

POZMEŇUJÚCI A DOPLŇUJÚCI NÁVRH

poslancov Národnej rady Slovenskej republiky
Tibora Bernaťáka, Magdalény Kuciaňovej a Karola Farkašovského

**k vládnemu návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave
na dráhach v znení neskorších predpisov
(tlač 240)**

1. V čl. I sa na začiatok vkladajú nové body 1 a 2, ktoré znejú:

„1. Za § 21 sa vkladá § 21a, ktorý znie:

„§ 21a

Ak sa jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme vzťahuje na medzinárodnú osobnú železničnú dopravu medzi miestom odchodu a miestom určenia vlaku na území Slovenskej republiky, môže byť pre navrhovanú novú službu medzinárodnej železničnej dopravy právo prístupu železničného podniku k tejto časti železničnej infraštruktúry obmedzené, ak má táto nová služba medzinárodnej železničnej dopravy závažný negatívny vplyv.^{18a)} Účastníkmi konania o obmedzení prístupu železničného podniku k železničným službám sú osoby, ktoré sú oprávnené podať regulačnému orgánu žiadosť podľa osobitného predpisu.^{18b)} V konaní o obmedzení prístupu železničného podniku k železničným službám regulačný orgán postupuje podľa osobitného predpisu.^{18c)}“.

Poznámky pod čiarou k odkazom 18a až 18c znejú:

„^{18a)} Čl. 13 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 869/2014 z 11. augusta 2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 239, 12.8.2014).

^{18b)} Čl. 5 a 10 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 869/2014.

^{18c)} Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 869/2014.“.

2. V § 37 sa odsek 1 dopĺňa písmenom l), ktoré znie:

„l) je regulačným orgánom, ktorý rozhoduje v konaní podľa osobitného predpisu.^{24a)}“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 24a znie:

„^{24a)} Čl. 9 a 15 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 869/2014.“.

Nasledujúce body sa primerane prečísľujú.

Odôvodnenie:

Vykonávacie nariadenie komisie (EÚ) č. 869/2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy sa uplatňuje od 16. júna 2015. Na základe tohto nariadenia boli Dopravnému úradu SR spresnené kompetencie súvisiace s posudzovaním tzv. skúšky základného účelu a tzv. skúšky hospodárskej rovnováhy. Z dôvodu spresnenia podmienok ako aj procesného postupu uplatňovania dotknutých kompetencií je nevyhnutné, aby tieto boli uvedené aj vo vymedzení kompetencií Dopravného úradu SR v tomto zákone.

V Slovenskej republike sa časť ustanovení vykonávacieho nariadenia komisie (EÚ) č. 869/2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy upravujúca kompetencie Dopravného úradu SR uplatňuje od roku 2009, kedy bolo zákonom rozhodnuté o možnosti obmedzenia práva prístupu k železničnej infraštruktúre v prípade služieb medzinárodnej osobnej železničnej dopravy medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme. Z dôvodu spresnenia podmienok procesného postupu pri aplikácii uvedených ustanovení je užitočné, aby predmetné rozhodnutie bolo výslovne deklarované v tomto zákone.

2. V čl. I bode 1 sa doterajší text § 46e označuje ako odsek 1 a dopĺňa sa odsekom 2, ktorý znie:

„(2) Konania regulačného orgánu podľa § 37 ods. 1 písm. l) začaté a právoplatne neukončené do 31. decembra 2016 sa dokončia podľa predpisu účinného od 1. januára 2017.“.

3. Za článok I sa vkladá nový článok II, ktorý znie:

„Čl. II

Zákon Slovenskej národnej rady č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 433/2010 Z. z., zákona č. 547/2010 Z. z., zákona č. 393/2011 Z. z., zákona č. 547/2011 Z. z., zákona č. 352/2013 Z. z., zákona č. 402/2013 Z. z., zákona č. 432/2013 Z. z., zákona č. 152/2014 Z. z., zákona č. 259/2015 Z. z., zákona č. 259/2015 Z. z., zákona č. 282/2015 Z. z., zákona č. 91/2016 Z. z. a zákona č. ... /2016 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. V § 38 ods. 2 sa vypúšťajú slová „so sídlom v inom členskom štáte“.

Odôvodnenie:

Ustanovenie sa upravuje z dôvodu možnosti regulačného orgánu obmedziť prístup k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry aj železničnému podniku, ktorý má sídlo v Slovenskej republike a má záujem prevádzkovať medzinárodnú osobnú železničnú dopravu.

2. V § 39 odsek 1 znie:

„(1) Regulačný orgán môže na žiadosť osôb uvedených v osobitnom predpise^{14a)} v medzinárodnej osobnej doprave obmedziť prístup železničného podniku 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. Regulačný orgán v konaní rozhodne, či sa prístup železničnému podniku k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry, poskytne, upraví, poskytne za určitých podmienok alebo prístup odmietne.^{14b)}“.

Poznámky pod čiarou k odkazom 14a a 14b znejú:

„^{14a)} Čl. 10 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 869/2014 z 11. augusta 2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy Ú. v. EÚ L 239, 12.8.2014).

^{14b)} Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 869/2014.“.

Nasledujúci článok sa primerane prečísluje.

V nadväznosti na vloženie nového článku sa vykoná úprava názvu zákona.

Odôvodnenie:

Návrh nadväzuje na úpravu spresnenia kompetencií regulačného orgánu. Cieľom návrhu zmeny ustanovenia § 39 ods. 1 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je nadväznosť tohto ustanovenia týkajúceho sa kompetencií Dopravného úradu SR na navrhovaní úpravu § 37 ods. 1 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov ako aj dosiahnutie súladu medzi právnou úpravou dotknutého zákona z roku 2009 a novšou úpravou vychádzajúcou zo smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012 ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, podrobnejšie upravenou vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 869/2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy.

Aktuálne znenie § 39 ods. 1 zákona je v niektorých častiach prekonané novou právnou úpravou, keďže najmä vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 869/2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy spresňuje postup konania pred regulačným orgánom a rozširuje počet subjektov oprávnených iniciovať takéto konanie.

Súčasne je aktuálne znenie § 39 ods. 1 zákona svojou povahou diskriminačné, nakoľko umožňuje v správnom konaní rozhodnúť o obmedzení prístupu k železničnej infraštruktúre iba vo vzťahu k dopravcom so sídlom v inom členom štáte.

Zásada rovnakého zaobchádzania a nediskriminácie patrí medzi základné zásady práva Európskej únie; vyžaduje, aby sa v porovnateľných situáciách nezaobchádzalo rozdielne a aby sa v rozdielnych situáciách nezaobchádzalo rovnako, pokiaľ takéto zaobchádzanie nie je objektívne odôvodnené. Rozdiel v zaobchádzaní v tomto prípade nie je objektívne odôvodnený.

3. V § 39 ods. 2, 5 a 7 sa vypúšťajú slová „so sídlom v inom členskom štáte“.

Odôvodnenie:

Ustanovenie sa upravuje z dôvodu možnosti regulačného orgánu obmedziť prístup k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry aj železničnému podniku, ktorý má sídlo v Slovenskej republike a má záujem prevádzkovať medzinárodnú osobnú železničnú dopravu.

4. V § 39 sa za odsek 6 vkladá nový odsek 7, ktorý znie:

„(7) Regulačný orgán na žiadosť oprávneného subjektu vykoná analýzu vplyvu narušenia hospodárskej rovnováhy zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme podľa odseku 4 aj v prípade, ak medziročne dôjde k zmene časovej polohy trasy zavedeného vlaku do takej miery, že objednávateľ dopravných služieb, manažér infraštruktúry alebo železničný podnik sa môžu domnievať, že takáto zmena časovej polohy vlaku bude mať vplyv na hospodársku rovnováhu zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.“.

Doterajšie odseky 7 a 8 sa označujú ako odseky 8 a 9.

Odôvodnenie:

Uvedené ustanovenie sa zavádza z dôvodu zabránenia špekuláciám pri zavádzaní nových dopravných služieb. V praxi môže dôjsť k situácii, že dopravca sa bude snažiť vyhnúť posudzovaniu novej dopravnej služby v rámci analýzy hospodárskej rovnováhy tak, že si požiada o trasu vlaku v čase, ktorý nie je z pohľadu cestujúcej verejnosti až tak atraktívny. V prípade, ak aj dôjde k analýze hospodárskej rovnováhy, táto by ukázala, že nová dopravná služba nemá, alebo má len minimálny vplyv na zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme. Nová dopravná služba by tak bola zavedená, avšak pri zmene grafikonu si dopravca požiada o trasu vlaku v úplne inom, atraktívnejšom čase, ktorý by pri prípadnom prvom posudzovaní novej dopravnej služby mal pravdepodobne zásadný dopad na zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme. Podľa súčasnej právnej úpravy by už nešlo o vlak, ktorý by spadal pod analýzu hospodárskej rovnováhy.

5. V § 39 ods. 9 sa slová „odseku 7“ nahrádzajú slovami „odseku 8“.

Odôvodnenie:

Legislatívno-technická zmena.“

Meno a priezvisko

Podpis

1. ANDREJ DANKO
2. TIBOR BERNÁTĀK
3. DVĀN TITTEL
4. RADOVAN BACÁK
5. PETER PAMULA
6. EVA ŠMOLÍKOVĀ
7. Anton HRANKO
8. Jaroslav Páška
9. Magdaléna Kuciaňová
10. KAROL FARKASŔOVSKÝ
11. Stanislav Kmeľ
12. Tibor Januša
13. PETER KRÁČAL
14. ĽUBOŠ OCHOVIA
15. MARTIN GLVÁČ

A column of 15 handwritten signatures, each written on a set of three horizontal dotted lines. The signatures are: 1. A stylized 'AD' for Andrej Danko. 2. A signature starting with 'T' for Tibor Bernátka. 3. A signature starting with 'D' for Dvān Tittel. 4. A signature starting with 'R' for Radovan Bacák. 5. A signature starting with 'P' for Peter Pamula. 6. A signature starting with 'E' for Eva Šmolíková. 7. A signature starting with 'A' for Anton Hranko. 8. A signature starting with 'J' for Jaroslav Páška. 9. A signature starting with 'M' for Magdaléna Kuciaňová. 10. A signature starting with 'K' for Karol Farkasovský. 11. A signature starting with 'S' for Stanislav Kmeľ. 12. A signature starting with 'T' for Tibor Januša. 13. A signature starting with 'P' for Peter Kráčal. 14. A signature starting with 'L' for Ľuboš Ochovia. 15. A signature starting with 'M' for Martin Glváč.