraštruktúry môže pri náležitom zohľadnení bezpečnosti, zachovania a zvyšovania kvality služieb infraštruktúry využívať stimuly zamerané na znižovanie nákladov spojených s poskytovaním infraštruktúry a úrovne prístupových poplatkov. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 2  V: 1 | (2) Manažér infraštruktúry musí byť pri zachovaní požiadaviek na bezpečnosť a údržbu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení a na zvyšovanie kvality poskytovaných služieb motivovaný na znižovaní nákladov spojených s poskytovaním kapacity železničnej infraštruktúry a servisných zariadení podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu pri dodržaní úrovne úhrad za používanie železničnej infraštruktúry a týchto servisných zariadení. | Ú |  |
| O:2 | 2. Bez toho, aby bola dotknutá ich právomoc týkajúca sa plánovania a financovania železničnej infraštruktúry a v príslušných prípadoch zásada ročnej platnosti rozpočtu, členské štáty zabezpečia, aby sa na obdobie minimálne piatich rokov uzavrela zmluvná dohoda medzi príslušným orgánom a manažérom infraštruktúry spĺňajúca základné zásady a obmedzenia stanovené v prílohe V.  Členské štáty zabezpečia, aby sa zmluvné dohody platné 15. decembra 2012 v prípade potreby upravili v zmysle ustanovení tejto smernice, a to pri ich obnovení alebo najneskôr do 16. jún 2015. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 2  V: 2  § 56  O: 3 | Na tento účel sa mu môžu poskytnúť na obdobie najmenej piatich rokov a najviac 15 rokov na základe zmluvy s vlastníkom železničnej infraštruktúry finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu, alebo regulačný orgán zavedie na základe analýzy možného zníženia nákladov vhodné regulačné opatrenia s určením primeraných oprávnení manažéra infraštruktúry.  (3) Zmluva s vlastníkom železničnej infraštruktúry má písomnú formu a obsahuje najmä  a) vymedzenie predmetu zmluvy a rozsahu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení,  b) podmienky prevádzkovania železničnej infraštruktúry a servisných zariadení vrátane údržby a obnovy železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, ktoré sú už v prevádzke,  c) výšku úhrady podľa odseku 6, spôsob a podmienky jej poskytnutia a použitia,  d) výšku ostatných finančných prostriedkov na zabezpečenie prevádzky, údržby a obnovy železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, na vykonávanie nedokončenej údržby a obnovy, na zabezpečenie plnenia povinností vyplývajúcich manažérovi infraštruktúry zo všeobecne záväzných právnych predpisov,  e) ciele zamerané na používateľa železničnej infraštruktúry a kritériá kvality vzťahujúce sa na výkon vlaku, najmä pokiaľ ide o traťovú rýchlosť a spoľahlivosť, spokojnosť zákazníka, kapacitu železničnej siete, správu aktív, rozsah činností, úroveň bezpečnosti a ochranu životného prostredia,  f) rozsah prípadnej nedokončenej údržby a aktíva, ktoré sa postupne vyradia z používania,  g) povinnosti manažéra infraštruktúry v súvislosti s predkladaním správ, a to z hľadiska ich obsahu a pravidelnosti ich predkladania vlastníkovi železničnej infraštruktúry,  h) obdobie platnosti zmluvy, ktoré musí byť minimálne päť rokov,  i) regulačný rámec a princípy spoplatňovania železničnej infraštruktúry a servisných zariadení,  j) pravidlá riešenia situácií, v ktorých dôjde k vážnym poruchám v prevádzke železničnej infraštruktúry a núdzových situácií vrátane havarijných plánov a predčasného ukončenia zmluvy a informovania používateľov,  k) nápravné opatrenia pri porušení zmluvných podmienok alebo pri vzniku výnimočných okolností, ktoré ovplyvňujú dostupnosť verejného financovania, vrátane podmienok a postupov opätovného rokovania o zmluvných podmienkach alebo o predčasnom ukončení zmluvy. | Ú |  |
| O:3 | 3. Členské štáty zavedú stimuly uvedené v odseku 1 prostredníctvom zmluvnej dohody uvedenej v odseku 2 alebo prostredníctvom regulačných opatrení alebo kombináciou stimulov zameraných na zníženie nákladov v zmluvnej dohode a úrovne poplatkov stanovenej regulačnými opatreniami. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 2 | (2) Manažér infraštruktúry musí byť pri zachovaní požiadaviek na bezpečnosť a údržbu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení a na zvyšovanie kvality poskytovaných služieb motivovaný na znižovaní nákladov spojených s poskytovaním kapacity železničnej infraštruktúry a servisných zariadení podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu pri dodržaní úrovne úhrad za používanie železničnej infraštruktúry a týchto servisných zariadení. Na tento účel sa mu môžu poskytnúť na obdobie najmenej piatich rokov a najviac 15 rokov na základe zmluvy s vlastníkom železničnej infraštruktúry finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu, alebo regulačný orgán zavedie na základe analýzy možného zníženia nákladov vhodné regulačné opatrenia s určením primeraných oprávnení manažéra infraštruktúry. | Ú |  |
| O:4 | 4. Ak sa členský štát rozhodne zaviesť stimuly uvedené v odseku 1 prostredníctvom regulačných opatrení, urobí sa tak na základe analýzy možného zníženia nákladov. Týmto nie sú dotknuté právomoci regulačného orgánu preskúmať poplatky uvedené v článku 56. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 2  V: 2 | Na tento účel sa mu môžu poskytnúť na obdobie najmenej piatich rokov a najviac 15 rokov na základe zmluvy s vlastníkom železničnej infraštruktúry finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu, alebo regulačný orgán zavedie na základe analýzy možného zníženia nákladov vhodné regulačné opatrenia s určením primeraných oprávnení manažéra infraštruktúry. | Ú |  |
| O:5 | 5. Podmienky zmluvnej dohody stanovenej v odseku 2 a štruktúra platieb dohodnutých na zabezpečenie financovania manažéra infraštruktúry sa dohodnú vopred na celé zmluvné obdobie. | N | 513/2009 Z.z. | § 56  O: 5 | (5) Podmienky zmluvy a štruktúra finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu podľa odseku 2 musia byť dohodnuté na celé zmluvné obdobie. | Ú |  |
| O:6 | 6. Členské štáty zabezpečia, aby príslušné orgány a manažér infraštruktúry informovali žiadateľov a na ich vlastnú žiadosť aj potenciálnych žiadateľov o obsahu zmluvnej dohody a umožnili im vyjadriť svoj názor na ňu pred jej podpísaním. Zmluvná dohoda sa uverejní do jedného mesiaca od jej uzavretia.  Manažér infraštruktúry zaistí súlad svojho podnikateľského plánu s ustanoveniami zmluvnej dohody. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 4  § 36  O: 6 | (4) Vlastník železničnej infraštruktúry poskytne žiadateľom informácie o obsahu zmluvy a umožní im vyjadriť sa k nej pred jej podpísaním. Zmluvu vlastník infraštruktúry a manažér infraštruktúry zverejnia na svojom webovom sídle najneskôr jeden mesiac po jej uzatvorení.  (6) Manažér infraštruktúry zosúladí svoj podnikateľský plán s ustanoveniami zmluvy podľa § 56 ods. 3. | Ú |  |
| O:7 | 7. Manažéri infraštruktúry zostavia a vedú register svojho majetku a majetku, za ktorého správu sú zodpovední, ktorý by sa použil na posúdenie finančných prostriedkov potrebných na jeho opravu alebo nahradenie. Pripoja sa k nemu podrobné údaje o výdavkoch na obnovu a modernizáciu infraštruktúry. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 34  O: 5  P: d) | d) zostavuje a vedie register svojho majetku a majetku, ktorý spravuje a ktorý sa použije na posúdenie finančných prostriedkov potrebných na jeho opravu alebo na jeho nahradenie; prílohou tohto registra sú aj údaje o výdavkoch na modernizáciu a obnovu železničnej infraštruktúry. | Ú |  |
| O:8 | 8. Manažéri infraštruktúry stanovia metódu rozdelenia nákladov medzi jednotlivé kategórie služieb ponúkaných železničným podnikom. Členské štáty môžu požadovať jej predchádzajúce schválenie. Táto metóda sa z času na čas aktualizuje na základe najlepšej medzinárodnej praxe. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 6 | (6) Vlastník železničnej infraštruktúry uhrádza manažérovi infraštruktúry časť ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad regulačným orgánom, a to vo výške, ktorá nie je krytá úhradami za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad a ziskom z iných obchodných činností súvisiacich s používaním železničnej siete. | Ú |  |
| Č:31  O:1 | Článok 31  Zásady spoplatňovania  1. Poplatky za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení sa platia manažérovi infraštruktúry a prevádzkovateľovi servisného zariadenia a používajú sa na financovanie ich podnikateľskej činnosti. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 55  O: 5 | (5) Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre platia železničné podniky manažérovi infraštruktúry v lehotách a spôsobom dohodnutým v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre. Úhradu za prístup k servisným zariadeniam platia železničné podniky prevádzkovateľovi servisného zariadenia v lehotách a spôsobom dohodnutým v zmluve. | Ú |  |
| O:2 | 2. Členské štáty požadujú od manažéra infraštruktúry a prevádzkovateľa servisného zariadenia, aby poskytli regulačnému orgánu všetky potrebné informácie o uložených poplatkoch, aby regulačnému orgánu umožnili plniť si funkcie uvedené v článku 56. Manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia musia byť v tomto ohľade schopní preukázať železničnému podniku, že poplatky za infraštruktúru a služby skutočne účtované železničnému podniku podľa článkov 30 až 37 zodpovedajú metodike, pravidlám a prípadne sadzbám stanoveným v podmienkach používania siete. | N | 513/2009 Z.z v znení návrhu | § 57  O: 1 | (1) Návrh systému úhrad musí manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia odôvodniť a vypracovať v súlade s regulačným rámcom podľa § 53 ods. 1 písm. b), s podmienkami používania železničnej siete podľa § 37 a s rozsahom poskytovania služieb podľa prílohy č. 13 časti B. Manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia sú povinní poskytnúť železničným podnikom všetky potrebné informácie o jednotlivých úhradách a cenách za služby poskytované podľa prílohy č. 13 časti B. | Ú |  |
| O:3 | 3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4 alebo 5 tohto článku alebo článok 32, poplatky za minimálny prístupový balík a za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia sa stanovia na základe nákladov, ktoré vzniknú priamo prevádzkou vlaku.  Komisia pred 16. jún 2015 prijme opatrenia, v ktorých sa vymedzia metódy výpočtu nákladov, ktoré vznikajú priamo ako výsledok prevádzky vlaku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.  Manažér infraštruktúry môže rozhodnúť o postupnom prechode na tieto metódy počas obdobia, ktoré nepresiahne štyri roky od nadobudnutia účinnosti týchto vykonávacích aktov. | N | 513/2009 Z.z v znení návrhu | § 57  O: 2 | (2) Úhrady za minimálny prístupový balík podľa prílohy č. 13 a za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia a za prístup k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu, ktorých jediným prevádzkovateľom je manažér infraštruktúry,navrhne manažér infraštruktúry na základe variabilných nákladov, ktoré mu vznikli priamo prevádzkou vlaku na železničnej infraštruktúre. Úhrada za prístup k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu a za poskytovanie služieb v týchto zariadeniach nesmie presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku. Ak doplnkové služby alebo vedľajšie služby podľa prílohy č. 13 ponúka len jeden poskytovateľ, cena za ich poskytovanie nesmie presiahnuť náklady potrebné na ich zabezpečenie spolu s primeraným ziskom a musí sa vypočítať na základe skutočnej úrovne využívania týchto služieb. Prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytujúceho služby podľa prílohy č. 13 časti B druhého až štvrtého bodu poskytne manažérovi infraštruktúry informácie o úhradách alebo uvedie adresu webového sídla, na ktorej sú takéto informácie bezplatne dostupné. | Ú |  |
| O:4 | 4. Poplatky za infraštruktúru uvedené v odseku 3 môžu zahŕňať poplatok, ktorý odráža nedostatok kapacity identifikovateľného úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia. | N | 513/2009 Z.z. | § 57  O: 4 | (4) Úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre môže zohľadňovať aj nedostatok kapacity vymedzeného úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia infraštruktúry podľa § 46. | Ú |  |
| O:5 | 5. Poplatky za infraštruktúru uvedené v odseku 3 sa môžu upraviť tak, aby zohľadnili environmentálne náklady spôsobené prevádzkou vlaku. Každá takáto úprava musí byť rozlíšená podľa rozsahu spôsobených účinkov.  Na základe skúseností získaných manažérmi infraštruktúry, železničnými podnikmi, regulačnými orgánmi a príslušnými orgánmi a pri zohľadnení existujúcich systémov diferenciácie hluku Komisia prijme opatrenia, v ktorých sa stanovia metódy, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní spoplatňovania nákladov súvisiacich s pôsobením hluku vrátane trvania ich uplatňovania, čím sa umožní diferenciácia poplatkov za infraštruktúru, aby sa v príslušných prípadoch zohľadnila citlivosť postihnutej oblasti, najmä pokiaľ ide o veľkosť postihnutej populácie a zloženie vlaku, ktoré má vplyv na hladinu emisií hluku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. Tieto vykonávacie akty nesmú viesť k neprípustnému narušeniu hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi ani ovplyvniť celkovú konkurencieschopnosť železničného sektora.  Každá zmena poplatkov za infraštruktúru, ktorej cieľom je zohľadniť náklady súvisiace s účinkami hluku, podporuje vybavenie vozňov ekonomicky najvhodnejšou dostupnou technológiou využívajúcou nízkohlukové brzdy.  Spoplatňovanie environmentálnych nákladov, ktorého výsledkom je zvýšenie celkového príjmu manažéra infraštruktúry, je však povolené len vtedy, ak sa také spoplatnenie uplatňuje na cestnú nákladnú dopravu v súlade s právom Únie.  Ak spoplatňovanie environmentálnych nákladov vedie k dodatočným príjmom, o použití tohto príjmu rozhodujú členské štáty.  Členské štáty zabezpečia, aby sa potrebné informácie uchovávali a aby bolo možné zistiť pôvod spôsobu spoplatňovania environmentálnych nákladov a jeho uplatňovanie. Členské štáty poskytnú tieto informácie Komisii na jej žiadosť. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 57  O: 5, 6, 8 | (5) Úhrada za používanie železničnej infraštruktúry môže zohľadňovať aj environmentálne náklady, ktoré musia byť odstupňované podľa výšky škôd spôsobených prevádzkou vlakov a nákladov, ktoré manažér infraštruktúry vynaložil na ich odstránenie. Zohľadnenie environmentálnych nákladov v úhrade je však prípustné len vtedy, keď sa také spoplatnenie uplatňuje na porovnateľnej úrovni v cestnej nákladnej doprave.  (6) Ak bola zavedená porovnateľná úroveň spoplatňovania environmentálnych nákladov v železničnej doprave a v cestnej nákladnej doprave a environmentálne náklady boli zahrnuté do úhrady, aj výnos tejto časti úhrady je príjmom manažéra infraštruktúry.  (8) Regulačný orgán je povinný vo svojej registratúre15a) uchovávať informácie a údaje potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj spoplatňovania environmentálnych nákladov a jeho použitie; tieto informácie a údaje poskytne Európskej komisii na jej žiadosť.  15a) § 16 až 17 zákona č. 395/2002 Z. z. o archívoch a registratúrach a o doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. | Ú |  |
| O:6 | 6. Aby sa zabránilo nežiaducim neprimeraným výkyvom, poplatky uvedené v odsekoch 3, 4 a 5 sa môžu spriemerovať za primeraný rozsah vlakových služieb a primerané obdobie. Relatívna výška poplatku za použitie infraštruktúry musí napriek tomu zodpovedať nákladom pripisovaným doprave. | N | 513/2009 Z.z. | § 57  O: 7 | (7) Aby sa zabránilo nežiadúcim neprimeraným výkyvom v jednotlivých spoplatnených obdobiach, regulačný orgán môže na návrh manažéra infraštruktúry spriemerovať úhrady podľa odsekov 4 až 6 za dlhšie obdobie. Spriemerovaná úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre aj vtedy musí zodpovedať najviac nákladom zahrnutým do spoplatňovania. | Ú |  |
| O:7 | 7. Poplatok uložený za prístup na trať v rámci servisných zariadení uvedených v prílohe II bode 2 a za poskytovanie služieb v týchto zariadeniach nesmie presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku. | N | 513/2009 Z.z v znení návrhu | § 57  O: 2  V: 2 | Úhrada za prístup k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu a za poskytovanie služieb v týchto zariadeniach nesmie presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku. | Ú |  |
| O:8 | 8. V prípade, ak služby uvedené v prílohe II bodoch 3 a 4 ako doplnkové a vedľajšie služby ponúka len jeden poskytovateľ, potom poplatky stanovené za tieto služby nesmú presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku. | N | 513/2009 Z.z v znení návrhu | § 57  O: 2  V: 3 | Ak doplnkové služby alebo vedľajšie služby podľa prílohy č. 13 ponúka len jeden poskytovateľ, cena za ich poskytovanie nesmie presiahnuť náklady potrebné na ich zabezpečenie spolu s primeraným ziskom a musí sa vypočítať na základe skutočnej úrovne využívania týchto služieb. | Ú |  |
| O:9 | 9. Poplatky sa môžu vyberať za kapacitu využívanú na účely údržby infraštruktúry. Také poplatky nesmú presiahnuť čistú stratu na výnosoch, ktorá vznikne manažérovi infraštruktúry v dôsledku výdavkov na údržbu. | N | 513/2009 Z.z. | § 57  O: 9 | (9) Úhrada sa môže vyberať aj za využitie kapacity použitej na účely údržby železničnej infraštruktúry. Taká úhrada nesmie presiahnuť čistú stratu na výnosoch, ktorá vznikne manažérovi infraštruktúry z dôvodu údržby železničnej infraštruktúry. | Ú |  |
| O:10 | 10. Prevádzkovateľ zariadenia poskytujúceho služby uvedené v prílohe II bodoch 2, 3 a 4 poskytne manažérovi infraštruktúry informácie o poplatkoch, ktoré majú byť súčasťou podmienok používania siete, alebo uvedie internetovú stránku, na ktorej sú tieto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte v súlade s článkom 27. | N | 513/2009 Z.z v znení návrhu | § 57  O: 2  V: 4 | Prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytujúceho služby podľa prílohy č. 13 časti B druhého až štvrtého bodu poskytne manažérovi infraštruktúry informácie o úhradách alebo uvedie adresu webového sídla, na ktorej sú takéto informácie bezplatne dostupné. | Ú |  |
| Č:32  O:1 | Článok 32  Výnimky zo zásad spoplatňovania  1. Aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry, môže členský štát, ak to trh unesie a na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných zásad, vyberať príplatky, pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť sektora železničnej dopravy. Systém spoplatňovania zohľadní zvýšenie produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky.  Úroveň poplatkov však nesmie vylučovať používanie infraštruktúry trhovými segmentmi, ktoré môžu zaplatiť aspoň náklady, ktoré sa priamo vynaložia na prevádzku železničnej dopravy, navýšené o mieru výnosnosti, ktorú môže trh uniesť.  Členské štáty pred tým, ako schvália vyberanie týchto príplatkov, zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry posúdili ich relevantnosť pre konkrétne trhové segmenty, pričom zohľadnia aspoň dvojice uvedené v prílohe VI bode 1, a tie, ktoré sú relevantné, ponechajú. Zoznam trhových segmentov vymedzených manažérmi infraštruktúry obsahuje aspoň tieto tri služby: služby nákladnej dopravy, služby osobnej dopravy v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a iné služby osobnej dopravy.  Manažéri infraštruktúry môžu ďalej rozlišovať trhové segmenty podľa prepravovanej komodity alebo cestujúcich.  Vymedzia sa aj trhové segmenty, v ktorých železničné podniky v súčasnosti nepôsobia, ale v ktorých môžu poskytovať služby počas obdobia platnosti systému spoplatňovania. V prípade týchto trhových segmentov manažér infraštruktúry nezahrnie príplatok do systému spoplatňovania.  Zoznam trhových segmentov sa uverejní v podmienkach používania siete a aspoň raz za päť rokov sa preskúma. Regulačný orgán uvedený v článku 55 vykoná kontrolu tohto zoznamu v súlade s článkom 56. | N | 513/2009 Z.z v znení návrhu | § 58  O: 1 až 4 | (1) Na dosiahnutie plnej návratnosti nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry na prevádzku železničnej infraštruktúry môže regulačný orgán pri zohľadnení efektívnych, transparentných a nediskriminačných princípov povoliť zvýšenie úhrady nad rozsah vyrátaný pri uplatnení princípov podľa § 57, ak to unesie trh železničnej dopravy, najmä ak sa udrží optimálna konkurencieschopnosť v železničnej doprave pri zohľadnení zvýšenia produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky v dôsledku vynaložených nákladov manažérom infraštruktúry.  (2) Úroveň úhrady po zvýšení podľa odseku 1 nesmie vylučovať z používania železničnej siete železničné podniky ani iných užívateľov, ktorí môžu zaplatiť úhrady, ktoré pokrývajú aspoň náklady priamo vynaložené na prevádzku železničnej dopravy navýšené o mieru výnosnosti, ktorú môže trh železničnej dopravy uniesť.  (3) Na účely zvýšenia úhrady podľa odseku 1 manažér infraštruktúry zohľadní najmä tieto dvojice segmentov trhu:  a) služby osobnej dopravy a služby nákladnej dopravy,  b) vlaky prepravujúce nebezpečný tovar a iné nákladné vlaky,  c) vnútroštátne dopravné služby a medzinárodné dopravné služby,  d) kombinovanú dopravu a priame vlaky,  e) služby mestskej osobnej dopravy alebo regionálnej osobnej dopravy a služby medzimestskej osobnej dopravy,  f) ucelené vlaky a vlaky zostavené z jednotlivých vozňov,  g) pravidelné služby vlakovej dopravy a príležitostné služby vlakovej dopravy.  (4) Manažér infraštruktúry zverejní v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37 zoznam segmentov trhu a preskúma ho aspoň raz za päť rokov. Manažér infraštruktúry zohľadní najmä služby nákladnej dopravy, služby osobnej dopravy vykonávanej v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a iné služby osobnej dopravy. Manažér infraštruktúry môže rozlišovať segmenty trhu aj podľa prepravovanej komodity alebo cestujúcich. Regulačný orgán vykoná kontrolu tohto zoznamu. | Ú |  |
| O:2 | 2. Pre nákladnú dopravu z tretích krajín a do tretích krajín, ktorá sa prevádzkuje na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, môžu manažéri infraštruktúry stanoviť vyššie poplatky s cieľom zabezpečiť úplnú návratnosť vynaložených nákladov. | N | 513/2009 Z.z v znení návrhu | § 58  O: 5 | (5) Pre nákladnú dopravu z tretieho štátu a do tretieho štátu, ktorá sa vykonáva na železničnej sieti s iným rozchodom koľaje, ako normálny rozchod koľaje, môžu manažéri infraštruktúry určiť vyššie úhrady s cieľom zabezpečiť úplnú návratnosť vynaložených nákladov. | Ú |  |
| O:3 | 3. V prípade špecifických budúcich investičných projektov alebo špecifických investičných projektov dokončených po roku 1988 môže manažér infraštruktúry stanoviť alebo ďalej uplatňovať vyššie poplatky založené na dlhodobých nákladoch takých projektov, ak zvýšia výkonnosť alebo nákladovú efektívnosť, alebo obe a nemohli by sa inak realizovať alebo by sa neboli mohli realizovať. Takéto systémy spoplatnenia môžu tiež zahŕňať dohody o deľbe rizika spojeného s novými investíciami. | N | 513/2009 Z.z v znení návrhu | § 58  O: 6 | (6) Pri špecifických budúcich investičných projektoch týkajúcich sa železničnej infraštruktúry a pri investičných projektoch, ktoré boli dokončené po roku 1988, regulačný orgán na návrh manažéra infraštruktúry povolí vyššiu úhradu, ak uskutočnenie týchto projektov je založené na dlhodobých nákladoch a ak sa ich uskutočnením zvýšila výkonnosť železničnej siete alebo niektorých železničných tratí, alebo ak vzrástla nákladová efektívnosť prevádzky, ktorá by sa nemohla dosiahnuť inak. Taký systém spoplatnenia môže zahŕňať aj dohody o deľbe rizika spojeného s novými investíciami. | Ú |  |
| O:4 | 4. Poplatky za infraštruktúru súvisiace s používaním železničných koridorov, uvedené v rozhodnutí Komisie 2009/561/ES ( 1 ), sú diferencované, aby sa poskytli stimuly na vybavenie vlakov ETCS v súlade s verziou prijatou rozhodnutím Komisie 2008/386/ES ( 2 ) a nasledujúcimi verziami. Táto diferenciácia nesmie viesť k celkovej zmene príjmov manažéra infraštruktúry.  Bez ohľadu na túto povinnosť môžu členské štáty rozhodnúť, že táto diferenciácia poplatkov za infraštruktúru sa neuplatní na železničné trate uvedené v rozhodnutí 2009/561/ES, na ktorých môžu premávať len vlaky vybavené systémom ETCS.  Členské štáty môžu rozhodnúť, že túto diferenciáciu rozšíria na železničné trate, ktoré nie sú uvedené v rozhodnutí 2009/561/ES.  Pred 16. jún 2015 a na základe posúdenia vplyvu Komisia prijme vykonávacie opatrenia, v ktorých stanoví postupy, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní diferenciácie poplatku za infraštruktúru podľa časového plánu zodpovedajúceho európskemu plánu rozvoja ERTMS, zavedeného rozhodnutím 2009/561/ES, a s cieľom zabezpečiť, aby to neviedlo k strate príjmov manažérov infraštruktúry. Tieto vykonávacie opatrenia upravia postupy diferenciácie uplatňovanej v prípade vlakov poskytujúcich služby prímestskej a regionálnej dopravy, využívajúcich obmedzenú časť železničných koridorov konkretizovaných v rozhodnutí 2009/561/ES. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. Tieto vykonávacie akty nesmú viesť k neprípustnému narušeniu hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi ani ovplyvniť celkovú konkurencieschopnosť železničného sektora. | D |  |  |  |  |  |
| O:5 | 5. Aby sa zabránilo diskriminácii, členské štáty zabezpečia, aby akékoľvek z daných priemerných a marginálnych poplatkov manažéra infraštruktúry za rovnaké používanie jeho infraštruktúry boli porovnateľné a aby porovnateľné služby na tom istom segmente trhu podliehali rovnakým poplatkom. Manažér infraštruktúry preukáže v podmienkach používania siete, bez toho, aby zverejnil obchodné informácie dôvernej povahy, že systém spoplatnenia spĺňa tieto požiadavky. | N | 513/2009 Z.z. | § 58  O: 4 | (4) Úhrady manažéra infraštruktúry za rovnaké používanie železničnej siete musia byť porovnateľné a porovnateľné služby na tom istom segmente železničného trhu musia podliehať rovnakým úhradám. Manažér infraštruktúry v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37 musí preukázať bez toho, aby zverejnil obchodné informácie dôvernej povahy, že navrhovaný systém spoplatnenia spĺňa tieto požiadavky. | Ú |  |
| O:6 | 6. Ak má manažér infraštruktúry v úmysle upraviť základné prvky systému spoplatňovania uvedené v odseku 1 tohto článku, musí ich zverejniť minimálne tri mesiace pred konečným termínom na zverejnenie podmienok používania siete podľa článku 27 ods. 4. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 58  O: 8 | (8) Ak chce manažér infraštruktúry upraviť základné prvky spoplatňovacieho systému podľa odseku 1, musí ich predložiť regulačnému orgánu najmenej tri mesiace pred konečným termínom na zverejnenie podmienok používania siete podľa § 37 ods. 1. | Ú |  |
| Č:33  O:1 | Článok 33  Zľavy  1. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102, 106 a 107 ZFEÚ, a bez ohľadu na zásadu priamych nákladov stanovenú v článku 31 ods. 3 tejto smernice, každá zľava z poplatkov vyberaných manažérom infraštruktúry od železničných podnikov za akékoľvek služby musí byť v súlade s kritériami stanovenými v tomto článku. | N | 513/2009 Z.z. | § 60  O: 1  V: 1 | Manažér infraštruktúry môže poskytovať železničným podnikom a ostatným užívateľom železničnej infraštruktúry zľavy zo schválených úhrad. | Ú |  |
| O:2 | 2. S výnimkou odseku 3 zľavy nesmú presiahnuť skutočnú úsporu správnych nákladov manažéra infraštruktúry. Pri stanovení úrovne zľavy sa nesmie brať na zreteľ žiadna úspora nákladov už započítaná vo vyberaných poplatkoch. | N | 513/2009 Z.z. | § 60  O: 1 | (1) Manažér infraštruktúry môže poskytovať železničným podnikom a ostatným užívateľom železničnej infraštruktúry zľavy zo schválených úhrad. Ak ďalej nie je ustanovené inak, zľavy z úhrad nesmú presiahnuť skutočnú úsporu správnych nákladov manažéra infraštruktúry. Pri určení úrovne zľavy sa nesmie vychádzať z úspory správnych nákladov, ktorá už je zahrnutá v schválenej a vyberanej úhrade. | Ú |  |
| O:3 | 3. Manažéri infraštruktúry môžu na špecifické prepravné prúdy zaviesť režimy dostupné všetkým používateľom a poskytnúť časovo limitované zľavy na podporu rozvoja nových železničných dopravných služieb alebo zľavy podporujúce používanie veľmi málo využívaných tratí. | N | 513/2009 Z.z. | § 60  O.2  V:1 | Manažér infraštruktúry môže zaviesť na špecifických úsekoch železničnej siete osobitné spoplatňovacie režimy, v ktorých rámci poskytuje časovo obmedzené zľavy na podporu rozvoja nových dopravných služieb, alebo zľavy na podporu používania málo využívaných železničných tratí. | Ú |  |
| O:4 | 4. Zľavy sa môžu týkať len poplatkov vyberaných na určenom úseku infraštruktúry. | N | 513/2009 Z.z. | § 60  O: 2  V:2 | Tieto režimy musia byť dostupné všetkým užívateľom týchto úsekov železničnej infraštruktúry a poskytnuté zľavy sa môžu vzťahovať len na úhrady a ceny vyberané na týchto úsekoch. | Ú |  |
| O:5 | 5. Podobné režimy zliav sa uplatnia na podobné dopravné služby. Režimy zliav sa uplatnia nediskriminačným spôsobom na všetky železničné podniky. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 60  O: 3 | (3) Podobné zľavy, ako sú uvedené v odseku 2, sa uplatnia pre podobné dopravné služby, a to nediskriminačným spôsobom pre všetky železničné podniky. | Ú |  |
| Č:34  O:1 | Článok 34  Systémy kompenzácie neuhradených environmentálnych nákladov, nákladov vynaložených v dôsledku nehôd a nákladov na infraštruktúru  1. Členské štáty môžu zaviesť časovo obmedzené kompenzačné systémy týkajúce sa používania železničnej infraštruktúry, ktoré kompenzujú preukázateľne neuhrádzané environmentálne náklady, náklady vynaložené v dôsledku nehôd a náklady na infraštruktúru konkurenčnými druhmi dopravy, pokiaľ presiahnu ekvivalentné náklady železnice. | N | 513/2009 Z.z. | § 61  O: 1  § 61  O:2  V: 1 | (1) Manažérovi infraštruktúry možno poskytnúť zo štátneho rozpočtu dotáciu na úhradu  a) environmentálnych nákladov, ktoré preukázateľne vynaložil na prevádzku železničnej infraštruktúry a ktoré neboli zahrnuté v úhradách zaplatených železničnými podnikmi,  b) nákladov vyvolaných nehodami a mimoriadnymi udalosťami,  c) zrušené od 31.12.2011.  Dotáciu podľa odseku 1 písm. a) a b) možno poskytnúť najdlhšie na päť rozpočtových rokov nasledujúcich po podaní prvej žiadosti. | Ú |  |
| O:2 | 2. Ak má železničný podnik, ktorý dostal kompenzáciu, výhradné práva, kompenzácia musí byť spojená s porovnateľným prospechom pre používateľov. | N | 513/2009 Z.z. | § 61  O: 2  V:2,3 | Pri poskytovaní dotácie podľa odseku 1 musí byť verejne dostupná tak použitá metodológia výpočtu nákladov, ako aj vykonané kalkulácie. Musia sa preukázať špecifické neúčtované náklady, ktorými nie je zaťažená konkurenčná dopravná infraštruktúra a ktorých plateniu sa zabránilo vďaka použitiu železničnej dopravy, a musí sa zabezpečiť, aby sa pri uplatňovaní pravidiel porovnávania nákladov zaobchádzalo s podnikmi konkurenčných druhov dopravy nediskriminačným spôsobom. | Ú |  |
| O:3 | 3. Použitá metodológia a vykonané kalkulácie musia byť verejne dostupné. Musí byť možné preukázať najmä špecifické nespoplatnené náklady, ktorými nie je zaťažená konkurenčná dopravná infraštruktúra a ktorým sa zabránilo, a musí sa zabezpečiť, aby sa pri uplatňovaní systému zaobchádzalo s podnikmi nediskriminačným spôsobom. | N | 513/2009 Z.z. | § 61  O: 2  V:2,3 | Pri poskytovaní dotácie podľa odseku 1 musí byť verejne dostupná tak použitá metodológia výpočtu nákladov, ako aj vykonané kalkulácie. Musia sa preukázať špecifické neúčtované náklady, ktorými nie je zaťažená konkurenčná dopravná infraštruktúra a ktorých plateniu sa zabránilo vďaka použitiu železničnej dopravy, a musí sa zabezpečiť, aby sa pri uplatňovaní pravidiel porovnávania nákladov zaobchádzalo s podnikmi konkurenčných druhov dopravy nediskriminačným spôsobom. | Ú |  |
| O:4 | 4. Členské štáty zabezpečia zlučiteľnosť systému s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ. | N | 513/2009 Z.z. | § 36  O: 5 | (5) Plnenie podnikateľského plánu je predmetom štátnej pomoci. Prideľované finančné prostriedky štátnej pomoci musia byť v rozsahu, ktorý je primeraný úlohám podľa tohto zákona a plneniu podnikateľských plánov s prihliadnutím na štátnu politiku v oblasti železníc. | Ú |  |
| Č:35  O:1 | Článok 35  Systém výkonnosti  1. Režimy spoplatňovania infraštruktúry podporujú železničné podniky a manažéra infraštruktúry pri minimalizácii porúch a pri zvyšovaní výkonnosti železničnej siete prostredníctvom systému výkonnosti. Tento systém môže zahŕňať pokuty za činnosti narúšajúce prevádzku siete, kompenzácie pre podniky postihnuté poruchami a prémie za výkony, ktoré sú lepšie než plánované. | N | 513/2009 Z.z | § 59  O: 1 | (1) Spoplatniť prístup k železničnej infraštruktúre možno aj podľa výkonov železničných podnikov. Systém spoplatňovania podľa výkonov sleduje podporiť železničné podniky a manažéra infraštruktúry minimalizovať prevádzkové poruchy a zvyšovať výkonnosť železničnej siete. Tento systém môže zahŕňať  a) pokuty za činnosti narušujúce prevádzku železničnej siete alebo plynulosť dopravy na nej,  b) kompenzácie pre železničné podniky postihnuté prevádzkovými poruchami železničnej siete a  c) prémie za výkony, ktoré sú lepšie než plánované. | Ú |  |
| O:2 | 2. Základné zásady systému výkonnosti uvedené v prílohe VI bode 2 platia pre celú sieť. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 59  O: 2 | (2) Ak sa zvolí spoplatňovanie podľa výkonov, základné princípy tohto systému uvedené v prílohe č. 13a musia platiť pre celú železničnú sieť. | Ú |  |
| O:3 | 3. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 v súvislosti so zmenami a doplneniami prílohy VI bodu 2 písm. c). Príloha VI bod 2 písm. c) sa preto môže zmeniť a doplniť vzhľadom na vývoj železničného trhu a skúsenosti získané regulačnými orgánmi uvedenými v článku 55, manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi. V týchto zmenách a doplneniach sa triedy meškania prispôsobia najlepším postupom vypracovaným týmto odvetvím. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:36 | Článok 36  Rezervačné poplatky  Manažéri infraštruktúry môžu vyberať primeraný poplatok za pridelenú kapacitu, ktorá sa nevyužíva. Poplatok za nevyužívanie sa uplatní takým spôsobom, aby motivoval na efektívne využívanie kapacity. Vyberanie tohto poplatku od žiadateľov, ktorým bola pridelená vlaková trasa, je povinné vtedy, keď pravidelne nevyužívajú pridelené trasy alebo ich časti. Pokiaľ ide o uloženie tohto poplatku, manažéri infraštruktúry uverejnia v podmienkach používania siete kritériá, na základe ktorých sa určí, čo sa považuje za takéto nevyužívanie trás alebo ich častí. Regulačný orgán uvedený v článku 55 vykoná kontrolu týchto kritérií v súlade s článkom 56. Platby týchto poplatkov uskutoční buď žiadateľ, alebo železničný podnik určený v súlade s článkom 41 ods. 1. Manažér infraštruktúry musí byť vždy schopný informovať ktorúkoľvek zainteresovanú stranu o kapacite infraštruktúry, ktorá už bola pridelená používateľským železničným podnikom. | N | 513/2009 Z.z v znení návrhu | § 59  O: 3 až 5 | (3) V systéme spoplatňovania možno zaviesť aj rezervačné ceny. Rezervačné ceny sú platby za pridelenú kapacitu železničnej infraštruktúry, ktorú žiadateľ nevyužíva. Rezervačné ceny treba uplatňovať tak, aby sa nimi žiadatelia motivovali na efektívne využívanie pridelenej kapacity infraštruktúry.  (4) Uplatnenie rezervačnej ceny voči žiadateľovi, ktorému bola pridelená vlaková trasa, je povinné, ak pravidelne nevyužíva pridelené trasy alebo ich časti. Manažér infraštruktúry zverejní v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37 kritériá, na základe ktorých sa určí, čo sa považuje za takéto nevyužívanie pridelených trás alebo ich častí. Tieto kritériá podliehajú kontrole regulačného orgánu.  (5) Manažér infraštruktúry musí byť vždy schopný na požiadanie bezodkladne informovať železničné podniky a iných užívateľov železničnej infraštruktúry o kapacite infraštruktúry, ktorá bola pridelená železničným podnikom. | Ú |  |
| Č:37  O:1 | Článok 37  Spolupráca v súvislosti so systémami spoplatňovania v rámci viacerých sietí  1. Členské štáty zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry navzájom spolupracovali, aby bolo možné uplatňovanie efektívnych režimov spoplatňovania a združovanie v záujme koordinácie spoplatňovania alebo v záujme spoplatňovania prevádzky služieb vlakovej dopravy, ktoré zasahujú do viac ako jednej siete infraštruktúry železničného systému v rámci Únie. Manažéri infraštruktúry sa hlavne usilujú o to, aby zaručili optimálnu konkurencieschopnosť medzinárodnej železničnej dopravy a zabezpečili efektívne využívanie železničných sietí. Na tento účel zavedú primerané postupy v súlade s pravidlami ustanovenými v tejto smernici. | N |  | § 61a | § 61a  Spolupráca v oblasti systémov spoplatňovania na viacerých železničných sieťach  Manažér infraštruktúry spolupracuje s manažérmi infraštruktúry iných železničných sietí pri uplatňovaní efektívnych režimov spoplatňovania a dosiahnutia optimálnej konkurencieschopnosti medzinárodnej železničnej dopravy a zabezpečení efektívneho využívania železničnej siete. Združujú sa v záujme koordinácie spoplatňovania alebo v záujme spoplatňovania prevádzky služieb železničnej dopravy, ktoré zasahujú do niekoľkých železničných sietí. Na tieto účely zavedú primerané postupy. | Ú |  |
| O:2 | 2. Na účely odseku 1 tohto článku členské štáty zabezpečia spoluprácu manažérov infraštruktúry v záujme efektívneho uplatňovania príplatkov podľa článku 32 a systémov výkonnosti podľa článku 35 v prípade dopravy zasahujúcej do viac ako jednej siete v rámci železničného systému Únie. | N |  | § 61a | § 61a  Spolupráca v oblasti systémov spoplatňovania na viacerých železničných sieťach  Manažér infraštruktúry spolupracuje s manažérmi infraštruktúry iných železničných sietí pri uplatňovaní efektívnych režimov spoplatňovania a dosiahnutia optimálnej konkurencieschopnosti medzinárodnej železničnej dopravy a zabezpečení efektívneho využívania železničnej siete. Združujú sa v záujme koordinácie spoplatňovania alebo v záujme spoplatňovania prevádzky služieb železničnej dopravy, ktoré zasahujú do niekoľkých železničných sietí. Na tieto účely zavedú primerané postupy. | Ú |  |
| Č:38  O:1 | ODDIEL 3  Prideľovanie kapacity infraštruktúry  Článok 38  Práva na kapacitu  1. Kapacitu prideľuje manažér infraštruktúry. Keď je raz pridelená žiadateľovi, nesmie byť príjemcom prevedená na iný podnik alebo inú dopravnú službu.  Akékoľvek obchodovanie s kapacitou infraštruktúry je zakázané a má za následok vylúčenie z ďalšieho prideľovania kapacity.  Využitie kapacity železničným podnikom pri výkone obchodnej činnosti žiadateľa, ktorý nie je železničným podnikom, sa nepovažuje za prevod. | N | 513/2009 Z.z. | § 40  O:1,2 | (1) Kapacitu infraštruktúry prideľuje manažér infraštruktúry na základe rámcových pravidiel. V rámcových pravidlách určí najmä  a) spôsob prideľovania kapacity infraštruktúry,  b) základné náležitosti žiadosti o pridelenie,  c) časové obdobia, na ktoré sa kapacita prideľuje,  d) pravidlá uzavierania rámcových dohôd,  e) pravidlá posudzovania účelu používania železničnej infraštruktúry,  f) vzor zmluvy upravujúcej práva a povinnosti manažéra infraštruktúry a žiadateľov a  g) spôsob a lehoty informovania o obsahu rámcových pravidiel.  (2) Obchodovanie s pridelenou kapacitou infraštruktúry medzi jej príjemcami je zakázané a má za následok vylúčenie príjemcu z ďalšieho prideľovania. Raz pridelenú kapacitu infraštruktúry nemôže jej príjemca previesť na inú osobu; to neplatí, ak príjemca, ktorý nie je železničným podnikom, umožní pri výkone svojej obchodnej činnosti využitie pridelenej kapacity infraštruktúry železničnému podniku. Takéto umožnenie využitia kapacity infraštruktúry sa na účely ďalšieho prideľovania nepovažuje za jej prevod. | Ú |  |
| O:2 | 2. Právo na používanie určitej kapacity infraštruktúry vo forme vlakovej trasy sa môže udeliť žiadateľom maximálne na obdobie platnosti jedného cestovného poriadku.  Manažér infraštruktúry a žiadateľ môžu podľa článku 42 uzavrieť rámcovú dohodu o využití kapacity príslušnej železničnej infraštruktúry na dlhšie obdobie, než je jedno obdobie platnosti cestovného poriadku. | N | 513/2009 Z.z. | § 40  O:3  V:1,2 | Prideliť kapacitu infraštruktúry vo forme vlakovej trasy možno žiadateľovi najdlhšie na čas platnosti jedného cestovného poriadku železničnej siete (ďalej len "cestovný poriadok"). Manažér infraštruktúry môže so žiadateľom uzavrieť rámcovú dohodu o využívaní kapacity infraštruktúry na dlhšie obdobie, ako je čas platnosti jedného cestovného poriadku. | Ú |  |
| O:3 | 3. Príslušné práva a povinnosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov z hľadiska pridelenia kapacity sa stanovia v zmluvách alebo právnych predpisoch členských štátov. | N | 513/2009 Z.z. | § 40  O: 3  V:3 | Konkrétne práva a povinnosti manažéra infraštruktúry a žiadateľa týkajúce sa pridelenej kapacity infraštruktúry sa upravia v zmluve o pridelení kapacity infraštruktúry. | Ú |  |
| O:4 | 4. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány. S cieľom umožniť im posúdiť, či je účelom medzinárodnej dopravy prepravovať cestujúcich na trase medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch a aký je možný hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme, regulačné orgány zabezpečia, aby bol informovaný ktorýkoľvek príslušný orgán, ktorý zadal zákazku na vykonanie železničnej osobnej dopravy na uvedenej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, ktorýkoľvek iný zúčastnený príslušný orgán s právom obmedziť prístup podľa článku 11 a ktorýkoľvek železničný podnik plniaci zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase uvedenej medzinárodnej osobnej dopravy. | N | 513/2009 Z.z. | § 40  O: 4 | (4) Ak žiadateľ mieni požiadať manažéra infraštruktúry o pridelenie kapacity infraštruktúry so zámerom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu, ktorej základným účelom je prepraviť cestujúcich medzi stanicami umiestnenými tak v Slovenskej republike, ako aj v inom členskom štáte, upovedomí o tom manažérov infraštruktúry a regulačné orgány týchto štátov. S cieľom umožniť posúdenie účelu prepravy cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v Slovenskej republike a v inom členskom štáte a jej možného hospodárskeho vplyvu na existujúce zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v týchto štátoch regulačný orgán zabezpečí na celej navrhovanej medzinárodnej vlakovej trase informovanie objednávateľov dopravných služieb uzavierajúcich zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme a železničné podniky, ktoré plnia záväzok z týchto zmlúv. | Ú |  |
| Č:39  O:1 | Článok 39  Prideľovanie kapacity  1. Členské štáty môžu ustanoviť rámec prideľovania kapacity infraštruktúry, pričom musia dodržiavať požiadavku nezávislosti riadenia podniku stanovenú v článku 4. Stanovia sa špecifické pravidlá prideľovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí vykonanie prideľovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí najmä to, aby sa kapacita infraštruktúry prideľovala spravodlivým a nediskriminačným spôsobom a v súlade s právom Únie. | N | 513/2009 Z.z. | § 34  O:6  P:a)  § 40  O:1 | (6) Manažér infraštruktúry je okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy podľa § 30 povinný  a) prideľovať spravodlivým a nediskriminačným spôsobom železničným podnikom kapacitu železničnej infraštruktúry (ďalej len "kapacita infraštruktúry") až do vyčerpania celej kapacity železničnej infraštruktúry a uzatvárať s nimi za rovnakých a nediskriminačných podmienok zmluvu o prístupe k železničnej infraštruktúre,  (1) Kapacitu infraštruktúry prideľuje manažér infraštruktúry na základe rámcových pravidiel. V rámcových pravidlách určí najmä  a) spôsob prideľovania kapacity infraštruktúry,  b) základné náležitosti žiadosti o pridelenie,  c) časové obdobia, na ktoré sa kapacita prideľuje,  d) pravidlá uzavierania rámcových dohôd,  e) pravidlá posudzovania účelu používania železničnej infraštruktúry,  f) vzor zmluvy upravujúcej práva a povinnosti manažéra infraštruktúry a žiadateľov a  g) spôsob a lehoty informovania o obsahu rámcových pravidiel. | Ú |  |
| O:2 | 2. Manažéri infraštruktúry rešpektujú obchodné tajomstvo týkajúce sa informácií, ktoré sú im poskytnuté. | N | 513/2009 Z.z. | § 42  O:9 | (9) Manažér infraštruktúry je povinný rešpektovať obchodné tajomstvo vzťahujúce sa na informácie poskytnuté žiadateľmi. | Ú |  |
| Č:40  O:1 | Článok 40  Spolupráca pri prideľovaní kapacity infraštruktúry v rámci viacerých sietí  1. Členské štáty zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry spolupracovali tak, aby umožnili efektívne vytváranie a prideľovanie kapacity infraštruktúry, ktorá zasahuje do niekoľkých sietí železničného systému v rámci Únie, ako aj na základe rámcových dohôd uvedených v článku 42. Manažéri infraštruktúry stanovia primerané postupy na základe pravidiel ustanovených v tejto smernici a zodpovedajúcim spôsobom organizujú vlakové trasy prekračujúce viac ako jednu sieť.  Členské štáty zabezpečia, aby zástupcovia manažérov infraštruktúry, ktorých rozhodnutia týkajúce sa prideľovania majú vplyv na iných manažérov infraštruktúry, spolupracovali v záujme koordinácie prideľovania alebo v záujme prideľovania všetkej príslušnej kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni bez toho, aby boli dotknuté osobitné pravidlá v právnych predpisoch Únie týkajúce sa sietí orientovaných na železničnú nákladnú dopravu. Zásady a kritériá prideľovania kapacity stanovené v rámci tejto spolupráce uverejnia manažéri infraštruktúry vo svojich podmienkach používania siete v súlade s prílohou IV bodom 3. Na týchto postupoch sa môžu podieľať príslušní zástupcovia manažérov infraštruktúry z tretích krajín. | N | 513/2009 Z.z. | § 41  O: 1,2 | (1) Manažéri infraštruktúry spolupracujú s manažérmi infraštruktúry iných železničných sietí, aby umožnili efektívne vytváranie a prideľovanie kapacity infraštruktúry, ktorá zasahuje do niekoľkých železničných sietí. Organizujú medzinárodné vlakové trasy, najmä na železničných tratiach v rámci transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy, a určujú postupy na ich zabezpečenie. Manažér infraštruktúry poskytuje regulačnému orgánu informácie o postupoch prideľovania kapacity infraštruktúry a informácie zo systémov prideľovania kapacity infraštruktúry.  (2) Postupy určené na koordináciu prideľovania kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni združujú zástupcov manažérov infraštruktúry za všetky železničné infraštruktúry, ktorých prideľovanie majú vplyv na viac ako jedného ďalšieho manažéra infraštruktúry. Na týchto postupoch sa môžu podieľať aj manažéri infraštruktúry tretích štátov. Na rokovania o týchto postupoch manažér infraštruktúry pozýva aj zástupcu Európskej komisie ako pozorovateľa. | Ú |  |
| O:2 | 2. Komisia je informovaná o hlavných zasadaniach, na ktorých sa vypracúvajú spoločné zásady a postupy prideľovania infraštruktúry, a je na tieto zasadania pozývaná, aby sa na nich zúčastnila ako pozorovateľ. Regulačným orgánom sa poskytujú dostatočné informácie o vývoji spoločných zásad a postupov prideľovania infraštruktúry a informácie zo systémov prideľovania založených na informačných technológiách, aby mohli nad nimi vykonávať regulačný dohľad v súlade s článkom 56. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 41  O: 2 | (2) Postupy určené na koordináciu prideľovania kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni združujú zástupcov manažérov infraštruktúry za všetky železničné infraštruktúry, ktorých prideľovanie majú vplyv na viac ako jedného ďalšieho manažéra infraštruktúry. Na týchto postupoch sa môžu podieľať aj manažéri infraštruktúry tretích štátov. Na rokovania o týchto postupoch manažér infraštruktúry pozýva aj zástupcu Európskej komisie ako pozorovateľa. Manažér infraštruktúry poskytuje regulačnému orgánu informácie o postupoch prideľovania kapacity infraštruktúry a informácie zo systémov prideľovania kapacity infraštruktúry. | Ú |  |
| O:3 | 3. Na každom zasadnutí alebo pri inej činnosti konanej s cieľom prideľovať kapacitu infraštruktúry pre transsieťové vlakové služby prijímajú rozhodnutia len zástupcovia manažérov infraštruktúry. | N | 513/2009 Z.z. | § 41  O: 3 | (3) Na zasadaniach alebo pri iných činnostiach konaných s cieľom prideľovať kapacitu infraštruktúry pre transsieťové železničné dopravné služby majú rozhodovacie právo len zástupcovia manažérov infraštruktúry. | Ú |  |
| O:4 | 4. Účastníci spolupráce uvedení v odseku 1 zabezpečia, aby ich členstvo, spôsob práce a všetky relevantné kritériá, ktoré používajú na posudzovanie a prideľovanie kapacity infraštruktúry, boli verejne dostupné. | N | 513/2009 Z.z. | § 41  O:4 | (4) Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť verejnú prístupnosť dohodnutých postupov, spôsobov práce a kritérií používaných na posudzovanie a prideľovanie kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni. | Ú |  |
| O:5 | 5. V rámci spolupráce uvedenej v odseku 1 manažéri infraštruktúry posúdia potrebu medzinárodných vlakových trás a môžu ich v prípade potreby navrhovať a organizovať, aby uľahčili prevádzku nákladných vlakov, na základe žiadosti ad hoc podľa článku 48.  Takéto vopred dohodnuté medzinárodné vlakové trasy sú dostupné žiadateľom prostredníctvom ktoréhokoľvek zúčastneného manažéra infraštruktúry. | N | 513/2009 Z.z. | § 41  O:5,6 | (5) Manažér infraštruktúry je povinný predkladať na posúdenie dotknutým manažérom infraštruktúry spravujúcim iné železničné siete návrhy železničných podnikov na organizáciu medzinárodných vlakových trás, aby sa uľahčila prevádzka nákladných vlakov v medzinárodnej doprave.  (6) Takéto dohodnuté medzinárodné vlakové trasy na viacerých železničných sieťach sú dostupné žiadateľom prostredníctvom manažéra infraštruktúry zúčastneného na dohode. | Ú |  |
| Č:41  O:1 | Článok 41  Žiadatelia  1. Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môžu podávať žiadatelia. Aby bolo možné túto kapacitu infraštruktúry využívať, žiadatelia určia železničný podnik, ktorý uzavrie dohodu s manažérom infraštruktúry podľa článku 28. Nie je tým dotknuté právo žiadateľov uzavierať dohody s manažérmi infraštruktúry podľa článku 44 ods. 1. | N | 513/2009  Z.z. v znení návrhu | § 42  O: 1 | (1) Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môžu podávať železničné podniky a ich medzinárodné zoskupenia, ako aj iné osoby, ktoré majú záujem na jej získaní s cieľom prevádzkovať železničnú dopravu, najmä prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, odosielatelia a príjemcovia tovaru.  Žiadateľ, ktorý nie je železničným podnikom, môže splnomocniť železničný podnik na uzavretie zmluvy s manažérom infraštruktúry o prístupe na železničnú infraštruktúru do termínu určeného v podmienkach používania siete. | Ú |  |
| O:2 | 2. Manažér infraštruktúry môže stanoviť požiadavky pre žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov a využitia infraštruktúry budú splnené. Také požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Konkretizujú sa v podmienkach používania siete uvedených v prílohe IV bode 3 písm. b). Môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktorá neprekračuje primeranú úroveň a ktorá je proporcionálna k rozsahu uvažovanej úrovne činnosti žiadateľa, a ubezpečenie o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa pridelenia kapacity. | N | 513/2009 Z.z. | § 42  O:2,3 | (2) Manažér infraštruktúry môže určiť, aké požiadavky musia splniť žiadatelia, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov z využívania železničnej infraštruktúry budú naplnené. Takéto požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné a musia byť vopred zverejnené ako časť princípov prideľovania kapacity infraštruktúry uvedených v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37.  (3) Požiadavky podľa odseku 2 môžu zahŕňať určenie finančnej záruky, ktorá nesmie presiahnuť úroveň primeranú predpokladanému rozsahu činnosti žiadateľa na pridelenej kapacite infraštruktúry, ubezpečenie žiadateľa o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa pridelenej kapacity infraštruktúry. | Ú |  |
| O:3 | 3. Komisia prijme pred 16. jún 2015 vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:42  O:1 | Článok 42  Rámcové dohody  1. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, môže byť medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom uzavretá rámcová dohoda. Rámcová dohoda spresňuje charakteristiky kapacity infraštruktúry požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi na obdobie presahujúce jedno obdobie platnosti cestovného poriadku.  Rámcová dohoda nešpecifikuje podrobne vlakovú trasu, ale musí byť vypracovaná tak, aby uspokojila oprávnené obchodné potreby žiadateľa. Členský štát môže požadovať predchádzajúce schválenie tejto rámcovej dohody regulačným orgánom uvedeným v článku 55 tejto smernice. | N | 513/2009 Z.z. | §43  O:1  V:2  § 43  O:2  V:1 | Rámcová dohoda upresňuje charakteristiky kapacity infraštruktúry požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi, vrátane frekvencie vlakov, objemu a kvality vlakových trás; môže obsahovať zmluvné pokuty pre prípad neplnenia alebo jednostrannej zmeny rámcovej dohody alebo predčasného skončenia jej platnosti odstúpením alebo vypovedaním.  Rámcová dohoda by mala v rámci možností železničnej siete vyhovovať oprávneným obchodným potrebám žiadateľa, najmä ak ide o železničný podnik prevádzkujúci železničnú dopravu na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme alebo medzinárodnú železničnú dopravu, a zároveň umožňovať vykonávať priebežne zmeny alebo obmedzenia zmluvných podmienok z dôvodu lepšieho využitia kapacity infraštruktúry. | Ú |  |
| O:2 | 2. Rámcové dohody nesmú vylučovať použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo dopravnými službami. | N | 513/2009 Z.z. | § 43  O:2  V:2 | Rámcová dohoda však nesmie vylučovať z používania železničnej infraštruktúry iných žiadateľov | Ú |  |
| O:3 | 3. Rámcové dohody musia umožňovať zmenu a doplnenie alebo obmedzenie v nich stanovených podmienok, aby bolo možné lepšie využitie železničnej infraštruktúry. | N | 513/2009 Z.z. | § 43  O:2  V:1 | Rámcová dohoda by mala v rámci možností železničnej siete vyhovovať oprávneným obchodným potrebám žiadateľa, najmä ak ide o železničný podnik prevádzkujúci železničnú dopravu na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme alebo medzinárodnú železničnú dopravu, a zároveň umožňovať vykonávať priebežne zmeny alebo obmedzenia zmluvných podmienok z dôvodu lepšieho využitia kapacity infraštruktúry. | Ú |  |
| O:4 | 4. Rámcové dohody môžu obsahovať sankcie pre prípad zmeny alebo vypovedania dohody. | N | 513/2009 Z.z. | §43  O:1  V:2 | Rámcová dohoda upresňuje charakteristiky kapacity infraštruktúry požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi, vrátane frekvencie vlakov, objemu a kvality vlakových trás; môže obsahovať zmluvné pokuty pre prípad neplnenia alebo jednostrannej zmeny rámcovej dohody alebo predčasného skončenia jej platnosti odstúpením alebo vypovedaním. | Ú |  |
| O:5 | 5. Rámcové dohody sa v zásade uzatvárajú na obdobie piatich rokov a môžu sa predĺžiť na také isté obdobie, akým bola ich pôvodná dĺžka trvania. Manažér infraštruktúry môže v špecifických prípadoch súhlasiť s kratším alebo dlhším obdobím. Akékoľvek obdobie dlhšie než päť rokov musí byť zdôvodnené existenciou obchodných zmlúv, osobitných investícií alebo rizík. | N | 513/2009 Z.z. | § 43  O:3 | (3) Rámcová dohoda sa uzatvára spravidla na päť rokov s možnosťou predĺženia jej platnosti na rovnaké obdobie, na aké bola uzatvorená. Manažér infraštruktúry môže na návrh žiadateľa uzatvoriť rámcovú dohodu na dlhšie alebo kratšie obdobie. Uzatvorenie rámcovej dohody na dlhšie obdobie, než je päť rokov, však musí byť odôvodnené existenciou obchodných zmlúv, vynaložených osobitných investícií alebo predpokladaných rizík. | Ú |  |
| O:6 | 6. Rámcové dohody na služby, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru uvedenú v článku 49, ktorá si vyžaduje značné a dlhodobé investície, ktoré žiadateľ riadne odôvodní, môžu byť uzatvorené na obdobie 15 rokov. Každé obdobie dlhšie než 15 rokov je povolené len vo výnimočných prípadoch, najmä v prípade rozsiahlych, dlhodobých investícií a najmä ak sa na takúto investíciu vzťahujú zmluvné záväzky zahŕňajúce viacročný plán amortizácie.  V takýchto výnimočných prípadoch môže rámcová dohoda stanoviť podrobné charakteristiky kapacity, ktorá sa má poskytnúť žiadateľovi na obdobie trvania rámcovej dohody. Tieto charakteristiky môžu zahŕňať frekvenciu, objem a kvalitu vlakových trás. Manažér infraštruktúry môže znížiť vyhradenú kapacitu, ktorá sa aspoň jeden mesiac využívala menej, než je prahová kvóta stanovená v článku 52.  Počiatočná rámcová dohoda sa môže od 1. januára 2010 vypracovať na obdobie piatich rokov a môže sa obnoviť raz na základe charakteristík kapacity, ktorú využívajú žiadatelia vykonávajúci dopravu pred 1. januárom 2010, s cieľom zohľadniť špecializované investície alebo existenciu obchodných zmlúv. Regulačný orgán uvedený v článku 55 zodpovedá za povolenie nadobudnutia platnosti tejto dohody. | N | 513/2009 Z.z. | § 43  O:4,5 | (4) Rámcovú dohodu na dopravné služby, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru, možno uzatvoriť až na 15 rokov. Podmienkami na uzatvorenie takejto rámcovej dohody sú, že špecializovaná infraštruktúra si vyžiadala značné a dlhodobé investície a že na takúto investíciu sú uzatvorené zmluvy vrátane viacročných plánov amortizácie.  (5) Ak ide o rámcovú dohodu podľa odseku 4, žiadateľ môže vyžadovať presné vymedzenie charakteristík kapacity špecializovanej infraštruktúry ( § 47) vrátane frekvencie vlakov, objemu a kvality vlakových trás, ktoré sa mu majú poskytnúť na obdobie trvania platnosti rámcovej dohody. Manažér infraštruktúry môže počas platnosti rámcovej dohody znížiť vyhradenú kapacitu, ktorá sa najmenej jeden mesiac využívala menej, než je limit využívania vlakovej trasy stanovený v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37. | Ú |  |
| O:7 | 7. Pri rešpektovaní obchodného tajomstva sú všeobecné ustanovenia každej rámcovej dohody prístupné ktorejkoľvek zainteresovanej strane. | N | 513/2009 Z.z. | § 43  O:6 | (6) Všeobecné ustanovenia každej rámcovej dohody bez ustanovení obsahujúcich obchodné tajomstvo musia byť prístupné iným žiadateľom. | Ú |  |
| O:7 | 8. Komisia na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov, ako aj na základe činností siete uvedených v článku 57 ods. 1 prijme opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:43  O:1 | Článok 43  Harmonogram procesu prideľovania  1. Manažér infraštruktúry sa riadi plánom prideľovania kapacity stanoveným v prílohe VII. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:2  P:a)-d)  § 44  O: 7,8 | (2) Po uzavretí dohôd podľa odseku 1 manažér infraštruktúry zostavuje cestovný poriadok podľa plánu prideľovania kapacity infraštruktúry v týchto lehotách:  a) cestovný poriadok sa zostavuje raz za kalendárny rok,  b) žiadosti o pridelenie kapacity sa musia doručiť manažérovi infraštruktúry najneskôr 12 mesiacov pred dňom nadobudnutia platnosti cestovného poriadku,  c) najneskôr 11 mesiacov pred dňom nadobudnutia platnosti cestovného poriadku manažér infraštruktúry určí predbežné medzinárodné vlakové trasy dohodnuté podľa odseku 1 a následne dbá, aby sa tieto dohodnuté trasy v ďalšom procese rešpektovali,  d) najneskôr štyri mesiace po uplynutí lehoty určenej na podávanie žiadostí, manažér infraštruktúry vypracuje na základe dohôd podľa odseku 1, požiadaviek železničných podnikov a iných žiadateľov návrh cestovného poriadku na ďalšie rokovania podľa odseku 5 s cieľom racionalizovať využívanie železničnej siete a uspokojiť prepravné potreby obyvateľstva a odosielateľov a príjemcov tovaru.  (7) Ak sa manažéri infraštruktúry nedohodnú inak, zmena cestovného poriadku celoštátnej dopravy sa uskutočňuje každoročne o polnoci v druhú sobotu v decembri. Ak potreba zmeny alebo inej úpravy cestovného poriadku vznikne až po zimných mesiacoch najmä z dôvodu zohľadnenia zmien regionálnych cestovných poriadkov, z dôvodu koordinácie s inými druhmi dopravy, najmä z riešenia paralelných dopravných služieb s verejnou autobusovou dopravou, alebo z dôvodu dodatočného pridelenia voľnej kapacity infraštruktúry, zmena sa spravidla uskutoční o polnoci v druhú sobotu v júni. Ak je to nevyhnutné z iného dôležitého dôvodu, najmä z prevádzkových potrieb alebo uskutočnenia plánovaných opráv železničných tratí, zmenu alebo inú úpravu cestovného poriadku možno uskutočniť aj v inom termíne.  (8) Ak má zmena alebo iná úprava cestovných poriadkov vplyv na medzinárodnú dopravu, dohodu manažérov infraštruktúry, ktorí spravujú nadväzujúce železničné siete, o rozsahu a termíne takejto zmeny musí manažér infraštruktúry informovať Európsku komisiu. | Ú |  |
| O:2 | 2. Komisia má v súlade s článkom 60 právomoc prijímať delegované akty v súvislosti s určitými zmenami a doplneniami prílohy VII. Po konzultácii so všetkými manažérmi infraštruktúry preto môže byť príloha VII zmenená a doplnená tak, aby sa zohľadnili prevádzkové aspekty procesu prideľovania. Tieto zmeny a doplnenia musia vychádzať z toho, čo je vzhľadom na získané skúsenosti potrebné na zaistenie efektívneho procesu prideľovania a na zohľadnenie prevádzkových záujmov manažérov infraštruktúry. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:3 | 3. Manažéri infraštruktúry sa pred tým, než začnú konzultácie o návrhu cestovného poriadku, dohodnú s ostatnými príslušnými manažérmi infraštruktúry na tom, ktoré medzinárodné vlakové trasy sa zahrnú do cestovného poriadku. Zmeny sú možné len vtedy, ak sú absolútne nevyhnutné. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:1 | (1) Manažér infraštruktúry pred začatím rokovaní o novom cestovnom poriadku dohodne s manažérmi infraštruktúry, ktorí spravujú nadväzujúce železničné siete, ktoré medzinárodné vlakové trasy zahrnú do cestovných poriadkov nadväzujúcich železničných sietí. Zmeny takto dohodnutých medzinárodných vlakových trás sú možné len výnimočne z nevyhnutných prevádzkových dôvodov a po dohode ostatných zúčastnených manažérov infraštruktúry. | Ú |  |
| Č:44  O:1 | Článok 44  Žiadosti  1. Žiadatelia môžu podľa verejného alebo súkromného práva požiadať manažéra infraštruktúry o uzavretie dohody udeľujúcej práva na používanie železničnej infraštruktúry za poplatok stanovený podľa kapitoly IV oddielu 2. | N | 513/2009 Z.z. | § 34  O:6  P:a)  § 42  O:1  V:1 | (6) Manažér infraštruktúry je okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy podľa § 30 povinný  a) prideľovať spravodlivým a nediskriminačným spôsobom železničným podnikom kapacitu železničnej infraštruktúry (ďalej len "kapacita infraštruktúry") až do vyčerpania celej kapacity železničnej infraštruktúry a uzatvárať s nimi za rovnakých a nediskriminačných podmienok zmluvu o prístupe k železničnej infraštruktúre,  (1) Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môžu podávať železničné podniky a ich medzinárodné zoskupenia, ako aj iné osoby, ktoré majú záujem na jej získaní s cieľom prevádzkovať železničnú dopravu, najmä prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, odosielatelia a príjemcovia tovaru. | Ú |  |
| O:2 | 2. Žiadosti týkajúce sa pravidelného cestovného poriadku musia byť v súlade s termínmi stanovenými v prílohe VII. | N | 513/2009 Z.z. | § 42  O: 7 | (7) Žiadosti týkajúce sa grafikonu vlakovej dopravy musia byť podané v lehotách podľa plánu prideľovania kapacity infraštruktúry. | Ú |  |
| O:3 | 3. Žiadateľ, ktorý je stranou rámcovej dohody, podáva žiadosť v súlade s touto dohodou. | N | 513/2009 Z.z. | § 42  O:8 | (8) Žiadateľ, ktorý je stranou rámcovej dohody podľa § 43, podáva žiadosť v lehote dohodnutej v rámcovej dohode. | Ú |  |
| O:4 | 4. Pokiaľ ide o vlakové trasy zasahujúce do viac ako jednej siete, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby žiadatelia mohli podať žiadosť jednotnému kontaktnému miestu, ktorým je buď spoločný orgán zriadený manažérmi infraštruktúry, alebo jeden z manažérov infraštruktúry na vlakovej trase. Tento manažér infraštruktúry je potom oprávnený konať v mene žiadateľa pri hľadaní kapacity u ostatných príslušných manažérov infraštruktúry. Touto požiadavkou nie je dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu ( 1 ). | N | 513/2009 Z.z. | § 42  O:5,6 | (5) Žiadateľ môže požiadať manažéra infraštruktúry o pridelenie kapacity infraštruktúry zasahujúcej do niekoľkých železničných sietí. Manažér infraštruktúry, ktorý takúto žiadosť dostal, je oprávnený konať v mene žiadateľa pri hľadaní potrebnej kapacity u manažérov infraštruktúry spravujúcich iné železničné siete.  (6) Ak manažéri infraštruktúry, spravujúci nadväzujúce železničné siete, založili združenie s právnou subjektivitou, manažér infraštruktúry je povinný zverejniť, že žiadateľ môže podať žiadosť priamo na takéto združenie. | Ú |  |
| Č:45  O:1 | Článok 45  Plánovanie  1. Manažér infraštruktúry, pokiaľ je to možné, vyhovie všetkým žiadostiam o kapacitu infraštruktúry vrátane žiadostí o vlakové trasy zasahujúce do niekoľkých sietí a zohľadní, pokiaľ je to možné, všetky obmedzenia týkajúce sa žiadateľov vrátane ekonomického vplyvu na ich podnikanie. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:3 | (3) Ak je to možné, manažér infraštruktúry je povinný vyhovieť všetkým požiadavkám na kapacitu infraštruktúry, vrátane požiadaviek na vlakové trasy prechádzajúce viac než jednou železničnou sieťou, a zohľadniť všetky obmedzenia žiadateľov, vrátane ekonomického vplyvu na ich podnikanie. | Ú |  |
| O:2 | 2. Manažér infraštruktúry môže uprednostniť špecifické dopravné služby v procese plánovania a koordinácie len v prípadoch uvedených v článkoch 47 a 49. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:4 | (4) Manažér infraštruktúry môže v procese plánovania a koordinácie uprednostniť špecifické požiadavky na dopravné služby len vtedy, ak je železničná infraštruktúra preťažená alebo ak ide o špecializovanú infraštruktúru. | Ú |  |
| O:3 | 3. Manažér infraštruktúry prekonzultuje so zainteresovanými stranami návrh cestovného poriadku a umožní im predkladať stanoviská v lehote najmenej jedného mesiaca. Medzi zainteresované strany patria všetci, ktorí podali žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry, a iné strany, ktoré si želajú predložiť pripomienky k cestovnému poriadku z hľadiska jeho možného vplyvu na ich schopnosť obstarania železničných dopravných služieb počas platnosti príslušného cestovného poriadku. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:5 | (5) Manažér infraštruktúry prerokuje návrh cestovného poriadku so zainteresovanými osobami a určí im primeranú lehotu na predkladanie pripomienok a návrhov, ktorá nesmie byť kratšia ako jeden mesiac. Medzi zainteresované osoby patria všetci žiadatelia o pridelenie kapacity infraštruktúry, objednávatelia dopravných služieb, ako aj ďalšie osoby, ktoré podávajú pripomienky k návrhu cestovného poriadku z hľadiska jeho vplyvu na ich možnosť poskytovať dopravné služby počas platnosti cestovného poriadku. | Ú |  |
| O:4 | 4. Manažér infraštruktúry prijme vhodné opatrenia potrebné na to, aby sa zaoberal všetkými vyjadrenými pripomienkami. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:6  V:1 | Manažér infraštruktúry prijme opatrenia na to, aby vybavil všetky uplatnené pripomienky. | Ú |  |
| Č:46  O:1 | Článok 46  Koordinačný proces  1. Ak počas plánovacieho procesu uvedeného v článku 45 manažér infraštruktúry zistí rozpory medzi rôznymi žiadosťami, pokúsi sa ich vyriešiť pomocou koordinácie žiadostí tak, aby ich uspokojil čo možno najlepšie. | N | 513/2009 Z.z. | § 45  O:1  V: 1 | (1) Ak počas prípravy cestovného poriadku manažér infraštruktúry zistí rozpory medzi rôznymi požiadavkami na obsah cestovného poriadku, pokúsi sa ich vyriešiť rokovaním so žiadateľmi tak, aby čo možno najlepšie uspokojil všetky ich požiadavky. | Ú |  |
| O:2 | 2. Pokiaľ vznikne situácia vyžadujúca si koordináciu, manažér infraštruktúry má právo v primeranom rozsahu navrhnúť kapacitu infraštruktúry, ktorá sa odlišuje od požadovanej kapacity. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 45  O:2 | (2) V rámci koordinácie manažér infraštruktúry má právo navrhnúť žiadateľom kapacitu infraštruktúry, ktorá sa v primeranom rozsahu odlišuje od nimi požadovanej, napríklad ju primerane skráti alebo uprednostní vlakové trasy, ktoré sú prioritami určenými objednávateľom dopravných služieb na zabezpečenie dopravnej obslužnosti na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. | Ú |  |
| O:3  P:a)  P:b)  P:c)  P:d) | 3. Manažér infraštruktúry sa pokúsi pomocou konzultácie s príslušnými žiadateľmi vyriešiť každý rozpor. Táto konzultácia sa zakladá na tom, že sa v primeranom čase, bezplatne a v písomnej alebo elektronickej podobe zverejnia tieto informácie:  a) vlakové trasy požadované všetkými ostatnými žiadateľmi na tých istých tratiach;  b) vlakové trasy predbežne pridelené všetkým ostatným žiadateľom na tých istých tratiach;  c) alternatívne vlakové trasy navrhnuté na príslušných tratiach v súlade s odsekom 2;  d) presné vymedzenie kritérií používaných v procese prideľovania kapacity.  Tieto informácie sa v súlade s článkom 39 ods. 2 poskytnú bez toho, aby sa zverejnila totožnosť ostatných žiadateľov, pokiaľ dotknutí žiadatelia s týmto zverejnením nesúhlasili. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 45 O: 1  V: 2 | Na účely rokovania manažér infraštruktúry v primeranom čase bezplatne poskytuje žiadateľom o kapacitu infraštruktúry písomne alebo elektronicky informácie o požadovaných vlakových trasách a o vlakových trasách predbežne pridelených na tých istých tratiach, o alternatívnych vlakových trasách a o kritériách prideľovania kapacity infraštruktúry. Informáciu o totožnosti ostatných žiadateľov manažér infraštruktúry poskytuje len s ich predchádzajúcim súhlasom. | Ú |  |
| O:4 | 4. Zásady, ktorými sa riadi koordinačný proces, sú stanovené v podmienkach používania siete. Tieto prihliadajú najmä na náročnosť konštrukcie medzinárodných vlakových trás a možný vplyv zmien na iných manažérov infraštruktúry. | N | 513/2009 Z.z. | § 45  O:3 | (3) Pravidlá koordinácie, vrátane systému riešenia sporov musia byť upravené v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37. Pravidlá koordinácie zohľadňujú najmä ťažkosti pri dosahovaní dohody o medzinárodných vlakových trasách a možný vplyv zmien na manažérov infraštruktúry, ktorí spravujú nadväzujúce železničné siete. | Ú |  |
| O:5 | 5. Ak žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry nemôžu byť splnené bez koordinácie, manažér infraštruktúry sa pokúsi vyhovieť všetkým žiadostiam pomocou koordinácie. | N | 513/2009 Z.z. | § 45  O:1  V: 3 | Ak sa mu nepodarí rozpory vyriešiť rokovaním so žiadateľmi, manažér infraštruktúry ich musí riešiť formou koordinácie. | Ú |  |
| O:6 | 6. Bez toho, aby boli dotknuté existujúce odvolacie postupy a článok 56, je v prípade sporov týkajúcich sa pridelenia kapacity infraštruktúry k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa také spory mohli vyriešiť bezodkladne. Tento systém sa stanoví v podmienkach používania siete. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do 10 pracovných dní. | N | 513/2009 Z.z. | § 45  O: 4 | (4) Systém riešenia rozporov musí byť upravený v podmienkach používania železničnej siete tak, aby umožnil okamžite riešiť zistené rozpory a prijať záver do 10 pracovných dní od začiatku riešenia rozporov. | Ú |  |
| Č:47  O:1 | Článok 47  Preťažená infraštruktúra  1. Ak po koordinácii požadovaných vlakových trás a po konzultácii so žiadateľmi nemožno primerane uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu infraštruktúry, manažér infraštruktúry bezodkladne vyhlási príslušný úsek infraštruktúry za preťažený. Toto platí aj pre infraštruktúru, na ktorej sa môže očakávať nedostatočná kapacita v blízkej budúcnosti. | N | 513/2009 Z.z. | § 46  O:2 | (2) Ak nastane stav podľa odseku 1, manažér infraštruktúry musí bezodkladne vyhlásiť sporný úsek železničnej siete za preťaženú infraštruktúru. Zároveň musí uskutočniť kapacitnú analýzu podľa § 48; to neplatí, ak sa už uskutočňuje plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry podľa § 49. | Ú |  |
| O:2 | 2. Ak bola infraštruktúra vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu stanovenú v článku 50, pokiaľ sa už nerealizuje plán na zvýšenie kapacity stanovený v článku 51. | N | 513/2009 Z.z. | § 46  O:2 | (2) Ak nastane stav podľa odseku 1, manažér infraštruktúry musí bezodkladne vyhlásiť sporný úsek železničnej siete za preťaženú infraštruktúru. Zároveň musí uskutočniť kapacitnú analýzu podľa § 48; to neplatí, ak sa už uskutočňuje plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry podľa § 49. | Ú |  |
| O:3 | 3. Ak poplatky podľa článku 31 ods. 4 neboli vybrané alebo sa nedosiahol uspokojivý výsledok a infraštruktúra bola vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry môže pri prideľovaní kapacity infraštruktúry navyše uplatniť kritériá priority. |  | 513/2009 Z.z. | § 46  O:3 | (3) Ak úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, ktoré zohľadňujú nedostatok kapacity, ešte neboli vybraté alebo ak sa koordináciou nedosiahol uspokojivý výsledok a železničná infraštruktúra bola vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry môže pri prideľovaní kapacity uplatniť kritérium priority uvedené v podmienkach používania železničnej siete. Aj postupy, ktoré treba dodržiavať pri uplatňovaní kritéria priority, musia byť uvedené v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37. | Ú |  |
| O:4 | 4. Kritériá priority zohľadnia význam dopravnej služby pre spoločnosť vo vzťahu ku ktorejkoľvek inej službe, ktorá bude následne vylúčená.  Aby bol v rámci toho zaručený rozvoj primeraných dopravných služieb, najmä aby sa splnili požiadavky na verejnú službu alebo podporoval rozvoj vnútroštátnej a medzinárodnej nákladnej železničnej dopravy, môžu členské štáty za nediskriminačných podmienok prijať akékoľvek opatrenia, ktoré zabezpečia, aby tieto dopravné služby boli pri prideľovaní kapacity infraštruktúry prioritné.  Členské štáty môžu v prípade potreby poskytnúť manažérovi infraštruktúry kompenzáciu zodpovedajúcu každej strate príjmu vzťahujúcej sa na potrebu pridelenia danej kapacity niektorej dopravnej službe podľa druhého pododseku.  V týchto opatreniach a v tejto kompenzácii sa musí zohľadniť účinok tohto vylúčenia v ostatných členských štátoch. | N | 513/2009 Z.z. | § 46  O: 4  V:1  § 46  O: 5 | (4) Kritérium priority musí zohľadňovať význam jednej dopravnej služby pre spoločnosť vo vzťahu k inej dopravnej službe, ktorej poskytovanie bude vylúčené alebo obmedzené.  (5) Ak uplatnením kritéria priority dôjde k výluke niektorých dopravných služieb, a tým dôjde k strate príjmu manažéra infraštruktúry, možno manažérovi infraštruktúry stratu dotovať z verejného rozpočtu. | Ú |  |
| O:5 | 5. Pri stanovení kritérií priority sa primerane zohľadní význam nákladnej dopravy, a najmä medzinárodnej nákladnej dopravy. | N | 513/2009 Z.z. | § 46  O:4  V:2,3 | Pri výbere priorít treba zohľadniť význam medzinárodnej nákladnej dopravy a požiadavky na dopravné služby vo verejnom záujme. Prioritou pre hlavné železničné trate sú dohodnuté medzinárodné vlakové trasy v transeurópskej železničnej sieti. | Ú |  |
| O:6 | 6. Postupy, ktoré sa majú dodržiavať, a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať v prípade preťaženej infraštruktúry, sa uvedú v podmienkach používania siete. | N | 513/2009 Z.z. | Príl.13 časť A  bod 3 P:e) | 3. Časť o princípoch a kritériách prideľovania kapacity. V tejto časti sa určia všeobecné kapacitné charakteristiky železničnej infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, ako aj všetky obmedzenia týkajúce sa využívania železničnej infraštruktúry, vrátane možných kapacitných požiadaviek na jej údržbu. Tu sa špecifikujú aj postupy a lehoty, ktoré sa týkajú postupu prideľovania kapacity infraštruktúry. Táto časť obsahuje aj špecifické kritériá, ktoré sa používajú v prideľovaní kapacity infraštruktúry, najmä  e) postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané, keď je preťažená infraštruktúra, | Ú |  |
| Č:48  O:1 | Článok 48  Žiadosti ad hoc  1. Manažér infraštruktúry musí čo možno najskôr, ale najneskôr do piatich pracovných dní odpovedať na žiadosti ad hoc o jednotlivé vlakové trasy. Poskytnuté informácie o dostupnej voľnej kapacite musia byť k dispozícii všetkým žiadateľom, ktorí chcú prípadne využiť túto kapacitu. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:9 | (9) Ak sa počas platnosti cestovného poriadku vyskytne dodatočná požiadavka na vlakovú trasu, manažér infraštruktúry je povinný vybaviť takúto požiadavku do piatich pracovných dní odo dňa doručenia žiadosti. Informácia o voľnej kapacite infraštruktúry, ktorú má k dispozícii, musí byť prístupná všetkým žiadateľom, ktorý ju chcú využiť. | Ú |  |
| O:2 | 2. Manažéri infraštruktúry v prípade potreby posúdia potrebu rezervnej kapacity, ktorú majú mať k dispozícii v rámci konečného plánovaného cestovného poriadku, aby mohli rýchlo reagovať na predvídateľné žiadosti ad hoc o kapacitu. To platí aj v prípade preťaženej infraštruktúry. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 44  O:10 | (10) Manažéri infraštruktúry v prípade potreby posúdia možnosti kapacitnej rezervy, ktorú je treba zachovať k dispozícii v rámci konečného znenia cestovného poriadku, aby mohli rýchle reagovať na predvídateľné dodatočné žiadosti na pridelenie voľnej kapacity infraštruktúry. | Ú |  |
| Č:49  O:1 | Článok 49  Špecializovaná infraštruktúra  1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, sa kapacita infraštruktúry považuje za dostupnú na používanie pre všetky typy dopravných služieb, ktoré sú v súlade s charakteristikami potrebnými na prevádzku vlakovej trasy. | N | 513/2009 Z.z. | § 47  O:1 | (1) Kapacita infraštruktúry je všeobecne dostupná pre všetky typy dopravných služieb, ktoré sú zhodné s charakteristikami potrebnými na prevádzku vlakovej trasy. | Ú |  |
| O:2 | 2. Ak existujú vhodné alternatívne trasy, manažér infraštruktúry môže po konzultácii so zainteresovanými stranami vymedziť určitú infraštruktúru na používanie pre špecifické druhy dopravy. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, v prípadoch, v ktorých nastane takéto vymedzenie, manažér infraštruktúry môže pri prideľovaní kapacity infraštruktúry uprednostniť tento druh dopravnej služby.  Také vymedzenie nebráni iným druhom dopravy používať takú infraštruktúru, keď je kapacita k dispozícii. | N | 513/2009 Z.z. | § 47  O:2 | (2) Ak existujú vhodné alternatívne vlakové trasy, manažér infraštruktúry môže po prerokovaní so zainteresovanými osobami určitú časť železničnej infraštruktúry vyhradiť pre špecifické typy prepravy. V takom prípade manažér infraštruktúry môže pri prideľovaní kapacity infraštruktúry uprednostniť tieto typy prepráv. Ostatné typy prepráv sa môžu na tejto železničnej infraštruktúre uplatniť len v rozsahu zostávajúcej voľnej kapacity. | Ú |  |
| O:3 | 3. V prípade, ak bola infraštruktúra vymedzená podľa odseku 2, uvedie sa to v podmienkach používania siete. | N | 513/2009 Z.z. | § 47  O:3 | (3) Vymedzenie špecializovanej infraštruktúry sa uvedie v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37. | Ú |  |
| Č:50  O:1 | Článok 50  Kapacitná analýza  1. Cieľom kapacitnej analýze je stanoviť obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré bránia primeranému splneniu žiadostí o kapacitu, a navrhnúť metódy, ktoré by umožnili splnenie ďalších žiadostí. Táto kapacitná analýza identifikuje dôvody preťaženia a opatrenia, ktoré by mohli v krátkodobom a strednodobom horizonte znížiť preťaženie. | N | 513/2009 Z.z. | § 48  O:1 | (1) Účelom kapacitnej analýzy je zistiť obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré neumožňujú primerane vyhovieť všetkým požiadavkám všetkých žiadateľov a navrhnúť spôsob, ktorý by to umožnil. Výsledkom kapacitnej analýzy je identifikácia príčin preťaženia železničnej infraštruktúry a návrh opatrení, ktoré by mohli v krátkom až strednodobom horizonte znížiť preťaženie. | Ú |  |
| O:2 | 2. Predmetom kapacitnej analýzy je infraštruktúra, prevádzkové postupy, charakter prevádzkovania rôznych dopravných služieb a vplyvy týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry. Predpokladané opatrenia musia zahŕňať najmä presmerovanie vlaku, zmenu času chodu vlaku, zmeny rýchlosti a zlepšenie infraštruktúry. | N | 513/2009 Z.z. | § 48  O:2  § 49  O:3  V:2 | (2) Predmetom kapacitnej analýzy je železničná infraštruktúra, prevádzkové postupy, charakter rôznych prevádzkovaných dopravných služieb a vplyvy týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry.  Navrhované opatrenia sa musia zaoberať najmä možnosťami presmerovania dopravných služieb na iné železničné trate, iného časového rozloženia dopravných služieb, vplyvom zmeny cestovnej rýchlosti vlakov, možnosťami zlepšenia vybavenia alebo modernizáciou železničnej infraštruktúry. | Ú |  |
| O:3 | 3. Kapacitná analýza sa musí ukončiť do šiestich mesiacov po tom, čo bola infraštruktúra identifikovaná ako preťažená. | N | 513/2009 Z.z. | § 48  O:3 | (3) Kapacitná analýza sa musí ukončiť do šiestich mesiacov odo dňa vyhlásenia železničnej infraštruktúry za preťaženú. | Ú |  |
| Č:51  O:1 | Článok 51  Plán na zvýšenie kapacity  1. Do šiestich mesiacov od dokončenia kapacitnej analýzy manažér infraštruktúry vypracuje plán na zvýšenie kapacity. | N | 513/2009 Z.z. | § 49  O:1 | (1) Manažér infraštruktúry je povinný do šiestich mesiacov odo dňa skončenia kapacitnej analýzy vypracovať v spolupráci s užívateľmi preťaženej infraštruktúry plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry. | Ú |  |
| O:2  P:a)  P:b)  P:c)  P:d) | 2. Plán na zvýšenie kapacity sa vypracuje po konzultácii s používateľmi príslušnej preťaženej infraštruktúry.  Plán určí:  a) dôvody preťaženia;  b) pravdepodobný budúci vývoj dopravy;  c) prekážky v rozvoji infraštruktúry;  d) možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane pravdepodobných zmien v prístupových poplatkoch.  Na základe analýzy nákladov a výnosov možných identifikovaných opatrení plán určí aj opatrenia, ktoré sa majú prijať na zvýšenie kapacity infraštruktúry, vrátane harmonogramu vykonávania týchto opatrení.  Plán môže podliehať predchádzajúcemu schváleniu členským štátom. | N | 513/2009 Z.z. | § 49  O:2,3 | (2) Plán podľa odseku 1 obsahuje  a) zistené príčiny preťaženia,  b) pravdepodobný budúci vývoj prepráv na preťaženej infraštruktúre,  c) existujúce prekážky rozvoja železničnej infraštruktúry,  d) možnosti zvýšenia kapacity infraštruktúry a predpokladané náklady na toto zvýšenie, vrátane pravdepodobných zmien v úhradách za použitie železničnej infraštruktúry.  (3) Na základe analýzy nákladov a výnosov možných navrhovaných opatrení sa v pláne podľa odseku 1 uvedú aj konkrétne opatrenia, ktoré je potrebné uskutočniť na zvýšenie kapacity infraštruktúry, vrátane časového rozvrhu ich uskutočňovania. Navrhované opatrenia sa musia zaoberať najmä možnosťami presmerovania dopravných služieb na iné železničné trate, iného časového rozloženia dopravných služieb, vplyvom zmeny cestovnej rýchlosti vlakov, možnosťami zlepšenia vybavenia alebo modernizáciou železničnej infraštruktúry. | Ú |  |
| O:3  P:a)  P:b) | 3. Manažér infraštruktúry zastaví vyberanie poplatkov v príslušnej infraštruktúre podľa článku 31 ods. 4 v prípadoch, keď:  a) nevypracoval plán na zvýšenie kapacity ani  b) neurobil pokrok s opatreniami identifikovanými v pláne na zvýšenie kapacity. | N | 513/2009 Z.z. | § 49  O:4 | (4) Manažér infraštruktúry musí zastaviť vyberanie úhrad za používanie železničnej infraštruktúry, v ktorých je zohľadnený nedostatok kapacity traťového úseku počas obdobia preťaženia, ak nevypracoval plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry alebo ak neurobil pokrok v uskutočňovaní opatrení uvedených v pláne na zvýšenie kapacity infraštruktúry. So súhlasom regulačného orgánu manažér infraštruktúry môže pokračovať vo vyberaní úhrad, ak plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry nemôže uskutočniť z dôvodu, ktorý manažér infraštruktúry nemôže ovplyvniť, alebo ak dostupné možnosti nie sú ekonomicky alebo finančne únosné. | Ú |  |
| O:4  P:a)  P:b) | 4. Bez ohľadu na odsek 3 tohto článku manažér infraštruktúry môže na základe schválenia regulačného orgánu uvedeného v článku 55 pokračovať vo vyberaní poplatkov, ak:  a) plán na zvýšenie kapacity sa nemôže realizovať z dôvodov, ktoré nemôže ovplyvniť, alebo  b) dostupné možnosti nie sú ekonomicky ani finančne uskutočniteľné. | N | 513/2009 Z.z. | § 49  O:4 | (4) Manažér infraštruktúry musí zastaviť vyberanie úhrad za používanie železničnej infraštruktúry, v ktorých je zohľadnený nedostatok kapacity traťového úseku počas obdobia preťaženia, ak nevypracoval plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry alebo ak neurobil pokrok v uskutočňovaní opatrení uvedených v pláne na zvýšenie kapacity infraštruktúry. So súhlasom regulačného orgánu manažér infraštruktúry môže pokračovať vo vyberaní úhrad, ak plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry nemôže uskutočniť z dôvodu, ktorý manažér infraštruktúry nemôže ovplyvniť, alebo ak dostupné možnosti nie sú ekonomicky alebo finančne únosné. | Ú |  |
| Č:52  O:1 | Článok 52  Využitie vlakových trás  1. V podmienkach používania siete manažér infraštruktúry uvedie podmienky, ktorými sa pri stanovení priorít prideľovacieho procesu zohľadní predchádzajúca úroveň využitia vlakových trás. | N | 513/2009 Z.z. | § 46  O: 7 | (7) Manažér infraštruktúry môže v podmienkach používania železničnej siete pri určovaní priorít prideľovacieho procesu zohľadniť aj predchádzajúcu úroveň využívania konkrétnych vlakových trás. | Ú |  |
| O:2 | 2. Najmä pri preťaženej infraštruktúre manažér infraštruktúry požiada o vzdanie sa vlakovej trasy, ktorá v priebehu minimálne jedného mesiaca sa využila pod limitom stanoveným v podmienkach používania siete, pokiaľ to nebolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré nemôže žiadateľ ovplyvniť. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 46  O: 6 | (6) Manažér infraštruktúry môže vyzvať používateľa železničnej siete, aby sa vzdal vlakovej trasy, ktorú v priebehu jedného mesiaca využíval pod limitom určeným v podmienkach používania železničnej siete; to neplatí, ak nevyužívanie bolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré užívateľ nemohol ovplyvniť, najmä obmedzením prevádzky dráhy zo strany manažéra infraštruktúry. Ak napriek výzve manažéra infraštruktúry, používateľ železničnej siete využíva naďalej vlakovú trasu pod limitom určeným v podmienkach používania železničnej siete, manažér infraštruktúry mu túto vlakovú trasu môže odobrať. | Ú |  |
| Č:53  O:1 | Článok 53  Kapacita infraštruktúry na účely údržbárskych prác  1. Požiadavky na kapacitu infraštruktúry na účely vykonania údržbárskych prác sa predložia počas plánovacieho procesu. | N | 513/2009 Z.z. | § 50  O:1 | (1) Požiadavky na kapacitu infraštruktúry na účely vykonania jej plánovanej údržby sa predkladajú v rovnakých termínoch a rovnakým spôsobom ako požiadavky na jej používanie na poskytovanie dopravných služieb. | Ú |  |
| O:2 | 2. Manažér infraštruktúry primerane zohľadní vplyv kapacity infraštruktúry vyhradenej na plánované údržbárske práce na trati na žiadateľov. | N | 513/2009 Z.z. | § 50  O:2 | (2) Manažér infraštruktúry musí jednotlivým žiadateľom primerane zohľadniť vplyv kapacity infraštruktúry vyhradenej na plánovanú údržbu v ich podieloch. | Ú |  |
| O:3 | 3. Manažér infraštruktúry čo najskôr informuje zainteresované strany o nedostupnosti kapacity infraštruktúry z dôvodu neplánovaných údržbárskych prác. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 50  O:3 | (3) Manažér infraštruktúry je oprávnený na nevyhnutný čas obmedziť alebo zastaviť prevádzku z dôvodu potreby akútnej rekonštrukcie, obnovy alebo údržby železničnej trate, pričom o nedostupnosti kapacity infraštruktúry informuje zainteresované strany bezodkladne. | Ú |  |
| Č:54  O:1 | Článok 54  Zvláštne opatrenia prijímané v prípade narušenia prevádzky  1. V prípade narušenia chodu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou musí manažér infraštruktúry uskutočniť všetky opatrenia potrebné na obnovenie normálnej situácie. V tomto zmysle vypracuje havarijný plán s uvedením rôznych subjektov, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážneho narušenia chodu vlakov. | N | 513/2009 Z.z. | § 51  O:1,2 | (1) Na riešenie núdzových situácií vypracuje manažér infraštruktúry a železničné podniky havarijný plán, v ktorom uvedú všetky orgány a iné osoby, ktoré treba upovedomiť o vážnej nehode alebo o mimoriadnej udalosti s následkami vážnej nehody a o závažnom narušení chodu vlakov. V havarijnom pláne sa uvedie tiež počet, druh a dislokácia nehodových prostriedkov na odstraňovanie následkov nehôd a mimoriadnych udalostí alebo dohoda s prevádzkovateľom týchto prostriedkov.  (2) Ak je chod vlakov narušený nehodou, mimoriadnou udalosťou alebo technickou poruchou, manažér infraštruktúry a železničný podnik musia bezodkladne uskutočniť opatrenia podľa havarijného plánu a opatrenia potrebné na čo najskoršie obnovenie bežného stavu. | Ú |  |
| O:2 | 2. V núdzových situáciách a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčiní dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené vlakové trasy bez varovania odobrané na také dlhé obdobie, aké je potrebné na nápravu systému.  Manažér infraštruktúry, ak to považuje za nevyhnutné, môže požiadať železničné podniky, aby mu dali k dispozícii prostriedky, ktoré považuje za najvhodnejšie na čo najrýchlejšie obnovenia normálnej situácie. | N | 513/2009 Z.z. | § 51  O:3,4 | (3) V núdzových situáciách, keď je to nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčinila dočasné vyradenie časti železničnej infraštruktúry z prevádzky, manažér infraštruktúry môže aj bez predchádzajúceho oznámenia odobrať pridelené vlakové trasy na čas nevyhnutne potrebný na obnovu bežného stavu.  (4) Manažér infraštruktúry môže v záujme čo najskoršej obnovy bežného stavu požiadať železničné podniky, aby mu dali k dispozícii vecné prostriedky, ktoré považuje za najvhodnejšie na čo najrýchlejšie obnovenie bežného stavu. Železničné podniky sú povinné v rámci svojich možností vyhovieť tejto požiadavke. | Ú |  |
| O:3 | 3. Členské štáty môžu požiadať železničné podniky, aby sa podieľali na zabezpečení presadzovania a monitorovania vlastného dodržiavania bezpečnostných noriem a pravidiel. | N | 513/2009 Z.z. | § 51  O:5 | (5) Regulačný orgán môže požadovať od železničných podnikov, aby sa podieľali na monitorovaní dodržiavania bezpečnostných noriem a určených pravidiel. Železničné podniky sú povinné v rámci svojich možností vyhovieť tejto požiadavke. | Ú |  |
| Č:55  O:1 | ODDIEL 4  Regulačný orgán  Článok 55  Regulačný orgán  1. Každý členský štát zriadi jediný vnútroštátny regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, musí byť tento orgán samostatným orgánom, ktorý je organizačne, funkčne, hierarchicky a pri prijímaní rozhodnutí právne oddelený a nezávislý od akéhokoľvek iného verejného alebo súkromného subjektu. Musí byť aj organizačne, finančne, právne a pri rozhodovaní nezávislý od ktoréhokoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, prideľovacieho orgánu alebo od žiadateľa. Okrem toho musí byť funkčne nezávislý od akéhokoľvek príslušného orgánu, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zmluvy o službách vo verejnom záujme. | N | 513/2009 Z.z.  513/2009 Z.z.  v znení návrhu | § 103  O:1  P:b)  § 52  O:9 | (1) Úrad  b) je regulačným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy,  (9) Regulačný orgán musí byť pri rozhodovaní organizačne, finančne a právne nezávislý na manažérovi infraštruktúry, na železničných podnikoch a na objednávateľoch dopravných služieb. | Ú |  |
| O:2 | 2. Členské štáty môžu zriadiť regulačné orgány s právomocami vo viacerých regulovaných sektoroch, ak tieto integrované regulačné orgány spĺňajú požiadavky nezávislosti ustanovené v odseku 1 tohto článku. Regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy môže byť z organizačného hľadiska spojený s vnútroštátnym orgánom hospodárskej súťaže uvedeným v článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 101 a 102 zmluvy ( 1 ), bezpečnostným orgánom ustanoveným na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva ( 1 ) alebo orgánom zodpovedným za vydávanie licencií uvedeným v kapitole III tejto smernice, ak tento spoločný orgán spĺňa požiadavky nezávislosti ustanovené v odseku 1 tohto článku. | D | 513/2009 Z.z.  514/2009 Z.z. | § 103  O:1  § 37  O:1  P:a) | (1) Úrad  a) je bezpečnostným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy a pre železničné vozidlá,  b) je regulačným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy,  c) vykonáva štátny odborný dozor vo veciach dráh, okrem mestských električkových dráh a trolejbusových dráh (ďalej len "mestská dráha"), a vykonáva štátny odborný technický dozor.  (1) Úrad  a) je licenčným orgánom pre železničnú dopravu, pre dopravu na špeciálnych dráhach a pre dopravu na lanových dráhach, | Ú |  |
| O:3 | 3. Členské štáty zabezpečia, aby personálne obsadenie a riadenie regulačného orgánu bolo také, aby bola zaručená jeho nezávislosť. Konkrétne zabezpečia, aby osoby zodpovedné za rozhodnutia, ktoré má regulačný orgán prijímať v súlade s článkom 56, ako napríklad v príslušných prípadoch členovia jeho výkonnej rady, vymenoval podľa jasných a transparentných pravidiel zaručujúcich ich nezávislosť vládny kabinet alebo rada ministrov či iný verejný orgán, ktorý priamo neuplatňuje vlastnícke práva voči regulovaným podnikom.  Členské štáty rozhodnú o tom, či sa tieto osoby vymenujú na pevne stanovené alebo obnoviteľné obdobie alebo na neurčito, čo umožní odvolanie iba z disciplinárnych dôvodov, ktoré nesúvisia s ich rozhodovaním. Vyberú sa v rámci transparentného postupu na základe zásluh vrátane primeraných schopností a príslušných skúseností, najlepšie v oblasti železníc alebo iných sieťových odvetví.  Členské štáty zabezpečia, aby tieto osoby konali nezávisle od akéhokoľvek trhového záujmu súvisiaceho so železničným odvetvím, a teda nemali žiadny záujem v regulovaných podnikoch alebo subjektoch. Na tento účel tieto osoby každoročne vypracujú vyhlásenie o záväzkoch a vyhlásenie o záujmoch, ktoré svedčia o všetkých priamych či nepriamych záujmoch, ktoré možno považovať za poškodzujúce ich nezávislosť a ktoré môžu ovplyvniť ich výkon akejkoľvek funkcie. Tieto osoby sa musia vzdať rozhodovania v prípadoch, ktoré sa týkajú podniku, s ktorým mali priamy alebo nepriamy vzťah počas roka, ktorý predchádzal začatiu postupu.  Pri výkone funkcií regulačného orgánu nesmú požadovať ani prijímať pokyny od žiadnej vlády ani iného verejného alebo súkromného subjektu a pri najímaní a riadení zamestnancov regulačného orgánu majú plnú právomoc.  Po skončení ich funkčného obdobia v regulačnom orgáne nesmú zastávať v žiadnom z regulovaných podnikov alebo subjektov odbornú pozíciu alebo mať zodpovednosť počas aspoň jedného roka. | N | 402/2013 Z.z. | § 10  O: 1, 3, 6  § 11  O:1  § 9  O:2  § 11  O:3  P:c)  § 11  O:4,7 | (1) Na čele Dopravného úradu je predseda Dopravného úradu, ktorého vymenúva a odvoláva vláda na návrh ministra.  (3) Predsedu Dopravného úradu počas neprítomnosti alebo ak funkcia predsedu Dopravného úradu nie je obsadená, zastupuje podpredseda Dopravného úradu, ktorého vymenúva a odvoláva vláda na návrh ministra.  (6) Funkčné obdobie predsedu Dopravného úradu a podpredsedu Dopravného úradu je šesťročné. Tá istá osoba môže vykonávať funkciu predsedu Dopravného úradu alebo podpredsedu Dopravného úradu najviac dve po sebe nasledujúce funkčné obdobia. Predseda Dopravného úradu a podpredseda Dopravného úradu ostávajú vo funkcii aj po uplynutí funkčného obdobia do dňa vzniku funkcie nového predsedu Dopravného úradu alebo podpredsedu Dopravného úradu; dňom vzniku funkcie je deň uvedený v oznámení o vymenovaní nového predsedu Dopravného úradu alebo podpredsedu Dopravného úradu.  (1) Za predsedu Dopravného úradu a podpredsedu Dopravného úradu možno vymenovať len fyzickú osobu, ktorá  a) má spôsobilosť na právne úkony v plnom rozsahu,  b) je bezúhonná,  c) má vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa,  d) má najmenej päťročnú odbornú prax v riadiacej funkcii v oblasti dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva alebo vodnej dopravy.  (2) Dopravný úrad pri výkone svojej pôsobnosti v oblasti dráh a dopravy na dráhach postupuje nestranne a nezávisle. Štátne orgány, orgány územnej samosprávy, iné orgány verejnej moci ani ďalšie osoby nesmú ovplyvňovať Dopravný úrad pri vykonávaní jeho pôsobnosti v oblasti dráh a dopravy na dráhach.  (3) Predseda Dopravného úradu a podpredseda Dopravného úradu nesmie počas výkonu funkcie  c) byť zamestnancom, štatutárnym, riadiacim, dozorným, kontrolným orgánom alebo členom takého orgánu právnickej osoby, ktorá bola zriadená na výkon podnikateľskej činnosti, ani mať majetkovú účasť na podnikaní alebo podiel na hlasovacích právach osoby, vo vzťahu ku ktorej vykonáva Dopravný úrad pôsobnosť podľa tohto zákona alebo osobitných predpisov,8) alebo pôsobiť v jej prospech alebo neprospech; toto obmedzenie sa okrem postavenia zamestnanca vzťahuje aj na jeho blízke osoby,  8) Zákon č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.  Zákon č. 338/2000 Z.z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.  Zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.  Zákon č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.  (4) Predseda Dopravného úradu alebo podpredseda Dopravného úradu nesmie počas jedného roka po skončení výkonu funkcie  a) byť zamestnancom, spoločníkom, členom, akcionárom alebo konateľom osoby, vo vzťahu ku ktorej vykonáva Dopravný úrad regulačnú pôsobnosť podľa tohto zákona alebo osobitných predpisov,8) členom jej štatutárneho, riadiaceho, dozorného alebo kontrolného orgánu ani mať podiel na jej základnom imaní alebo podiel na hlasovacích právach tejto osoby,  b) mať uzatvorenú zmluvu o prokúre, mandátnu zmluvu, komisionársku zmluvu, zmluvu o sprostredkovaní, zmluvu o obchodnom zastúpení, zmluvu o tichom spoločenstve alebo darovaciu zmluvu s osobou podľa písmena a)  c) mať uzatvorenú zmluvu, ktorej obsahom je oprávnenie konať v prospech alebo v mene osoby podľa písmena a).  (7) Predseda Dopravného úradu a podpredseda Dopravného úradu je povinný do jedného mesiaca od vzniku funkcie a počas jej výkonu vždy do 31. marca predložiť predsedovi vlády písomné vyhlásenie o záväzkoch a záujmoch, v ktorom uvedie skutočnosti, ktoré by mohli mať priamy alebo nepriamy vplyv na jeho nestrannosť a nezávislosť pri rozhodovaní podľa tohto zákona, najmä uvedie skutočnosti podľa odsekov 3 a 5. | Ú |  |
| Č:56  O:1  P:a)  P:b)  P:c)  P:d)  P:e)  P:f)  P:g) | Článok 56  Funkcie regulačného orgánu  1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 46 ods. 6, má žiadateľ právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, že bol diskriminovaný alebo akýmkoľvek iným spôsobom poškodený, a najmä právo odvolať sa proti rozhodnutiam prijatým manažérom infraštruktúry alebo prípadne železničným podnikom alebo prevádzkovateľom servisného zariadenia, ktoré sa týkajú:  a) podmienok používania siete v ich predbežnej i konečnej verzii;  b) v nich stanovených kritérií;  c) prideľovacieho procesu a jeho výsledku;  d) režimu spoplatňovania;  e) úrovne alebo štruktúry poplatkov za infraštruktúru, ktorých zaplatenie sa požaduje alebo sa môže požadovať;  f) opatrení týkajúcich sa prístupu v súlade s článkami 10 až 13;  g) prístupu k službám a ich spoplatňovania v súlade s článkom 13. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 52  O: 3 | (3) Regulačný orgán je povinný zaoberať sa podnetmi a sťažnosťami na nespravodlivé a diskriminačné rozhodovanie a činnosť manažéra infraštruktúry alebo prevádzkovateľa servisného zariadenia, ktoré sa týkajú  a) podmienok používania železničnej siete a kritérií uvedených v týchto podmienkach,  b) prideľovacieho procesu pri poskytovaní kapacity infraštruktúry,  c) prístupu k železničnej infraštruktúre, k servisným zariadeniam a k železničným službám s tým spojených,  d) uplatňovania úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, servisných zariadení a železničných služieb s tým spojených. | Ú |  |
| O:2 | 2. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, má regulačný orgán právomoc monitorovať situáciu hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami a z vlastnej iniciatívy kontroluje najmä odsek 1 písm. a) až g) s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry možnosti, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 52  O: 1 | (1) Regulačný orgán kontroluje dodržiavanie transparentných a nediskriminačných podmienok prístupu žiadateľov na železničnú sieť a prideľovania kapacity infraštruktúry, najmä, či podmienky používania železničnej siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry možnosti, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov. | Ú |  |
| O:3 | 3. Regulačný orgán úzko spolupracuje aj s národným bezpečnostným orgánom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ( 2 ) a s orgánom udeľujúcim licenciu v zmysle tejto smernice.  Členské štáty zabezpečia, aby tieto orgány spoločne vytvorili rámec na výmenu informácií a spoluprácu zameranú na predchádzanie negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž alebo bezpečnosť na železničnom trhu. Tento rámec zahŕňa mechanizmus umožňujúci regulačnému orgánu, aby národnému bezpečnostnému orgánu a orgánu udeľujúcemu licencie poskytol odporúčania týkajúce sa otázok, ktoré môžu ovplyvniť hospodársku súťaž na železničnom trhu, a umožňuje národnému bezpečnostnému orgánu, aby regulačnému orgánu a orgánu udeľujúcemu licencie poskytol odporúčania týkajúce sa otázok, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť. Bez toho, aby bola dotknutá nezávislosť každého z orgánov v oblasti ich príslušnej pôsobnosti, príslušný orgán každé takéto odporúčanie preskúma pred prijatím svojich rozhodnutí. Ak sa príslušný orgán rozhodne odchýliť od týchto rozhodnutí, uvedie dôvody vo svojich rozhodnutiach. | N | 513/2009 Z.z. | § 103  O: 2  P: o) | (2) Úrad ďalej  o) spolupracuje s bezpečnostnými orgánmi členských štátov a s Európskou železničnou agentúrou; v prípade prípravy európskej legislatívy konzultuje stanoviská s ministerstvom, | Ú |  |
| O:4 | 4. Členský štát môže rozhodnúť, že regulačnému orgánu sa pridelí úloha prijímať nezáväzné stanoviská k predbežným verziám podnikateľského plánu, ktorý sa uvádza v článku 8 ods. 3, k zmluvnej dohode a k plánu na zvýšenie kapacity s cieľom uviesť konkrétne v týchto stanoviskách, či sú tieto nástroje v súlade s prostredím hospodárskej súťaže na trhoch železničnej dopravy. | D |  |  |  |  |  |
| O:5 | 5. Regulačný orgán musí mať na plnenie svojich funkcií potrebnú organizačnú kapacitu z hľadiska ľudských aj materiálnych zdrojov, ktoré sú primerané dôležitosti železničného sektora v členskom štáte. | N | 402/2013 Z.z. | § 8  O:2,4 | (2) Dopravný úrad je rozpočtová organizácia zapojená finančnými vzťahmi na štátny rozpočet prostredníctvom rozpočtovej kapitoly ministerstva.  (4) Organizačnú štruktúru Dopravného úradu ustanovuje organizačný poriadok Dopravného úradu, ktorý vydáva Dopravný úrad. | Ú |  |
| O:6 | 6. Regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry spĺňali požiadavky kapitoly IV oddielu 2 a aby boli nediskriminačné. Rokovania medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry týkajúce sa úrovne poplatkov za infraštruktúru sa pripúšťajú len vtedy, keď sa uskutočnia pod dohľadom regulačného orgánu. Regulačný orgán zasiahne v prípade, keď sú rokovania pravdepodobne v rozpore s požiadavkami tejto kapitoly. | N | 513/2009 Z.z. | § 53  O:2  V:1  § 53  O:4 | Regulačný orgán je povinný zabrániť diskriminácii železničných podnikov a musí zabezpečiť, aby úhrady za rovnaké používanie železničnej siete boli porovnateľné a aby porovnateľné služby na tom istom segmente trhu železničnej dopravy podliehali rovnakým úhradám.  (4) Rokovania manažéra infraštruktúry a žiadateľa o úrovni úhrad za použitie infraštruktúry sa môžu uskutočniť len pod dohľadom regulačného orgánu. Regulačný orgán je povinný zasiahnuť v prípade, ak má podozrenie, že rokovania sú v rozpore s požiadavkami regulačného rámca podľa odseku 1 písm. b) alebo s pravidlami transparentnosti a nediskriminácie. | Ú |  |
| O:7 | 7. Regulačný orgán pravidelne a v každom prípade aspoň raz za dva roky uskutoční konzultácie so zástupcami používateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy, aby zohľadnil ich názory na železničný trh. |  |  |  |  |  |  |
| O:8 | 8. Regulačný orgán je oprávnený požadovať príslušné informácie od manažéra infraštruktúry, žiadateľov a od ktorejkoľvek tretej strany zainteresovanej v rámci dotknutého členského štátu.  Požadované informácie sa dodávajú v rámci primeraného obdobia stanoveného regulačným orgánom, ktoré nepresiahne jeden mesiac, ak regulačný orgán s ním vo výnimočných prípadoch nebude súhlasiť a nepovolí časovo obmedzené predĺženie, ktoré nepresiahne dva dodatočné týždne. Regulačný orgán má právomoc presadzovať takéto požiadavky prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút. Informácie, ktoré sa majú poskytnúť regulačnému orgánu, zahŕňajú všetky údaje požadované regulačným orgánom v rámci jeho právomoci riešiť odvolania a v rámci jeho funkcie monitorovania hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami v súlade s odsekom 2. To zahŕňa údaje potrebné na účely štatistiky a dohľadu nad trhom. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 52  O:5 | (5) Na účely konaní podľa odsekov 3 a 4 je regulačný orgán oprávnený požadovať od manažéra infraštruktúry, od železničných podnikov, od poskytovateľov služieb a od iných zainteresovaných osôb informácie a údaje potrebné na prešetrenie podaných sťažností a podnetov a na začatie konania. Požadované informácie a údaje sú požiadané osoby povinné poskytnúť najneskôr do jedného mesiaca; regulačný orgán môže výnimočne povoliť predĺženie lehoty o dva týždne. Za bezdôvodné odopretie informácií alebo údajov môže regulačný orgán uložiť poriadkovú pokutu do 3 000 eur. Ak ide o medzinárodnú železničnú dopravu, regulačný orgán si vyžiada potrebné informácie od manažéra infraštruktúry a regulačných orgánov členských štátov, ktorých územím prechádza medzinárodná vlaková trasa a ak je to potrebné, aj od Európskej komisie; manažér infraštruktúry je povinný bezodkladne poskytnúť požadované informácie. | Ú |  |
| O:9 | 9. Regulačný orgán posúdi všetky sťažnosti a v prípade potreby požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami, a to do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti. O všetkých sťažnostiach, nápravných opatreniach a informovaní príslušných strán o svojom odôvodnenom rozhodnutí rozhodne vo vopred určenej primeranej lehote, a v každom prípade do šiestich týždňov od prijatia všetkých relevantných informácií. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so službami železničnej dopravy, regulačný orgán v príslušných prípadoch rozhoduje z vlastnej iniciatívy o primeraných opatreniach na nápravu diskriminácie žiadateľov, narušenia trhu a každého iného nežiaduceho vývoja na týchto trhoch, najmä v súvislosti s odsekom 1 písm. a) až g).  Rozhodnutie regulačného orgánu je záväzné pre všetky strany, na ktoré sa rozhodnutie vzťahuje, a nepodlieha kontrole inej administratívnej inštancie. Regulačný orgán musí mať právomoc vynútiť si plnenie svojich rozhodnutí prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút.  V prípade odvolania sa proti odmietnutiu žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry alebo proti podmienkam ponuky kapacity regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje žiadna zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo vyžaduje zmenu tohto rozhodnutia v súlade s pokynmi špecifikovanými regulačným orgánom. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 52  O:6,7 | (6) Regulačný orgán musí rozhodnúť o sťažnostiach a prijať nápravné opatrenia do šiestich týždňov odo dňa začatia konania. Ak boli v konaní vyžiadané doplňujúce podklady, lehota plynie odo dňa, keď boli doručené doplňujúce podklady. Nápravnými opatreniami sú uloženie povinnosti zdržať sa nespravodlivého a diskriminačného správania a uloženie povinnosti odstrániť protiprávny stav.  (7) Ak ide o podnety na preskúmanie odmietnutia žiadosti prideliť kapacitu infraštruktúry alebo podmienok ponuky kapacity manažéra infraštruktúry, regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo že sa vyžaduje toto rozhodnutie zmeniť podľa pokynu, ktorý zároveň vydá. | Ú |  |
| O:10 | 10. Členské štáty zabezpečia súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom. Odvolania proti rozhodnutiam regulačného orgánu môžu mať odkladný účinok len v prípade, keď bezprostredný účinok rozhodnutia regulačného orgánu môže spôsobiť odvolávajúcej sa strane nenahraditeľnú alebo zjavne neprimeranú škodu. Týmto ustanovením nie sú dotknuté právomoci súdu prerokúvajúceho odvolania, ktoré mu v príslušných prípadoch vyplývajú z ústavného práva. | N | 513/2009 Z.z.  71/1967 Zb. | § 111  O:1  § 70 | (1) Ak ďalej nie je ustanovené inak, na konania podľa tohto zákona sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní. Všeobecný predpis o správnom konaní sa nevzťahuje na postupy manažéra infraštruktúry pri prideľovaní kapacity infraštruktúry, pri príprave cestovného poriadku siete, pri príprave podmienok používaní siete.  Osobitné zákony ustanovujú, v ktorých prípadoch súdy preskúmavajú rozhodnutia správnych orgánov. | Ú |  |
| O:11 | 11. Členské štáty zabezpečia uverejnenie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 52  O: 8 | (8) Regulačný orgán zverejňuje rozhodnutie po nadobudnutí jeho právoplatnosti na svojom webovom sídle. | Ú |  |
| O:12 | 12. Regulačný orgán má právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity u manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a prípadne v železničných podnikoch, aby overil dodržiavanie súladu s ustanoveniami o oddelení účtov uvedenými v článku 6. Regulačný orgán je v tejto súvislosti oprávnený požiadať o všetky príslušné informácie. Má právomoc požiadať najmä manažéra infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a všetky podniky alebo iné subjekty vykonávajúce železničnú dopravu alebo správu infraštruktúry alebo integrujúce ich rôzne druhy podľa článku 6 ods. 1 a 2 a článku 13 o poskytnutie všetkých informácií týkajúcich sa výkazov uvedených v prílohe VIII alebo ich časti spolu s dostatočne podrobnými údajmi, podľa toho, do akej miery sa to považuje za potrebné a primerané.  Bez toho, aby boli dotknuté existujúce právomoci orgánov zodpovedných za otázky štátnej pomoci, regulačný orgán môže na základe týchto výkazov vyvodiť závery v otázkach súvisiacich so štátnou pomocou, ktoré oznámi týmto orgánom. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 53  O: 1  P: f) | f) vykonáva u manažéra infraštruktúry, prevádzkovateľa servisného zariadenia alebo v železničnom podniku kontrolu dodržania oddelených účtov; na vykonanie tejto kontroly si môže vyžiadať účtovné informácie podľa prílohy č. 13b. | Ú |  |
| O:13 | 13. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 v súvislosti s určitými zmenami a doplneniami prílohy VIII. Príloha VIII môže byť preto zmenená a doplnená tak, aby sa prispôsobila vývoju postupov účtovníctva a kontroly a/alebo aby sa doplnila o ďalšie prvky potrebné na overenie oddelenia účtov. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:57  O:1 | Článok 57  Spolupráca regulačných orgánov  1. Regulačné orgány si vymieňajú informácie o svojej práci, o zásadách rozhodovania a praxi, a najmä informácie o hlavných otázkach ich postupov a o problémoch výkladu transponovaných právnych predpisov Únie v oblasti železničnej dopravy. Spolupracujú aj iným spôsobom v záujme koordinácie svojho rozhodovania v rámci Únie. Na tento účel sa v rámci siete zúčastňujú na pravidelných zasadnutiach, na ktorých spoločne pracujú. Komisia je členom siete, koordinuje ju, podporuje jej činnosť a v prípade potreby jej dáva odporúčania. Zabezpečuje aktívnu spoluprácu príslušných regulačných orgánov.  Podľa pravidiel o ochrane údajov stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov ( 1 ) a v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov ( 2 ) Komisia medzi členmi siete podporuje výmenu informácií uvedenú v odseku 1 pokiaľ možno prostredníctvom elektronických nástrojov, pričom sa rešpektuje dôvernosť obchodných tajomstiev poskytnutých príslušnými podnikmi. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 103  O:2  P:p) | (2) Úrad ďalej  p) spolupracuje s regulačnými orgánmi členských štátov v oblasti svojej pôsobnosti, | Ú |  |
| O:2 | 2. Regulačné orgány úzko spolupracujú aj vďaka pracovným podmienkam na uľahčenie vzájomnej pomoci pri vykonávaní ich úloh, pokiaľ ide o monitorovanie trhu a vybavovanie sťažností alebo vyšetrovanie. | N | 513/2009 Z.z. | § 103  O:2  P:o) | (2) Úrad ďalej  o) spolupracuje s bezpečnostnými orgánmi členských štátov a s Európskou železničnou agentúrou; v prípade prípravy európskej legislatívy konzultuje stanoviská s ministerstvom, | Ú |  |
| O:3 | 3. V prípade sťažnosti alebo vyšetrovania z vlastnej iniciatívy v otázkach prístupu alebo spoplatňovania v súvislosti s medzinárodnou vlakovou trasou, ako aj v rámci monitorovania hospodárskej súťaže na trhu, pokiaľ ide o služby medzinárodnej železničnej dopravy, príslušný regulačný orgán konzultuje s regulačnými orgánmi všetkých ostatných členských štátov, ktorých územím prechádza predmetná medzinárodná vlaková trasa, prípadne aj s Komisiou, a pred prijatím svojho rozhodnutia si od nich vyžiada všetky potrebné informácie. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 52  O: 5 | (5) Na účely konaní podľa odsekov 3 a 4 je regulačný orgán oprávnený požadovať od manažéra infraštruktúry, od železničných podnikov, od poskytovateľov služieb a od iných zainteresovaných osôb informácie a údaje potrebné na prešetrenie podaných sťažností a podnetov a na začatie konania. Požadované informácie a údaje sú požiadané osoby povinné poskytnúť najneskôr do jedného mesiaca; regulačný orgán môže výnimočne povoliť predĺženie lehoty o dva týždne. Za bezdôvodné odopretie informácií alebo údajov môže regulačný orgán uložiť poriadkovú pokutu do 3 000 eur. Ak ide o medzinárodnú železničnú dopravu, regulačný orgán si vyžiada potrebné informácie od manažéra infraštruktúry a regulačných orgánov členských štátov, ktorých územím prechádza medzinárodná vlaková trasa a ak je to potrebné, aj od Európskej komisie; manažér infraštruktúry je povinný bezodkladne poskytnúť požadované informácie. | Ú |  |
| O:4 | 4. Regulačné orgány, s ktorými sa uskutočnia konzultácie v súlade s odsekom 3, poskytnú všetky informácie, ktoré majú právo požadovať aj samy podľa svojich vnútroštátnych právnych predpisov. Tieto informácie možno použiť len na účel vybavovania sťažnosti alebo vyšetrovania podľa odseku 3. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 52  O: 5  V: 1 | Na účely konaní podľa odsekov 3 a 4 je regulačný orgán oprávnený požadovať od manažéra infraštruktúry, od železničných podnikov, od poskytovateľov služieb a od iných zainteresovaných osôb informácie a údaje potrebné na prešetrenie podaných sťažností a podnetov a na začatie konania | Ú |  |
| O:5 | 5. Regulačný orgán prijímajúci sťažnosť alebo vedúci vyšetrovanie z vlastnej iniciatívy odovzdá príslušné informácie zodpovednému regulačnému orgánu, aby tento orgán prijal opatrenia týkajúce sa dotknutých strán. |  |  |  |  |  |  |
| O:6 | 6. Členské štáty zabezpečia, že všetci zúčastnení zástupcovia manažérov infraštruktúry uvedení v článku 40 ods. 1 poskytli bezodkladne všetky informácie potrebné na účel vybavovania sťažnosti alebo vyšetrovania podľa odseku 3 tohto článku a požadované regulačným orgánom členského štátu, v ktorom sídli zúčastnený zástupca. Tento regulačný orgán je oprávnený odovzdať takéto informácie o príslušnej medzinárodnej vlakovej trase regulačným orgánom uvedeným v odseku 3. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 52  O: 5 | (5) Na účely konaní podľa odsekov 3 a 4 je regulačný orgán oprávnený požadovať od manažéra infraštruktúry, od železničných podnikov, od poskytovateľov služieb a od iných zainteresovaných osôb informácie a údaje potrebné na prešetrenie podaných sťažností a podnetov a na začatie konania. Požadované informácie a údaje sú požiadané osoby povinné poskytnúť najneskôr do jedného mesiaca; regulačný orgán môže výnimočne povoliť predĺženie lehoty o dva týždne. Za bezdôvodné odopretie informácií alebo údajov môže regulačný orgán uložiť poriadkovú pokutu do 3 000 eur. Ak ide o medzinárodnú železničnú dopravu, regulačný orgán si vyžiada potrebné informácie od manažéra infraštruktúry a regulačných orgánov členských štátov, ktorých územím prechádza medzinárodná vlaková trasa a ak je to potrebné, aj od Európskej komisie; manažér infraštruktúry je povinný bezodkladne poskytnúť požadované informácie. | Ú |  |
| O:7 | 7. Na žiadosť regulačného orgánu sa môže Komisia podieľať na činnostiach uvedených v odsekoch 2 až 6 na účely uľahčenia spolupráce regulačných orgánov, ako je načrtnutá v týchto odsekoch. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:8 | 8. Regulačné orgány vypracujú spoločné zásady a postupy v súvislosti s rozhodnutiami, na ktorých prijímanie sú oprávnení podľa tejto smernice. Na základe skúseností regulačných orgánov a činností siete uvedenej v odseku 1 a v prípade potreby v záujme zabezpečenia účinnej spolupráce regulačných orgánov môže Komisia prijať opatrenia, v ktorých uvedie takéto spoločné zásady a postupy. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:9 | 9. Regulačné orgány prehodnotia rozhodnutia a postupy združení manažérov infraštruktúry podľa článku 37 a článku 40 ods. 1, ktoré vykonávajú ustanovenia tejto smernice alebo iným spôsobom uľahčujú medzinárodnú železničnú dopravu. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:58 | KAPITOLA V  ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA  Článok 58  Pravidlá verejného obstarávania  Ustanovenia tejto smernice sa uplatňujú bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb ( 3 ). | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:59  O:1  P:a)  P:b) | Článok 59  Výnimky  1. Do 15. marca 2013 Írsko ako ostrovný členský štát so železničným spojením len s jedným iným členským štátom a Spojené kráľovstvo v prípade Severného Írska z rovnakého dôvodu:  a) nemusia poveriť nezávislý orgán funkciami zabezpečujúcimi nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre podľa článku 7 ods. 1 prvého pododseku, pokiaľ uvedený článok neukladá členským štátom povinnosť zriadiť nezávislé orgány vykonávajúce úlohy stanovené v článku 7 ods. 2;  b) nemusia uplatňovať požiadavky stanovené v článku 27, článku 29 ods. 2, článkoch 38, 39 a 42, článku 46 ods. 4, článku 46 ods. 6, článku 47, článku 49 ods. 3, článkoch 50 až 53, článku 55 a článku 56 za predpokladu, že proti rozhodnutiam o pridelení kapacity infraštruktúry alebo vyberaní poplatkov môže byť, ak o to písomne železničný podnik požiada, podané odvolanie nezávislému subjektu, ktorý prijme rozhodnutie do dvoch mesiacov od predloženia všetkých príslušných informácií a ktorého rozhodnutie podlieha súdnemu preskúmaniu. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:2 | 2. Ak viac než jeden železničný podnik licencovaný v súlade s článkom 17 alebo v prípade Írska a Severného Írska železničná spoločnosť takto licencovaná inde predloží úradnú žiadosť na prevádzkovanie konkurenčných služieb železničnej dopravy v Írsku alebo Severnom Írsku alebo do alebo z týchto štátov, o ďalšom uplatňovaní tejto výnimky sa rozhodne v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.  Výnimky uvedené v odseku 1 sa neuplatnia, ak železničný podnik prevádzkujúci železničné dopravné služby v Írsku alebo Severnom Írsku predloží úradnú žiadosť na prevádzkovanie železničných dopravných služieb na území iného členského štátu, do tohto členského štátu alebo z neho s výnimkou Írska v prípade železničných podnikov uskutočňujúcich prevádzku v Severnom Írsku a Spojeného kráľovstva v prípade železničných podnikov uskutočňujúcich prevádzku v Írsku.  Do jedného roka od prijatia rozhodnutia uvedeného v prvom pododseku tohto odseku alebo oznámenia o úradnej žiadosti uvedenej v druhom pododseku tohto odseku dotknutý členský štát alebo štáty (Írsko alebo Spojené kráľovstvo vzhľadom na Severné Írsko) prijmú právne predpisy potrebné na vykonanie článkov uvedených v odseku 1. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:3 | 3. Výnimka uvedená v odseku 1 sa môže predĺžiť na obdobie najviac piatich rokov. Najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím obdobia platnosti výnimky členský štát používajúci túto výnimku môže Komisii adresovať žiadosť o jej predĺženie. Každá taká žiadosť musí byť odôvodnená. Komisia ju preskúma a rozhodne v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2. Tento postup platí na každé rozhodnutie týkajúce sa žiadosti.  Pri prijímaní takého rozhodnutia Komisia zohľadní vývoj geopolitickej situácie a vývoj na trhu železničnej dopravy v členskom štáte, do členského štátu a z členského štátu, ktorý požiadal o predĺženie výnimky. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:60  O:1 | Článok 60  Výkon delegovaných právomocí  1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udelí za podmienok stanovených v tomto článku. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:2 | 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 sa Komisii udelí na obdobie piatich rokov od 15. decembra 2012. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predĺži na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:3 | 3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončí delegovanie v ňom uvedenej právomoci. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:4 | 4. Komisia oznámi delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:5 | 5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:61 | Článok 61  Opatrenia týkajúce sa uplatňovania  Na žiadosť členského štátu, regulačného orgánu alebo z vlastnej iniciatívy Komisia preverí osobitné opatrenia prijaté vnútroštátnymi orgánmi v súvislosti s uplatňovaním tejto smernice týkajúce sa podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre a službám, udeľovania licencií železničným podnikom, spoplatňovania infraštruktúry a prideľovania kapacity, a to do 12 mesiacov po prijatí týchto opatrení. Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 62 ods. 2 do štyroch mesiacov od prijatia takej žiadosti rozhodne o tom, či sa môžu naďalej uplatňovať príslušné opatrenia. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:62  O:1 | Článok 62  Postup výboru  1. Komisii pomáha výbor. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:2 | 2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:3 | 3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Keď výbor nepredloží stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu, ktorý sa má schváliť podľa článku 10 ods. 4, článku 11 ods. 4, článku 12 ods. 5, článku 13 ods. 9, článku 17 ods. 5, článku 31 ods. 3 a 5, článku 32 ods. 4 a článku 57 ods. 8, Komisia návrh vykonávacieho aktu neprijme a uplatní sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:63  O:1 | Článok 63  Správa  1. Komisia najneskôr do 31. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní kapitoly II. V tejto správe taktiež zhodnotí vývoj na trhu vrátane stavu pripravenosti na ďalšie otvorenie trhu železničnej dopravy. Komisia v správe tiež analyzuje rozličné modely organizovania tohto trhu a vplyv tejto smernice na zmluvy o službách vo verejnom záujme a ich financovanie. Komisia pri vypracovaní správy zohľadní vykonávanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 a prirodzené rozdiely medzi členskými štátmi (hustota sietí, počet cestujúcich, priemerná cestovná vzdialenosť). Komisia v prípade potreby navrhne legislatívne opatrenia týkajúce sa otvorenia trhu vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a vytvorenia vhodných podmienok na zabezpečenie nediskriminačného prístupu k infraštruktúre, vychádzajúc z existujúcich požiadaviek na oddelenie správy infraštruktúry a dopravných činností a vyhodnotí vplyv všetkých takýchto opatrení. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O:2 | 2. Na základe skúseností získaných v rámci siete regulačných orgánov Komisia predloží do 16. decembra 2014 Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o spolupráci medzi regulačnými orgánmi. Komisia v prípade potreby navrhne doplňujúce opatrenia s cieľom zabezpečiť integrovanejší regulačný dohľad nad európskym železničným trhom predovšetkým v oblasti medzinárodných služieb. Na tento účel sa v prípade potreby zvážia aj legislatívne opatrenia. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:64  O:1 | Článok 64  Transpozícia  1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou, aj pokiaľ ide o ich dodržiavanie podnikmi, prevádzkovateľmi, orgánmi a inými dotknutými subjektmi, a to najneskôr do 16. jún 2015. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.  Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernice zrušené touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty. | N | 513/2009 Z.z.  575/2001 Z.z. | § 113  § 37 | Týmto zákonom sa preberajú právne záväzné akty Európskej únie uvedené v prílohe č. 15.  Ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy sa starajú o náležitú právnu úpravu vecí patriacich do ich pôsobnosti. Pripravujú návrhy zákonov a iných všeobecne záväzných právnych predpisov, zverejňujú ich a po prerokovaní v pripomienkovom konaní predkladajú vláde; dbajú aj o dodržiavanie zákonnosti v oblasti svojej pôsobnosti. | Ú |  |
| O:2 | 2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.  Povinnosti transpozície a vykonávania kapitol II a IV tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, pokiaľ na ich území nebude vybudovaný železničný systém. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:65 | Článok 65  Zrušenie  Smernice 91/440/EHS, 95/18/ES a 2001/14/ES zmenené a doplnené smernicami uvedenými v prílohe IX časti A sa zrušujú s účinnosťou od 15. decembra 2012 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v prílohe IX časti B do vnútroštátneho práva.  Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe X. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:66 | Článok 66  Nadobudnutie účinnosti  Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č:67 | Článok 67  Adresáti  Táto smernica je určená členským štátom. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Príloha I | PRÍLOHA I  ZOZNAM SÚČASTÍ ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY  Železničná infraštruktúra pozostáva z týchto položiek za predpokladu, že tvoria súčasť súvislej trate vrátane vlečiek okrem koľají vnútri opravárenských dielní, vozňových alebo rušňových dep, ako aj súkromných odbočných tratí alebo vlečiek:  — pozemky,  — železničný spodok, hlavne násypy, zárezy, odvodňovacie kanály a priekopy, káblovody, obkladné múry a porasty na ochranu svahov atď., osobné nástupištia a nakladacie rampy, a to aj na staniciach osobnej dopravy a aj v nákladných termináloch, postranné chodníky a chodníky, murované ploty, živé ploty, ploty, ochranné protipožiarne pásmo, zariadenie na ohrev výhybiek, priecestia atď., protisnehové zábrany,  — inžinierske stavby: mosty, priepusty a nadjazdy, nadchody, tunely, zakryté zárezy a iné podjazdy, podchody, oporné a zárubné múry a stavby na ochranu proti lavínam a padajúcim kameňom atď.,  — úrovňové priecestia vrátane zariadení na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky,  — železničný zvršok, najmä koľajnice, žliabkové a prídržné koľajnice, podvaly a postranné podpory, drobné koľajivo, kamenivo vrátane drveného kameniva a piesku, výhybky a koľajové križovatky atď., točne a presuvne (s výnimkou tých, ktoré slúžia len pre rušne),  — prístupové cesty pre cestujúcich a tovar vrátane príjazdových ciest a prístupových ciest pre cestujúcich prichádzajúcich a odchádzajúcich pešo,  — zabezpečovacie, návestné a oznamovacie zariadenie na šírej trati, na staniciach a zriaďovacích staniciach vrátane zariadení na výrobu, transformáciu a rozvod elektrického prúdu na návestné a oznamovacie zariadenie a budovy patriace k vyššie vymenovaným zariadeniam, koľajové brzdy,  — osvetľovacie zariadenie na účely dopravy a jej bezpečnosti,  — zariadenie na transformáciu a prenos prúdu pre vlakovú dopravu: meniarne, napájanie vedenia medzi meniarňami a trolejom, trolejové vedenie so stožiarmi, tretie koľajnice s nosnými podperami,  — služobné budovy správy infraštruktúry vrátane príslušnej časti zariadení na výber dopravných poplatkov. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 12a | Príloha č. 12a k zákonu č. 513/2009 Z. z.  **ZOZNAM SÚČASTÍ ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY**  Železničná infraštruktúra pozostáva z týchto súčastí za predpokladu, že tvoria súčasť súvislej železničnej trate vrátane vlečiek okrem koľají vnútri opravárenských dielní, vozňových dep alebo rušňových dep, ako aj odbočných tratí alebo vlečiek v súkromnom vlastníctve:  a) pozemky, na ktorých sú umiestnené súčasti železničnej infraštruktúry  b) železničný spodok, najmä násypy, zárezy, odvodňovacie kanály a priekopy, káblovody, obkladné múry a porasty na ochranu svahov, osobné nástupištia a nakladacie rampy, a to aj na staniciach osobnej dopravy a v nákladných termináloch, postranné chodníky a chodníky, murované ploty, živé ploty, ploty, ochranné protipožiarne pásmo, zariadenie na ohrev výhybiek, priechody, protisnehové zábrany,  c) inžinierske stavby, najmä mosty, priepusty a nadjazdy, nadchody, tunely, zakryté zárezy a iné podjazdy, podchody, oporné a zárubné múry a stavby na ochranu proti lavínam a padajúcim kameňom,  d) úrovňové priecestia vrátane zariadení na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky,  e) železničný zvršok, najmä koľajnice, žliabkové a prídržné koľajnice, podvaly a postranné podpory, drobné koľajivo, kamenivo vrátane drveného kameniva a piesku, výhybky a koľajové križovatky, točne a presuvne (okrem tých, ktoré slúžia len pre rušne),  f) prístupové cesty pre cestujúcich a tovar vrátane príjazdových ciest a prístupových ciest pre cestujúcich prichádzajúcich a odchádzajúcich pešo,  g) zabezpečovacie, návestné a oznamovacie zariadenie vrátane elektronickej komunikačnej siete na šírej trati, na staniciach a zriaďovacích staniciach vrátane zariadení na výrobu, transformáciu a rozvod elektrického prúdu na návestné a oznamovacie zariadenie a budovy patriace k vyššie vymenovaným zariadeniam, koľajové brzdy,  h) osvetľovacie zariadenie na účely dopravy a jej bezpečnosti,  i) zariadenie na transformáciu a prívod elektriny pre vlakovú dopravu: trakčné napájacie stanice, napájanie vedenia medzi trakčnými napájacími stanicami a trolejovým vedením, trolejové vedenie so stožiarmi a súčasťami, tretie koľajnice s nosnými podperami, súčasti spätného vedenia a ochranné zariadenia,  j) služobné budovy správy infraštruktúry vrátane príslušnej časti zariadení na výber úhrad. | Ú |  |
| Príloha II  O:1  P:a)  P:b)  P:c)  P:d)  P:e)  P:f) | PRÍLOHA II  SLUŽBY POSKYTOVANÉ PRE ŽELEZNIČNÉ PODNIKY  (uvedené v článku 13)  1. Minimálny prístupový balík obsahuje:  a) spracovanie žiadostí o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry;  b) právo na využitie kapacity, ktorá je poskytnutá;  c) použitie železničnej infraštruktúry vrátane výhybiek a odbočiek;  d) riadenie vlakov vrátane návestenia, regulácie, dispečerského riadenia, dorozumievania a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku;  e) používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, ak je k dispozícii;  f) všetky ostatné informácie potrebné na realizáciu alebo prevádzku dopravných služieb, pre ktoré bola kapacita poskytnutá. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13 časť B | B. Služby poskytované železničným podnikom  1. Minimálny prístupový balík obsahuje  a) spracovanie žiadosti o pridelenie kapacity,  b) právo na využitie poskytnutej kapacity,  c) použitie železničnej infraštruktúry, výhybiek a odbočiek,  d) riadenie vlakov, vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku,  e) používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, ak je k dispozícii,  f) ostatné informácie potrebné na uskutočnenie alebo prevádzku dopravných služieb, na ktoré bola poskytnutá kapacita. | Ú |  |
| O:2  P:a)  P:b)  P:c)  P:d)  P:e)  P:f)  P:g)  P:h)  P:i) | 2. Prístup vrátane traťového prístupu sa poskytuje k týmto servisným zariadeniam, ak existujú, a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach:  a) stanice osobnej dopravy, ich budovy a iné zariadenia vrátane zobrazovacích zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania a vhodného miesta na predaj prepravných dokladov;  b) nákladné terminály;  c) zriaďovacie stanice a zariadenia na zoraďovanie vlakov vrátane zariadení na posunovanie;  d) odstavné koľaje;  e) údržbárske zariadenia s výnimkou zariadení na údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sú určené pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia;  f) iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie a umývanie;  g) zariadenia v námorných a vnútrozemských prístavoch spojené so železničnými činnosťami;  h) pomocné zariadenia;  i) zariadenia na doplnenie paliva a dodávka paliva v týchto zariadeniach, za ktoré by sa mali poplatky na faktúrach uvádzať osobitne. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13 časť B bod 2 | 2. Prístup vrátane traťového prístupu sa poskytuje k týmto servisným zariadeniam, ak existujú, a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach:  a) stanice osobnej dopravy, ich budovy a iné zariadenia vrátane zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania a vhodné miesta na predaj prepravných dokladov,  b) nákladné terminály,  c) zriaďovacie stanice a zariadenia na zoraďovanie vlakov vrátane zariadení na posunovanie,  d) odstavné koľaje, ktorými sa rozumejú koľaje osobitne určené na dočasné odstavenie vozňov medzi dvoma úlohami,  e) údržbárske zariadenia okrem zariadení na údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sú určené pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia,  f) iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie a umývanie,  g) zariadenia v námorných a vnútrozemských prístavoch spojené so železničnými činnosťami,  h) pomocné zariadenia,  i) zariadenia na doplnenie paliva a dodávku paliva v týchto zariadeniach, za ktoré by sa mali úhrady na faktúrach uvádzať osobitne | Ú |  |
| O:3  P:a)  P:b)  P:c) | 3. Doplnkové služby môžu zahŕňať:  a) trakčný prúd, za ktorý sa uvádzajú poplatky na faktúrach oddelene od poplatkov za používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, a to bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie smernice 2009/72/ES;  b) predkurovanie vlakov osobnej prepravy;  c) špecifické dohody so zákazníkmi o:  — kontrole prepravy nebezpečného tovaru,  — pomoci pri chode netypických vlakov. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13 časť B bod 3 | 3. Doplnkové služby môžu zahŕňať  a) trakčný prúd,  b) predbežné vykurovanie osobných vlakov,  c) služby na základe špecifických dohôd so zákazníkmi o kontrole prepravy nebezpečného tovaru a o pomoci pri jazde netypických vlakov. | Ú |  |
| O:4  P:a)  P:b)  P:c)  P:d)  P:e) | 4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať:  a) prístup k telekomunikačnej sieti;  b) poskytovanie doplnkových informácií;  c) technickú kontrolu koľajových vozidiel;  d) služby predaja prepravných dokladov na staniciach osobnej dopravy;  e) údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sa poskytujú v údržbárskych zariadeniach určených pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13 časť B bod 4 | 4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať  a) prístup k telekomunikačnej sieti,  b) poskytovanie doplnkových informácií,  c) technickú kontrolu vozidlového parku železničných vozidiel,  d) služby predaja prepravných dokladov na staniciach osobnej dopravy,  e) údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sa poskytujú v údržbárskych zariadeniach určených pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia a iné služby.. | Ú |  |
| Príloha III  P:a)  P:b)  P:c)  P:d)  P:e)  P:f) | PRÍLOHA III  FINANČNÁ SPÔSOBILOSŤ  (uvedené v článku 20)  Informácie, ktoré má podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytnúť v súlade s článkom 20, zahŕňajú tieto aspekty:  a) dostupné prostriedky vrátane prostriedkov uložených v bankách, záruk na bankový úver a pôžičiek;  b) fondy a aktíva použiteľné ako záruky;  c) prevádzkový kapitál;  d) príslušné náklady vrátane nákladov na nákup vzťahujúcich sa na vozidlá, pozemky, budovy, zariadenia a koľajové vozidlá;  e) zaťaženie podnikových aktív;  f) dane a príspevky na sociálne zabezpečenie. | N | 514/2009 Z.z. v znení návrhu | § 11  O:6 | (6) Požiadavka finančnej spôsobilosti je splnená, ak žiadateľ o licenciu preukáže, že podľa reálneho odhadu je schopný splniť svoje súčasné i budúce záväzky vyplývajúce z poskytovania dopravných služieb na obdobie 12 mesiacov odo dňa udelenia licencie. Žiadateľ o licenciu musí licenčnému orgánu poskytnúť podrobné údaje týkajúce sa  a) dostupných finančných prostriedkov, vrátane prostriedkov na bankových účtoch a záruk na bankové úvery a pôžičky,  b) fondov a aktív použiteľných ako záruky,  c) prevádzkového kapitálu,  d) prevádzkových nákladov, vrátane nákladov na nákup nových železničných vozidiel, nákladov na dopravnú základňu, na strediská údržby a na prevádzku vozidlového parku železničných vozidiel,  e) existujúceho zaťaženia podnikových aktív,  f) daní a poistného na zdravotné poistenie, sociálne poistenie a povinného príspevku na starobné dôchodkové sporenie. | Ú |  |
| Príloha IV  O:1 | PRÍLOHA IV  OBSAH PODMIENOK POUŽÍVANIA SIETE  (uvedené v článku 27)  Podmienky používania siete uvedené v článku 27 obsahujú tieto informácie:  1. oddiel udávajúci charakter infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej. Informácie v tomto oddiele sa musia každý rok uviesť do súladu s registrami železničnej infraštruktúry, ktoré sa majú uverejniť v súlade s článkom 35 smernice 2008/57/ES, alebo musia na tieto registre odkazovať; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13 časť A bod 1 | 1. Časť udávajúca charakter železničnej infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej v súlade s registrom železničnej infraštruktúry. | Ú |  |
| O:2 | 2. oddiel o zásadách spoplatňovania a tarifách. Tento oddiel obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch a iné dôležité informácie o prístupe v súvislosti so službami uvedenými v prílohe II, poskytovanými len jedným dodávateľom. Spresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne sadzby, ktoré sa použijú na uplatňovanie článkov 31 až 36, pokiaľ ide o náklady a poplatky. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú v priebehu nasledujúcich piatich rokov, ak sú také informácie k dispozícii; | N | 513/2009 Z.z. | Príl. 13 časť A bod 2 | 2. Časť o princípoch spoplatňovania a o tarife. Táto časť obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o úhradách za služby uvedené v bode B, ktoré zabezpečuje len jeden poskytovateľ. Upresňuje metodológiu, pravidlá a prípadný rozsah, ktorý sa použije na zohľadnenie environmentálnych nákladov a nákladov vynaložených na zvýšenie výkonnosti železničných tratí, pri nedostatku kapacity a pri zľavách. Obsahuje aj informácie o zmenách úhrad, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú v určitom období. | Ú |  |
| O:3  P:a)  P:b)  P:c)  P:d)  P:e)  P:f)  P:g) | 3. oddiel o zásadách a kritériách prideľovania kapacity. V tomto oddiele sa stanovia všeobecné kapacitné charakteristiky infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a každé obmedzenie týkajúce sa jej využitia vrátane pravdepodobných kapacitných požiadaviek na údržbu. Tiež špecifikuje postupy a lehoty, ktoré sa týkajú procesu prideľovania kapacity. Obsahuje špecifické kritériá, ktoré sa používajú počas tohto procesu, najmä:  a) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia od manažéra infraštruktúry požadovať pridelenie kapacity;  b) požiadavky na žiadateľov;  c) harmonogram podávania žiadostí a prideľovacieho procesu a postupy, ktoré sa uplatňujú pri žiadosti o informácie súvisiace s plánovacím procesom, a postupy na vytvorenie harmonogramu plánovaných i nepredvídaných údržbárskych prác;  d) zásady, ktorými sa riadi koordinačný proces, a systém riešenia sporov dostupný ako súčasť tohto procesu;  e) postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané v prípade preťaženej infraštruktúry;  f) podrobnosti o obmedzení využitia infraštruktúry;  g) podmienky, ktorými sa pri stanovení priorít prideľovacieho procesu berie na zreteľ predchádzajúca úroveň využívania kapacity.  V tomto oddiele sa podrobne uvedú opatrenia prijaté na zabezpečenie primeraného zaobchádzania so službami nákladnej dopravy, medzinárodnými dopravnými službami a žiadosťami, ktoré sú predmetom postupu ad hoc. Tento oddiel obsahuje vzorový formulár žiadostí o kapacitu. Manažér infraštruktúry uverejní aj podrobné informácie o postupoch prideľovania medzinárodných vlakových trás. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13 časť A bod 3 | 3. Časť o princípoch a kritériách prideľovania kapacity. V tejto časti sa určia všeobecné kapacitné charakteristiky železničnej infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, ako aj všetky obmedzenia týkajúce sa využívania železničnej infraštruktúry, vrátane možných kapacitných požiadaviek na jej údržbu. Tu sa špecifikujú aj postupy a lehoty, ktoré sa týkajú postupu prideľovania kapacity infraštruktúry. Táto časť obsahuje aj špecifické kritériá, ktoré sa používajú v prideľovaní kapacity infraštruktúry, najmä  a) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia požadovať od manažéra infraštruktúry pridelenie kapacity infraštruktúry,  b) požiadavky na žiadateľov,  c) časový plán podávania žiadostí a prideľovacieho postupu,  d) pravidlá koordinácie,  e) postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané, keď je preťažená infraštruktúra,  f) podrobnosti o obmedzeniach využívania železničnej infraštruktúry,  g) iné podmienky, ktorými sa pri určení priorít prideľovacieho postupu berie zreteľ na predchádzajúcu úroveň využívania kapacity infraštruktúry.  V tejto časti sa podrobne uvedú opatrenia prijaté na zabezpečenie primeraného zaobchádzania so službami nákladnej dopravy, medzinárodnými dopravnými službami a požiadavkami, ktoré sú predmetom postupu ad hoc. Manažér infraštruktúry zverejní vzorový formulár žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry a podrobné informácie o postupoch prideľovania medzinárodných vlakových trás. | Ú |  |
| O:4 | 4. oddiel o informáciách týkajúcich sa žiadosti o licenciu podľa článku 25 tejto smernice a o bezpečnostné osvedčenie v železničnej doprave vydávané v súlade so smernicou 2004/49/ES alebo odkaz na internetovú stránku, kde sú takéto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13 časť A bod 4 | 4. Časť o informáciách týkajúcich sa žiadosti o licenciu a o bezpečnostné osvedčenie alebo odkaz na webové sídlo, kde sú tieto informácie bezplatne dostupné. | Ú |  |
| O:5 | 5. oddiel o informáciách týkajúcich sa postupov riešenia sporov a odvolania, pokiaľ ide o otázky prístupu k železničnej infraštruktúre a službám a o systém výkonnosti podľa článku 35; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13 časť A bod 5 | 5. Časť o informáciách týkajúcich sa postupov riešenia sporov a odvolania, ak ide o prístup k železničnej infraštruktúre a služby a o systém spoplatňovania podľa výkonov. | Ú |  |
| O:6 | 6. oddiel o informáciách týkajúcich sa prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe II a jeho spoplatňovania. Prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí nie sú riadení manažérom infraštruktúry, poskytujú informácie o poplatkoch za získanie prístupu k zariadeniu a za poskytovanie služieb a informácie o technických podmienkach prístupu, ktoré sa zahrnú do podmienok používania siete, alebo uvedú internetovú stránku, kde sú takéto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13 časť A bod 6  § 37  O: 2  V: 1  § 57  O: 2  V: 4 | 6. Časť o informáciách týkajúcich sa prístupu k servisným zariadeniam a jeho spoplatňovania.  (2) Podmienky používania železničnej siete obsahujú podrobné informácie o podmienkach prístupu na jednotlivé prevádzkované železničné trate a o podmienkach prístupu k servisným zariadeniam spojených so železničnou sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie webové sídlo, na ktorom sú tieto informácie bezplatne dostupné.  Prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytujúceho služby podľa prílohy č. 13 časti B druhého až štvrtého bodu poskytne manažérovi infraštruktúry informácie o úhradách alebo uvedie adresu webového sídla, na ktorej sú takéto informácie bezplatne dostupné | Ú |  |
| O:7 | 7. vzorovú dohodu na účely uzavretia rámcových dohôd medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom v súlade s článkom 42. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13 časť A bod 7 | 7. Vzorovú rámcovú dohodu podľa § 43 medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom. | Ú |  |
| Príloha V  O:1 | PRÍLOHA V  ZÁKLADNÉ ZÁSADY A PARAMETRE ZMLUVNÝCH DOHÔD MEDZI PRÍSLUŠNÝMI ORGÁNMI A MANAŽÉRMI INFRAŠTRUKTÚRY  (uvedené v článku 30)  V zmluvnej dohode sa spresnia ustanovenia článku 30 a uvedú sa v nej aspoň tieto prvky:  1. rozsah pôsobnosti dohody, pokiaľ ide o infraštruktúru a servisné zariadenia, v štruktúre v súlade s prílohou II. Dohoda sa vzťahuje na všetky aspekty riadenia infraštruktúry vrátane údržby a obnovy infraštruktúry, ktorá je už v prevádzke. Podľa potreby sa môže zahrnúť aj budovanie novej infraštruktúry; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 3  P:a), b) | (3) Zmluva s vlastníkom železničnej infraštruktúry má písomnú formu a obsahuje najmä  a) vymedzenie predmetu zmluvy a rozsahu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení,  b) podmienky prevádzkovania železničnej infraštruktúry a servisných zariadení vrátane údržby a obnovy železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, ktoré sú už v prevádzke, | Ú |  |
| O:2 | 2. štruktúra platieb alebo pridelených finančných prostriedkov na služby infraštruktúry uvedené v prílohe II, na údržbu a obnovu a na vykonávanie nedokončenej údržby a obnovy. Podľa potreby sa môže zahrnúť štruktúra platieb alebo finančných prostriedkov pridelených na novú infraštruktúru; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 3  P: d) | d) výšku ostatných finančných prostriedkov na zabezpečenie prevádzky, údržby a obnovy železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, na vykonávanie nedokončenej údržby a obnovy, na zabezpečenie plnenia povinností vyplývajúcich manažérovi infraštruktúry zo všeobecne záväzných právnych predpisov, | Ú |  |
| O:3  P:a)  P:b)  P:c)  P:d)  P:e)  P:f) | 3. výkonnostné ciele zamerané na používateľa, a to vo forme ukazovateľov a kritérií kvality vzťahujúcich sa na prvky, akým je:  a) výkon vlaku, napríklad pokiaľ ide o traťovú rýchlosť a spoľahlivosť, a spokojnosť zákazníka;  b) kapacita siete;  c) správa aktív;  d) rozsah činností;  e) úroveň bezpečnosti a  f) ochrana životného prostredia; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 3  P:e) | e) ciele zamerané na používateľa železničnej infraštruktúry a kritériá kvality vzťahujúce sa na výkon vlaku, najmä pokiaľ ide o traťovú rýchlosť a spoľahlivosť, spokojnosť zákazníka, kapacitu železničnej siete, správu aktív, rozsah činností, úroveň bezpečnosti a ochranu životného prostredia, | Ú |  |
| O:4 | 4. rozsah možnej nedokončenej údržby a aktíva, ktoré sa postupne vyradia z používania, a tým zmenia finančné toky; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 3  P:f) | f) rozsah prípadnej nedokončenej údržby a aktíva, ktoré sa postupne vyradia z používania, | Ú |  |
| O:5 | 5. stimuly uvedené v článku 30 ods. 1 s výnimkou tých stimulov, ktoré sa zavedú regulačnými opatreniami v súlade s článkom 30 ods. 3; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 3  P:c) | c) výšku úhrady podľa odseku 6, spôsob a podmienky jej poskytnutia a použitia, | Ú |  |
| O:6 | 6. minimálne povinnosti manažéra infraštruktúry, pokiaľ ide o predkladanie správ, a to z hľadiska obsahu správ a pravidelnosti ich podávania, vrátane informácií, ktoré sa majú uverejňovať raz za rok; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 3  P:g) | g) povinnosti manažéra infraštruktúry v súvislosti s predkladaním správ, a to z hľadiska ich obsahu a pravidelnosti ich predkladania vlastníkovi železničnej infraštruktúry, | Ú |  |
| O:7 | 7. schválené obdobie platnosti dohody, ktoré sa prípadne časovo zladí a zosúladí s dĺžkou trvania podnikateľského plánu, koncesie alebo licencie manažéra infraštruktúry, ako aj rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia stanovené štátom; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 3  P:h), i) | h) obdobie platnosti zmluvy, ktoré musí byť minimálne päť rokov,  i) regulačný rámec a princípy spoplatňovania železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, | Ú |  |
| O:8 | 8. pravidlá riešenia situácií, v ktorých dôjde k vážnym poruchám v prevádzke, a núdzových situácií vrátane havarijných plánov a predčasného ukončenia zmluvnej dohody a včasného informovania používateľov; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 3  P:j) | j) pravidlá riešenia situácií, v ktorých dôjde k vážnym poruchám v prevádzke železničnej infraštruktúry a núdzových situácií vrátane havarijných plánov a predčasného ukončenia zmluvy a informovania používateľov, | Ú |  |
| O:9 | 9. nápravné opatrenia, ktoré sa majú prijať, ak jedna zo zmluvných strán poruší svoje zmluvné záväzky alebo ak nastanú výnimočné okolnosti, ktoré ovplyvňujú dostupnosť verejného financovania; to zahŕňa podmienky a postupy opätovného rokovania a predčasného ukončenia dohody. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 56  O: 3  P:k) | k) nápravné opatrenia pri porušení zmluvných podmienok alebo pri vzniku výnimočných okolností, ktoré ovplyvňujú dostupnosť verejného financovania, vrátane podmienok a postupov opätovného rokovania o zmluvných podmienkach alebo o predčasnom ukončení zmluvy. | Ú |  |
| Príloha VI  O: 1 | *PRÍLOHA VI*  **POŽIADAVKY NA NÁKLADY A POPLATKY SÚVISIACE SO ŽELEZNIČNOU INFRAŠTRUKTÚROU**  **(uvedené v článku 32 ods. 1 a článku 35)**  1. Pri určovaní zoznamu trhových segmentov na účely zavedenia príplatkov do systému spoplatňovania podľa článku 32 ods. 1 manažéri infraštruktúry zvážia aspoň tieto dvojice:  a) služby osobnej dopravy verzus služby nákladnej dopravy;  b) vlaky prepravujúce nebezpečný tovar verzus iné nákladné vlaky;  c) vnútroštátne verzus medzinárodné dopravné služby;  d) kombinovanú dopravu verzus priame vlaky;  e) služby mestskej alebo regionálnej osobnej dopravy verzus služby medzimestskej osobnej dopravy;  f) ucelené vlaky verzus vlaky zostavené z jednotlivých vozňov;  g) pravidelné verzus príležitostné služby vlakovej dopravy. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | § 58  O: 3 | (3) Na účely zvýšenia úhrady podľa odseku 1 manažér infraštruktúry zohľadní najmä tieto dvojice segmentov trhu:  a) služby osobnej dopravy a služby nákladnej dopravy,  b) vlaky prepravujúce nebezpečný tovar a iné nákladné vlaky,  c) vnútroštátne dopravné služby a medzinárodné dopravné služby,  d) kombinovanú dopravu a priame vlaky,  e) služby mestskej osobnej dopravy alebo regionálnej osobnej dopravy a služby medzimestskej osobnej dopravy,  f) ucelené vlaky a vlaky zostavené z jednotlivých vozňov,  g) pravidelné služby vlakovej dopravy a príležitostné služby vlakovej dopravy. | Ú |  |
| Príloha VI  O: 2 | 2. Systém výkonnosti uvedený v článku 35 vychádza z týchto zásad:  a) V záujme dosiahnutia schválenej úrovne výkonnosti a neohrozenia ekonomickej životaschopnosti služby sa manažér infraštruktúry dohodne spolu so žiadateľmi na hlavných parametroch systému výkonnosti. Ide najmä o peňažnú hodnotu meškaní a limity platieb splatných v rámci systému výkonnosti v súvislosti s jednotlivými chodmi vlakov, ako aj všetkými chodmi vlakov železničného podniku za dané časové obdobie.  b) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom cestovný poriadok, na základe ktorého sa vypočítajú meškania, a to aspoň päť dní pred chodom vlaku. V prípade vyššej moci alebo neskorých zmien v cestovnom poriadku môže manažér infraštruktúry na podanie oznámenia uplatniť kratšiu lehotu.  c) Príčiny všetkých meškaní sa zaradia do jednej z týchto tried alebo podtried meškaní:  1. Riadenie prevádzky/plánovania, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry  1.1. Zostavovanie cestovného poriadku  1.2. Zoraďovanie vlaku  1.3. Chyby v prevádzkovom postupe  1.4. Nesprávne uplatňovanie pravidiel prednosti  1.5. Zamestnanci  1.6. Iné príčiny  2. Zariadenia infraštruktúry, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry  2.1. Návestné zariadenia  2.2. Návestné zariadenia na úrovňových priecestiach  2.3. Telekomunikačné zariadenia  2.4. Napájacie zariadenia  2.5. Trať  2.6. Budovy  2.7. Zamestnanci  2.8. Iné príčiny  3. Príčiny súvisiace s inžinierskymi stavbami, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry  3.1. Plánované stavebné práce  3.2. Odchýlky od plánu pri realizácii stavebných prác  3.3. Obmedzenie rýchlosti v dôsledku poruchy na trati  3.4. Iné príčiny  4. Príčiny, za ktoré sú zodpovední iní manažéri infraštruktúry  4.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci manažér infraštruktúry  4.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci manažér infraštruktúry  5. Obchodné príčiny, za ktoré je zodpovedný železničný podnik  5.1. Prekročenie času pobytu  5.2. Žiadosť železničného podniku  5.3. Činnosti súvisiace s nakládkou  5.4. Nesprávne naloženie nákladu  5.5. Komerčná príprava vlaku  5.6. Zamestnanci  5.7. Iné príčiny  6. Koľajové vozidlá, za ktoré je zodpovedný železničný podnik  6.1. Plánovanie obehu vozidiel/zmena plánu obehu vozidiel  6.2. Zoraďovanie vlaku železničným podnikom  6.3. Problémy týkajúce sa vozňov osobnej prepravy (osobná doprava)  6.4. Problémy týkajúce sa nákladných vozňov (nákladná doprava)  6.5. Problémy týkajúce sa vozidiel, rušňov a motorových vozňov  6.6. Zamestnanci  6.7. Iné príčiny  7. Príčiny, za ktoré sú zodpovedné iné železničné podniky  7.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci železničný podnik  7.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci železničný podnik  8. Vonkajšie príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik  8.1. Štrajk  8.2. Administratívne náležitosti  8.3. Vonkajší vplyv  8.4. Vplyvy počasia a prírodné príčiny  8.5. Meškanie pre vonkajšie príčiny na susednej sieti  8.6. Iné príčiny  9. Sekundárne príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik  9.1. Nebezpečné udalosti, nehody a riziká  9.2. Obsadenie trate v dôsledku meškania vlastného vlaku  9.3. Obsadenie trate v dôsledku meškania iného vlaku  9.4. Obrat v konečnej stanici  9.5. Vlakový prípoj  9.6. Potrebné ďalšie vyšetrovanie.  d) Vždy, keď je to možné, musí zodpovednosť za meškanie niesť jediná organizácia, pričom sa zohľadňuje zodpovednosť za spôsobenie poruchy, ako aj schopnosť obnoviť bežné podmienky premávky.  e) Pri výpočte platieb sa zohľadní priemerné meškanie vlakových služieb s podobnými požiadavkami na včasnosť.  f) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom čo možno najskôr výpočet platieb splatných v rámci systému výkonnosti. Do tohto výpočtu sa zahrnú všetky omeškané chody vlakov v rámci obdobia najviac jedného mesiaca.  g) Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie existujúcich odvolacích postupov a ustanovení článku 56, je v prípade sporov týkajúcich sa systému výkonnosti k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa takéto spory mohli vyriešiť bezodkladne. Tento systém riešenia sporov musí byť vo vzťahu k dotknutým stranám nestranný. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.  h) Manažér infraštruktúry uverejní raz ročne priemernú úroveň výkonnosti, ktorú dosiahli železničné podniky na základe hlavných parametrov dohodnutých v rámci systému výkonnosti. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13a | Systém výkonnosti vychádza z týchto zásad:  a) V záujme dosiahnutia schválenej úrovne výkonnosti a neohrozenia ekonomickej životaschopnosti služby sa manažér infraštruktúry dohodne spolu so žiadateľmi na hlavných parametroch systému výkonnosti. Ide najmä o peňažnú hodnotu meškaní a limity platieb splatných v rámci systému výkonnosti v súvislosti s jednotlivými chodmi vlakov, ako aj všetkými chodmi vlakov železničného podniku za dané časové obdobie.  b) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom cestovný poriadok, na základe ktorého sa vypočítajú meškania, a to aspoň päť dní pred chodom vlaku. V prípade vyššej moci alebo neskorších zmien v cestovnom poriadku môže manažér infraštruktúry na podanie oznámenia uplatniť kratšiu lehotu.  c) Príčiny všetkých meškaní sa zaradia do jednej z týchto tried alebo podtried meškaní:  1. Riadenie prevádzky alebo plánovania, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry  1.1. Zostavovanie cestovného poriadku  1.2. Zoraďovanie vlaku  1.3. Chyby v prevádzkovom postupe  1.4. Nesprávne uplatňovanie pravidiel prednosti  1.5. Zamestnanci  1.6. Iné príčiny  2. Zariadenia infraštruktúry, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry  2.1. Zabezpečovacie zariadenia  2.2. Priecestné zabezpečovacie zariadenia na úrovňových priecestiach  2.3. Telekomunikačné zariadenia  2.4. Napájacie zariadenia  2.5. Trať  2.6. Budovy  2.7. Zamestnanci  2.8. Iné príčiny  3. Príčiny súvisiace s inžinierskymi stavbami, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry  3.1. Plánované stavebné práce  3.2. Odchýlky od plánu pri realizácii stavebných prác  3.3. Obmedzenie rýchlosti v dôsledku poruchy na trati  3.4. Iné príčiny  4. Príčiny, za ktoré sú zodpovední iní manažéri infraštruktúry  4.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci manažér infraštruktúry  4.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci manažér infraštruktúry  5. Obchodné príčiny, za ktoré je zodpovedný železničný podnik  5.1. Prekročenie času pobytu  5.2. Žiadosť železničného podniku  5.3. Činnosti súvisiace s nakládkou  5.4. Nesprávne naloženie nákladu  5.5. Komerčná príprava vlaku  5.6. Zamestnanci  5.7. Iné príčiny  6. Koľajové vozidlá, za ktoré je zodpovedný železničný podnik  6.1. Plánovanie obehu vozidiel alebo zmena plánu obehu vozidiel  6.2. Zoraďovanie vlaku železničným podnikom  6.3. Problémy týkajúce sa vozňov osobnej prepravy (osobná doprava)  6.4. Problémy týkajúce sa nákladných vozňov (nákladná doprava)  6.5. Problémy týkajúce sa vozidiel, rušňov a motorových vozňov  6.6. Zamestnanci  6.7. Iné príčiny  7. Príčiny, za ktoré sú zodpovedné iné železničné podniky  7.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci železničný podnik  7.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci železničný podnik  8. Vonkajšie príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik  8.1. Štrajk  8.2. Administratívne náležitosti  8.3. Vonkajší vplyv  8.4. Vplyvy počasia a prírodné príčiny  8.5. Meškanie pre vonkajšie príčiny na susednej sieti  8.6. Iné príčiny  9. Sekundárne príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik  9.1. Mimoriadne udalosti, nehody a riziká  9.2. Obsadenie trate v dôsledku meškania vlastného vlaku  9.3. Obsadenie trate v dôsledku meškania iného vlaku  9.4. Obrat v konečnej stanici  9.5. Vlakový prípoj  9.6. Potrebné ďalšie vyšetrovanie  d) Vždy, keď je to možné, musí zodpovednosť za meškanie niesť jediná organizácia, pričom sa zohľadňuje zodpovednosť za spôsobenie poruchy, ako aj schopnosť obnoviť bežné podmienky premávky.  e) Pri výpočte platieb sa zohľadní priemerné meškanie vlakových služieb s podobnými požiadavkami na včasnosť.  f) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom čo možno najskôr výpočet platieb splatných v rámci systému výkonnosti. Do tohto výpočtu sa zahrnú všetky omeškané chody vlakov v rámci obdobia najviac jedného mesiaca.  g) Pri sporoch týkajúcich sa systému výkonnosti je k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa takéto spory mohli vyriešiť bezodkladne. Systém riešenia sporov musí byť vo vzťahu k dotknutým stranám nestranný. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.  h) Manažér infraštruktúry zverejní raz ročne priemernú úroveň výkonnosti, ktorú dosiahli železničné podniky na základe hlavných parametrov dohodnutých v rámci systému výkonnosti. | Ú |  |
| Príloha VII  O:1 | PRÍLOHA VII  HARMONOGRAM PROCESU PRIDEĽOVANIA  (uvedené v článku 43)  1. Cestovný poriadok sa zhotovuje raz za kalendárny rok. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:2  P:a) | (2) Po uzavretí dohôd podľa odseku 1 manažér infraštruktúry zostavuje cestovný poriadok podľa plánu prideľovania kapacity infraštruktúry v týchto lehotách:  a) cestovný poriadok sa zostavuje raz za kalendárny rok, | Ú |  |
| O:2 | 2. Zmena cestovného poriadku sa uskutoční o polnoci druhú sobotu v decembri. Ak sa zmena alebo úprava vykoná po zimných mesiacoch, aby sa zohľadnili najmä prípadné zmeny regionálnych cestovných poriadkov osobnej dopravy, uskutoční sa o polnoci druhú sobotu v júni a v takých intervaloch medzi týmito dátumami, aké sa vyžadujú. Manažéri infraštruktúry sa môžu dohodnúť na iných dátumoch a v takom prípade musia informovať Komisiu, ak to má vplyv na medzinárodnú dopravu. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:7,8 | (7) Ak sa manažéri infraštruktúry nedohodnú inak, zmena cestovného poriadku celoštátnej dopravy sa uskutočňuje každoročne o polnoci v druhú sobotu v decembri. Ak potreba zmeny alebo inej úpravy cestovného poriadku vznikne až po zimných mesiacoch najmä z dôvodu zohľadnenia zmien regionálnych cestovných poriadkov, z dôvodu koordinácie s inými druhmi dopravy, najmä z riešenia paralelných dopravných služieb s verejnou autobusovou dopravou, alebo z dôvodu dodatočného pridelenia voľnej kapacity infraštruktúry, zmena sa spravidla uskutoční o polnoci v druhú sobotu v júni. Ak je to nevyhnutné z iného dôležitého dôvodu, najmä z prevádzkových potrieb alebo uskutočnenia plánovaných opráv železničných tratí, zmenu alebo inú úpravu cestovného poriadku možno uskutočniť aj v inom termíne.  (8) Ak má zmena alebo iná úprava cestovných poriadkov vplyv na medzinárodnú dopravu, dohodu manažérov infraštruktúry, ktorí spravujú nadväzujúce železničné siete, o rozsahu a termíne takejto zmeny musí manažér infraštruktúry informovať Európsku komisiu. | Ú |  |
| O:3 | 3. Konečný termín na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity, ktoré sa majú zapracovať do cestovného poriadku, nesmie presiahnuť 12 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:2  P:b) | (2) Po uzavretí dohôd podľa odseku 1 manažér infraštruktúry zostavuje cestovný poriadok podľa plánu prideľovania kapacity infraštruktúry v týchto lehotách:  b) žiadosti o pridelenie kapacity sa musia doručiť manažérovi infraštruktúry najneskôr 12 mesiacov pred dňom nadobudnutia platnosti cestovného poriadku, | Ú |  |
| O:4 | 4. Najneskôr 11 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku manažéri infraštruktúry v spolupráci s ostatnými príslušnými manažérmi infraštruktúry zabezpečia stanovenie predbežných medzinárodných vlakových trás. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby tieto vlakové trasy boli v ďalšom procese, pokiaľ je to možné, zachované. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:2  P:c) | (2) Po uzavretí dohôd podľa odseku 1 manažér infraštruktúry zostavuje cestovný poriadok podľa plánu prideľovania kapacity infraštruktúry v týchto lehotách:  c) najneskôr 11 mesiacov pred dňom nadobudnutia platnosti cestovného poriadku manažér infraštruktúry určí predbežné medzinárodné vlakové trasy dohodnuté podľa odseku 1 a následne dbá, aby sa tieto dohodnuté trasy v ďalšom procese rešpektovali, | Ú |  |
| O:5 | 5. Najneskôr štyri mesiace po uplynutí lehoty stanovenej na predkladanie ponúk žiadateľmi manažér infraštruktúry vypracuje návrh cestovného poriadku. | N | 513/2009 Z.z. | § 44  O:2  P:d) | (2) Po uzavretí dohôd podľa odseku 1 manažér infraštruktúry zostavuje cestovný poriadok podľa plánu prideľovania kapacity infraštruktúry v týchto lehotách:  d) najneskôr štyri mesiace po uplynutí lehoty určenej na podávanie žiadostí, manažér infraštruktúry vypracuje na základe dohôd podľa odseku 1, požiadaviek železničných podnikov a iných žiadateľov návrh cestovného poriadku na ďalšie rokovania podľa odseku 5 s cieľom racionalizovať využívanie železničnej siete a uspokojiť prepravné potreby obyvateľstva a odosielateľov a príjemcov tovaru | Ú |  |
| Príloha VIII  O:1  P:a)  P:b)  P:c)  P:d)  P:e) | PRÍLOHA VIII  ÚČTOVNÉ INFORMÁCIE, KTORÉ SA MAJÚ NA POŽIADANIE POSKYTNÚŤ REGULAČNÉMU ORGÁNU  (uvedené v článku 56 ods. 12)  1. Oddelenie účtov  a) výkazy ziskov a strát a súvaha oddelene pre nákladnú dopravu, osobnú dopravu a činnosti v oblasti správy infraštruktúry;  b) podrobné informácie o jednotlivých zdrojoch a použití verejných finančných prostriedkov a iných foriem kompenzácie transparentným a podrobným spôsobom. To zahŕňa podrobný prehľad peňažných tokov podnikov s cieľom určiť, akým spôsobom sa tieto verejné finančné prostriedky a iné formy kompenzácie použili;  c) kategórie nákladov a ziskov umožňujúce určiť, či došlo ku krížovým dotáciám medzi týmito rôznymi činnosťami podľa požiadaviek regulačného orgánu;  d) metodika používaná na rozdeľovanie nákladov medzi rôzne činnosti;  e) keď je regulovaný podnik súčasťou skupinovej štruktúry, presné údaje o platbách medzi spoločnosťami; | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13b | **ÚČTOVNÉ INFORMÁCIE, KTORÉ SA MAJÚ NA POŽIADANIE POSKYTNÚŤ REGULAČNÉMU ORGÁNU**  1. Oddelenie účtov  a) výkazy ziskov a strát a súvaha oddelene pre nákladnú dopravu, osobnú dopravu a činnosti v oblasti správy železničnej infraštruktúry,  b) podrobné informácie o jednotlivých zdrojoch a použití verejných finančných prostriedkov a iných foriem kompenzácie transparentným a podrobným spôsobom; to zahŕňa podrobný prehľad peňažných tokov podnikov s cieľom určiť, akým spôsobom sa tieto verejné finančné prostriedky a iné formy kompenzácie použili,  c) kategórie nákladov a ziskov umožňujúce určiť, či došlo ku krížovým dotáciám medzi týmito rôznymi činnosťami podľa požiadaviek regulačného orgánu,  d) metodika používaná na rozdeľovanie nákladov medzi rôzne činnosti,  e) presné údaje o platbách medzi spoločnosťami, ak je regulovaný podnik súčasťou skupinovej štruktúry. | Ú |  |
| O:2  P:a)  P:b)  P:c) | 2. Monitorovanie poplatkov za traťový prístup  a) rôzne kategórie nákladov, a to najmä dostatočné informácie o marginálnych/priamych nákladoch na rôzne služby alebo skupiny služieb s cieľom umožniť monitorovanie poplatkov za infraštruktúru;  b) dostatočné informácie s cieľom umožniť monitorovanie jednotlivých poplatkov za služby (alebo skupiny služieb); ak to požaduje regulačný orgán, tieto informácie obsahujú aj údaje o objemoch jednotlivých služieb, cenách jednotlivých služieb a o celkových príjmoch za jednotlivé služby vyplatených internými a externými zákazníkmi;  c) náklady a príjmy za jednotlivé služby (alebo skupiny služieb) pri použití príslušnej metodiky výpočtu nákladov, tak ako to požaduje regulačný orgán, s cieľom identifikovať tvorbu cien eventuálne narúšajúcu hospodársku súťaž (krížové dotácie, dravá cenotvorba a prehnane vysoké ceny). | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13b | 2. Monitorovanie úhrad za traťový prístup  a) rôzne kategórie nákladov železničnej infraštruktúry, a to najmä informácie o marginálnych/priamych nákladoch na služby s cieľom umožniť monitorovanie úhrad za železničnú infraštruktúru,  b) informácie s cieľom umožniť monitorovanie jednotlivých úhrad za služby alebo skupiny služieb; ak to požaduje regulačný orgán, tieto informácie obsahujú aj údaje o objemoch jednotlivých služieb, cenách jednotlivých služieb a o celkových príjmoch za jednotlivé služby vyplatených internými a externými zákazníkmi,  c) náklady a príjmy za jednotlivé služby alebo skupiny služieb pri použití príslušnej metodiky výpočtu nákladov tak, ako to požaduje regulačný orgán, s cieľom identifikovať tvorbu cien eventuálne narúšajúcu hospodársku súťaž (krížové dotácie, dravá cenotvorba a prehnane vysoké ceny). | Ú |  |
| O:3  P:a)  P:b)  P:c)  P:d)  P:e)  P:f) | 3. Údaje o finančnej výkonnosti  a) výkaz finančnej výkonnosti;  b) súhrnný výkaz výdavkov;  c) výkaz výdavkov na údržbu;  d) výkaz prevádzkových výdavkov;  e) výkaz príjmov;  f) dodatočné poznámky, ktoré slúžia na prípadné objasnenie a vysvetlenie výkazov. | N | 513/2009 Z.z. v znení návrhu | Príl. 13b | 3. Údaje o finančnej výkonnosti  a) výkaz finančnej výkonnosti,  b) súhrnný výkaz výdavkov,  c) výkaz výdavkov na údržbu,  d) výkaz prevádzkových výdavkov,  e) výkaz príjmov,  f) dodatočné poznámky, ktoré slúžia na prípadné objasnenie a vysvetlenie výkazov | Ú |  |