

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/2370 zo 14. decembra 2016, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry (Text s významom pre EHP)		Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony 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 Zákon č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov Zákon č. 259/2001 Z. z. Železničnej spoločnosti, a. s., a o zmene a doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení zákona č. 152/1997 Z. z. v znení zákona č. 117/2016 Zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov					
1	2	3	4	5	6	7	8
Člá- nok (Č, O, V, P)	Text	Spô- sob trans pozíc ie	Číslo	Člá- nok (Č, §, O, V, P)	Text	Zho da	Poznámky
Č: 1 O: 1	<i>Článok 1</i> Smernica 2012/34/EÚ sa mení takto: 1. Článok 2 sa mení takto: a) V odseku 3 sa úvodné slová nahrádzajú takto: „3.Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 a 13 a kapitoly IV vyňať:“	D				n. a.	
P: b)	b) Vkladajú sa tieto odseky: „3a.Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d a 8 vyňať: Miestne trate s malou dopravou a dĺžkou nepresahujúcou 100 km, ktoré sa používajú na nákladnú dopravu medzi hlavnou traťou a východiskovou stanicou a stanicou určenia zásielok na týchto tratiach, za predpokladu, že tieto trate sú spravované inými subjektmi než hlavným manažérom infraštruktúry a buď a) tieto trate využíva jediný prevádzkovateľ nákladnej dopravy, alebo b) základné funkcie v prípade týchto tratí vykonáva orgán, ktorý nie je kontrolovaný žiadnym železničným podnikom. Ak existuje len jediný prevádzkovateľ nákladnej dopravy,	D				n. a.	

	<p>členské štáty ho môžu taktiež vyňať z uplatňovania kapitoly IV, dokým o kapacitu nepožiadajú iný žiadateľ. Tento odsek sa môže uplatňovať aj vtedy, keď sa trať v obmedzenej miere využíva aj na služby osobnej dopravy. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto trate z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d a 8.</p>						
	<p>3b.Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c a 7d vyňať:</p> <p>Regionálne siete s malou dopravou spravované iným subjektom než hlavným manažérom infraštruktúry a používané na prevádzku služieb regionálnej osobnej dopravy, ktoré poskytuje jediný železničný podnik iný ako etablovaný železničný podnik členského štátu, dokým sa nepodá žiadosť o kapacitu služieb osobnej dopravy tejto siete a pod podmienkou, že podnik je nezávislý od akéhokoľvek železničného podniku prevádzkujúceho služby nákladnej dopravy. Tento odsek sa môže uplatňovať aj vtedy, keď sa trať v obmedzenej miere využíva aj na služby nákladnej dopravy. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto trate z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c a 7d.“</p>	D					n. a.
P: c)	<p>c) Odsek 4 sa nahrádza takto:</p> <p>„4.Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, členské štáty môžu vyňať z uplatňovania článku 8 ods. 3 miestne a regionálne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu, a z uplatňovania článkov 7, 7a, 7c a 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 prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví svoje rozhodnutie, či sa takáto železničná infraštruktúra môže považovať za infraštruktúru bez strategického významu. Komisia pritom zohľadní dĺžku dotknutých železničných tratí, ich mieru využitia a objem potenciálne ovplyvnenej dopravy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s konzultačným postupom</p>	D					n. a.

P: d)	<p>uvedeným v článku 62 ods. 2“</p> <p>d) Vkladá sa tento odsek:</p> <p>„8a. Na obdobie 10 rokov od 24. decembra 2016 môžu členské štáty vyňať z uplatňovania kapitol II a IV tejto smernice, s výnimkou článkov 10, 13 a 56, izolované železničné trate s dĺžkou menšou ako 500 km s odlišným rozchodom koľaje než má hlavná domáca sieť, ktoré sa napájajú na tretiu krajinu, na ktorú sa právne predpisy Únie v oblasti železničnej dopravy nevzťahujú, a ktoré spravuje iný manažér infraštruktúry ako manažér infraštruktúry hlavnej domácej siete. Železničné podniky pôsobiace výlučne na týchto tratiach sa môžu vyňať z uplatňovania kapitoly II.</p>	D	Návrh zákona	112e O: 3, 4, 5, 6	<p>(3) Na izolované železničné trate s dĺžkou menšou ako 500 km s odlišným rozchodom koľaje ako je rozchod hlavnej železničnej siete Európskej únie, ktoré sa napájajú na železničné siete tretích štátov, na ktoré sa právne záväzné akty Európskej únie nevzťahujú a ktoré spravuje iný manažér infraštruktúry ako manažér infraštruktúry hlavnej domácej siete podľa tohto zákona, sa § 34 ods. 6 písm. a), § 36, § 37, § 39 až § 43, § 44 ods. 2 písm. b), ods. 3, 4, 6, 9 a 10, § 45 až 51, § 53 ods. 1 písm. f), § 55 až 59 a § 61a tohto zákona do 24. decembra 2031 nevzťahujú. Ustanovenia podľa prvej vety sa do 24. decembra 2031 nevzťahujú ani na železničné podniky pôsobiace výlučne na týchto železničných tratiach.</p> <p>(4) Ak ustanovenia tohto zákona, ktoré sa na trate podľa odseku 3 vzťahujú, ponechávajú úpravu niektorých podmienok na podmienkach používania železničnej siete, použijú sa na pomery týchto tratí primerane podmienky manažéra infraštruktúry hlavnej domácej siete podľa tohto zákona.</p> <p>(5) Železničný podnik podľa odseku 3 môže byť zároveň aj manažérom infraštruktúry, bez toho, aby to malo vplyv na rozsah alebo výkon akýchkoľvek funkcií manažéra infraštruktúry, jeho organizáciu alebo systém výberu a odmeňovania členov jeho správnej rady alebo dozornej rady.</p> <p>(6) Železničný podnik a manažér infraštruktúry podľa odseku 3 môžu byť súčasťou jedného koncernu alebo vo vzájomnej pozícií ovládajúcej a ovládanej osoby, aj s tým istým personálnym zastúpením, vzájomným alebo jednostranným, v riadiacej rade alebo dozornej rade druhej osoby bez toho, aby to malo vplyv na rozsah alebo výkon akýchkoľvek funkcií manažéra infraštruktúry, jeho organizáciu alebo systém výberu a odmeňovania členov jeho riadiacej rady a dozornej rady.</p>	U	
	<p>Takéto vyňatia sa môžu obnovovať na ďalšie obdobia nepresahujúce 5 rokov. Členský štát, ktorý má v úmysle obnoviť vyňatie, oznámi tento svoj úmysel Komisii najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím obdobia platnosti vyňatia. Komisia preskúma, či zostávajú splnené podmienky na vyňatie stanovené v prvom pododseku. Ak to tak nie je, Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými</p>	n. a.				n. a.	

	stanoví svoje rozhodnutie o ukončení vyňatia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2“						
P: e)	e) Dopĺňajú sa tieto odseky: „12. Ak už existuje verejno-súkromné partnerstvo uzavreté pred 16. júnom 2015 a súkromný účastník tohto partnerstva je taktiež železničný podnik zodpovedný za poskytovanie služieb železničnej osobnej dopravy na tejto infraštruktúre, členské štáty môžu pokračovať vo vynímaní takéhoto súkromného účastníka z uplatňovania článkov 7, 7a a 7d a obmedziť právo nechať cestujúcich nastupovať a vystupovať na služby prevádzkované železničnými podnikmi na tej istej infraštruktúre ako služby osobnej dopravy, ktoré poskytuje súkromný účastník v rámci verejno-súkromného partnerstva.“	D					n. a.
	13. Súkromní manažéri infraštruktúry, ktorí sú účastníkmi verejno-súkromného partnerstva uzavretého pred 24. decembrom 2016 a ktorí nedostanú verejné finančné prostriedky, sa vylúčia z uplatňovania článku 7d za predpokladu, že konkrétne železničné podniky nevyužívajú priamo ani nepriamo pôžičky a finančné záruky, ktoré spravuje manažér infraštruktúry.“	D					n. a.
O: 2 P: a)	2. Článok 3 sa mení takto: a) Bod 2 sa nahrádza takto: „2. „manažér infraštruktúry“ je akýkoľvek orgán alebo spoločnosť zodpovedná za prevádzku, údržbu a obnovu železničnej infraštruktúry na sieti, ako aj za účasť na jej rozvoji v súlade s pravidlami stanovenými členským štátom v rámci jeho všeobecnej politiky v oblasti rozvoja a financovania infraštruktúry;“	N	513/2009 Z. z. 258/1993 Z. z.	§ 34 O: 1 § 2 O: 1 P: a) B: 1, 2,2.2	(1) Manažérom infraštruktúry je podnikateľ, ktorý prevádzkuje železničnú infraštruktúru, ktorej súčasťou sú uvedené v prílohe č. 12a. (1) Predmetom činnosti železníc je a) základný predmet činnosti 1. prevádzkovanie železničných dráh a lanových dráh podľa osobitného predpisu, ¹⁾ 2. činnosti súvisiace s prevádzkovaním železničných dráh a lanových dráh: 2.2 výstavba, úpravy a údržba železničných dráh a lanových dráh ¹⁾ vrátane zariadení ekologického charakteru,	U	Manažérom infraštruktúry v našich podmienkach sú Železnice Slovenskej republiky, zriadené zákonom NRSR č. 258/1993 Z. z. o Železničiaroch Slovenskej republiky v znení

							neskorších predpisov
P: b)	<p>b) Vkladajú sa tieto body:</p> <p>„2a. „rozvoj železničnej infraštruktúry“ je plánovanie siete, finančné a investičné plánovanie, ako aj budovanie a modernizácia infraštruktúry;</p> <p>2b. „prevádzka železničnej infraštruktúry“ je pridelovanie vlakovej trasy, riadenie dopravy a spoplatňovanie infraštruktúry;</p> <p>2c. „údržba železničnej infraštruktúry“ sú práce určené na zachovanie stavu a spôsobilosti existujúcej infraštruktúry;</p> <p>2d. „obnova železničnej infraštruktúry“ je významná obmena existujúcej infraštruktúry, ktorá nemení jej celkovú výkonnosť;</p> <p>2e. „modernizácia železničnej infraštruktúry“ je významná úprava infraštruktúry, ktorou sa zlepšuje jej celková výkonnosť;</p> <p>2f. „základné funkcie“ správy infraštruktúry je rozhodovanie o pridelovaní vlakových trás vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania individuálnych vlakových trás a rozhodovanie o spoplatňovaní infraštruktúry vrátane stanovenia a vyberania poplatkov v súlade s rámcom spoplatňovania a rámcom pridelovania kapacity stanovenými členskými štátmi podľa článkov 29 a 39;“</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	<p>§ 34 O: 15, 2, 16</p> <p>Návrh zákona 70 O: 10, 9</p> <p>§ 34a O:4</p>	<p>(15) Rozvojom železničnej infraštruktúry sa rozumie plánovanie železničnej siete, finančné a investičné plánovanie a výstavba a modernizácia železničnej infraštruktúry.</p> <p>(2) Prevádzkovaním železničnej infraštruktúry sa rozumejú činnosti, ktorými sa zabezpečuje správa a obsluha železničnej infraštruktúry a organizuje železničná doprava.</p> <p>(16) Údržbou železničnej infraštruktúry sa rozumejú práce určené na zachovanie stavu a spôsobilosti existujúcej železničnej infraštruktúry.</p> <p>(10) Obnovou subsystému sú rozsiahle práce na výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému.</p> <p>(9) Modernizáciou subsystému sú rozsiahle práce na zmene subsystému alebo jeho časti, ktoré si vyžadujú zmenu v súbore dokumentácie, ktorá tvorí prílohu ES vyhlásenia o overení a ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému.</p> <p>(4) Základnými povinnosťami manažéra infraštruktúry na účely tohto zákona je pridelovanie kapacity infraštruktúry podľa § 34 ods. 6 písm. a) vrátane určenia trasy, posúdenie jej dostupnosti, určovanie návrhu úhrad za používanie železničnej infraštruktúry podľa § 55 a vyberanie úhrad.</p>	U	
P: c)	<p>c) Dopĺňajú sa tieto body:</p> <p>„31. „vertikálne integrovaný podnik“ je podnik, v ktorom v zmysle nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 (*):</p> <p>a) manažéra infraštruktúry kontroluje podnik, ktorý zároveň kontroluje jeden alebo viacero železničných podnikov, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na sieti manažéra infraštruktúry;</p>	N				U	V podmienkach SR neexistuje vertikálne integrovaný podnik. Železnice Slovenskej

<p>b) manažera infraštruktúry kontroluje jeden alebo viaceré železničné podniky, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na sieti manažera infraštruktúry, alebo</p> <p>c) manažer infraštruktúry kontroluje jeden alebo viaceré železničné podniky, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na sieti manažera infraštruktúry.</p> <p>Ide tiež o podnik pozostávajúci zo samostatných divízií vrátane manažera infraštruktúry a jednej alebo viacerých divízií zabezpečujúcich dopravné služby, ktoré nemusia mať samostatnú právnu subjektivitu. Ak sú manažer infraštruktúry a železničný podnik navzájom úplne nezávislí, avšak obidvaja sú priamo kontrolovaní členským štátom bez sprostredkujúceho subjektu, nepovažujú sa za vertikálne integrovaný podnik na účely tejto smernice;</p> <p>32. „verejno-súkromné partnerstvo“ je záväzné dojednanie medzi verejnými orgánmi a jedným alebo viacerými podnikmi inými ako hlavný manažer infraštruktúry členského štátu, v rámci ktorého podniky čiastočne alebo úplne budujú a/alebo financujú železničnú infraštruktúru a/alebo nadobúdajú právo vykonávať vo vopred vymedzenom období ktorékoľvek z funkcií uvedených v bode 2. Dojednanie môže mať akúkoľvek vhodnú právne záväznú formu ustanovenú vo vnútroštátnych právnych predpisoch;</p> <p>33. „riadiaca rada“ je vedúci orgán podniku, ktorý vykonáva výkonné a administratívne funkcie a ktorý zodpovedá za každodenné riadenie podniku;</p> <p>34. „dozorná rada“ je najvyšší orgán podniku, ktorý plní úlohy dozoru vrátane kontroly riadiacej rady a všeobecných strategických rozhodnutí týkajúcich sa podniku;</p> <p>35. „priamy cestovný lístok“ je prepravný doklad alebo prepravné doklady, ktoré predstavujú prepravnú zmluvu</p>		<p>Návrh zákona</p>	<p>§ 34 O: 17</p> <p>§ 34a O: 1 V: 2</p> <p>§ 34a O: 2 V: 2</p> <p>§ 8a O: 2</p>	<p>(17) Verejno – súkromným partnerstvom sa na účely tohto zákona rozumie záväzné dojednanie medzi správnym orgánom a jedným alebo viacerými podnikmi inými ako manažer infraštruktúry hlavnej domácej siete, v rámci ktorého podniky čiastočne alebo úplne budujú alebo financujú železničnú infraštruktúru alebo majú právo vykonávať vo vopred vymedzenom období prevádzku, údržbu, obnovu alebo rozvoj železničnej infraštruktúry.</p> <p>Správnou radou na účely tohto zákona je vedúci orgán železničného podniku, ktorý vykonáva výkonné a administratívne funkcie a zodpovedá za každodenné riadenie železničného podniku.</p> <p>Dozornou radou na účely tohto zákona je najvyšší orgán podniku, ktorý plní úlohy dozoru vrátane kontroly správnej rady a strategických rozhodnutí týkajúcich sa podniku.</p> <p>(2) Priamym cestovným lístkom na účely tohto zákona je prepravný doklad, ktorý predstavuje prepravnú zmluvu na naviazujúce služby železničnej dopravy, ktoré prevádzkuje</p>	<p>republiky (ďalej len ŽSR) vznikli rozdelením Československých štátnych dráh k 1. 1. 1993. Dňa 1. 1. 2002 sa uskutočnila prvá transformácia železníc, kedy vznikla Železničná spoločnosť, a. s., ktorej predmetom činnosti bola osobná a nákladná doprava a ŽSR ako manažer infraštruktúry. Druhým krokom bolo rozdelenie Železničnej spoločnosti, a. s. k 1. 1. 2005, pričom vznikla Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. ako dopravca prevádzkujúci osobnú železničnú dopravu a Železničná</p>
---	--	---------------------	--	--	--

	<p>na nadväzujúce služby železničnej dopravy, ktoré prevádzkuje jeden alebo viaceré železničné podniky;</p> <p>36. „služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy“ sú služby osobnej železničnej dopravy prevádzkované bez medziľahých zastávok medzi dvomi miestami vzdialenými aspoň 200 km na špeciálne vybudovaných vysokorýchlostných tratiach, ktoré sú vybavené spravidla pre rýchlosti najmenej 250 km/h, a prevádzkované spravidla pri týchto rýchlostiach.</p>			<p>§ 39 O: 11</p>	<p>jeden alebo viaceré železničné podniky.</p> <p>(11) Službami vysokorýchlostnej osobnej dopravy na účely tohto zákona sú služby osobnej železničnej dopravy prevádzkované bez medziľahých zastávok medzi dvomi miestami vzdialenými aspoň 200 km na špeciálne vybudovaných vysokorýchlostných tratiach, ktoré sú vybavené spravidla pre rýchlosť najmenej 250 km/h, a prevádzkované spravidla pri týchto rýchlostiach.</p>	<p>spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. ako dopravca prevádzkujúci nákladnú železničnú dopravu. Uvedené spoločnosti vznikli zo Železničnej spoločnosti, a. s. vytvorenej počas prvej transformačnej etapy. Všetky subjekty sú organizačne oddelené a neexistuje medzi nimi vzájomná kontrola.</p>
--	---	--	--	-----------------------	--	---

O: 3	3. V článku 6 sa odsek 2 nahrádza takto: „2.Na účely tohto článku členské štáty, ktoré uplatňujú článok 7a ods. 3, vyžadujú, aby bol podnik štruktúrovaný na samostatné divízie, ktoré nemajú samostatnú právnu subjektivitu v rámci jedného podniku.“	n. a.					n. a.
O: 4	4. Článok 7 sa nahrádza takto: <i>„Článok 7</i> Nezávislosť manažéra infraštruktúry 1.Členské štáty zabezpečia, aby manažér infraštruktúry zodpovedal za prevádzku, údržbu a obnovu siete a bol poverený rozvojom železničnej infraštruktúry tejto siete v súlade s vnútroštátnym právom. Členské štáty zabezpečia, aby žiadny z iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku nemal rozhodujúci vplyv na rozhodnutia manažéra infraštruktúry v súvislosti so základnými funkciami. Členské štáty zabezpečia, aby členovia dozornej rady a riadiacej rady manažéra infraštruktúry a riadiaci pracovníci, ktorí im priamo podliehajú, konali nediskriminačným spôsobom, a aby ich nestrannosť nebola ovplyvnená žiadnym konfliktom záujmov.	N	258/1993 Z. z.	§ 2 O: 1 P: a) B: 1, 2, 2.2 § 4 O: 1 § 6 O: 1 P: a) § 34a O: 3	(1) Predmetom činnosti železníc je a) základný predmet činnosti 1. prevádzkovanie železničných dráh a lanových dráh podľa osobitného predpisu, ¹⁾ 2. činnosti súvisiace s prevádzkovaním železničných dráh a lanových dráh: 2.2 výstavba, úpravy a údržba železničných dráh a lanových dráh ¹⁾ vrátane zariadení ekologického charakteru, (1) Orgánmi železníc sú správna rada a generálny riaditeľ. (1) Správna rada schvaľuje a) stratégiu rozvoja železníc, ročný podnikateľský plán železníc a návrh projektu reštrukturalizácie a organizácie železníc, (3) Členovia dozornej rady manažéra infraštruktúry a členovia správnej rady manažéra infraštruktúry a riadiaci pracovníci, ktorí im priamo podliehajú, sú povinní konať nediskriminačným spôsobom, a ich nestrannosť nesmie byť ovplyvnená žiadnym konfliktom záujmov.	U	
	2.Členské štáty zabezpečia, aby bol manažér infraštruktúry z organizačnej stránky subjektom, ktorý je právne oddelený od akéhokoľvek železničného podniku, a vo vertikálne integrovaných podnikoch od akýchkoľvek iných právnych subjektov v rámci podniku.	N	258/1993 Z. z.	§ 1 O: 1 § 2 O: 1	(1) Zriaďujú sa Železnice Slovenskej republiky so sídlom v Bratislave (ďalej len "železnice"). Železnice sú právnickou osobou a zapisujú sa do obchodného registra. (1) Predmetom činnosti železníc je a) základný predmet činnosti	U	

			259/2001 Z. z.	P: a) B: 1 § 2 O: 1 § 9 O: 3	1. prevádzkovanie železničných dráh a lanových dráh podľa osobitného predpisu, ¹⁾ (1) Zakladateľom železničnej spoločnosti je štát. V jeho mene koná Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len "ministerstvo"). Zakladateľskú listinu a stanovky železničnej spoločnosti schvaľuje vláda Slovenskej republiky na návrh ministerstva. (3) Predmetom podnikania železničnej spoločnosti nemôže byť prevádzkovanie celoštátnej železničnej dráhy. ¹²⁾		
	3.Členské štáty zabezpečia, aby tí istí jednotlivci nemohli byť súčasne vymenovaní alebo zamestnaní: a) ako členovia riadiacej rady manažéra infraštruktúry a ako členovia riadiacej rady železničného podniku; b) ako osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných funkcií a ako členovia riadiacej rady železničného podniku; c) v prípade existencie dozornej rady, ako členovia dozornej rady manažéra infraštruktúry a ako členovia dozornej rady železničného podniku; d) ako členovia dozornej rady podniku, ktorý je súčasťou vertikálne integrovaného podniku a ktorý vykonáva kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad manažérom infraštruktúry, a ako členovia riadiacej rady uvedeného manažéra infraštruktúry.	N	Návrh zákona	§ 34a O: 1,2	(1) Členovia správnej rady manažéra infraštruktúry a osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných povinností manažéra infraštruktúry nemôžu byť súčasne vymenovaní alebo zamestnaní ako členovia správnej rady železničného podniku. Správnou radou na účely tohto zákona je vedúci orgán železničného podniku, ktorý vykonáva výkonné a administratívne funkcie a zodpovedá za každodenné riadenie železničného podniku. (2) Členovia dozornej rady manažéra infraštruktúry, ak je zriadená, nemôžu byť súčasne vymenovaní alebo zamestnaní ako členovia dozornej rady železničného podniku. Dozornou radou na účely tohto zákona je najvyšší orgán podniku, ktorý plní úlohy dozoru vrátane kontroly správnej rady a strategických rozhodnutí týkajúcich sa podniku.	U	
	4.Vo vertikálne integrovaných podnikoch nesmú členovia riadiacej rady manažéra infraštruktúry a osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí o základných funkciách prijímať od akýchkoľvek iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku žiadne odmeny založené na výkonnosti ani prémie súvisiace hlavne s finančnou výkonnosťou konkrétnych železničných podnikov. Môžu sa im však ponúknuť stimuly súvisiace s celkovou výkonnosťou železničného systému.	n. a.				n. a.	V podmienkach SR neexistuje vertikálne integrovaný podnik
	5.Ak sú informačné systémy spoločné pre rôzne subjekty v rámci vertikálne integrovaného podniku, prístup k citlivým	n. a.				n. a.	V podmienkach

	informáciám týkajúcim sa základných funkcií sa obmedzí len pre oprávnený personál manažéra infraštruktúry. Citlivé informácie sa nesmú poskytovať ďalším subjektom v rámci vertikálne integrovaného podniku.						SR neexistuje vertikálne integrovaný podnik
	6.Ustanovenia odseku 1 tohto článku sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté rozhodovacie práva členských štátov v oblasti rozvoja a financovania železničnej infraštruktúry a právomoci členských štátov, pokiaľ ide o financovanie a spoplatňovanie infraštruktúry, ako aj pridelovanie kapacity, ako sa vymedzuje v článku 4 ods. 2 a článkoch 8, 29 a 39.“	N	513/2009 Z. z.	§ 34 O: 5 P: a) § 55 O: 1 § 34 O: 6 P: a)	(5) Manažér infraštruktúry a) samostatne vykonáva v súlade s pravidlami pre obchodné spoločnosti vnútornú správu svojho podniku, účtovníctvo a vnútropodnikovú kontrolu, (1) Manažér infraštruktúry navrhuje úhradu za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení podľa regulačného rámca určeného regulačným orgánom. (6) Manažér infraštruktúry je okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy podľa § 30 povinný a) pridelovať 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,	U	
O: 5	5. Vkladajú sa tieto články: „Článok 7a Nezávislosť základných funkcií 1.Členské štáty zabezpečia, aby mal manažér infraštruktúry v súvislosti so základnými funkciami organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť v rámci obmedzení stanovených v článku 4 ods. 2 a článkoch 29 a 39.	N	513/2009 Z. z.	§ 34 O: 5 P: a) § 55 O: 1 § 34 O: 6 P: a)	(5) Manažér infraštruktúry a) samostatne vykonáva v súlade s pravidlami pre obchodné spoločnosti vnútornú správu svojho podniku, účtovníctvo a vnútropodnikovú kontrolu, (1) Manažér infraštruktúry navrhuje úhradu za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení podľa regulačného rámca určeného regulačným orgánom. (6) Manažér infraštruktúry je okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy podľa § 30 povinný a) pridelovať 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,	U	

	2.Členské štáty pri uplatňovaní odseku 1 predovšetkým zabezpečia, aby: a) železničný podnik alebo akýkoľvek iný právny subjekt nemal na manažéra infraštruktúry vo vzťahu k základným funkciám rozhodujúci vplyv, a to bez toho, aby bola dotknutá úloha členských štátov, pokiaľ ide o stanovenie rámca spoplatňovania a rámca pridelovania kapacity a špecifických pravidiel spoplatňovania v súlade s článkami 29 a 39; b) železničný podnik alebo akýkoľvek iný právny subjekt v rámci vertikálne integrovaného podniku nemali rozhodujúci vplyv na menovanie a odvolávanie osôb zodpovedných za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných funkcií; c) mobilita osôb zodpovedných za plnenie základných funkcií nevytvárala konflikt záujmov.	N	259/2001 Z. z.	§ 1 § 9 O: 3 §34a	Tento zákon ustanovuje podmienky na transformáciu a reštrukturalizáciu Železníc Slovenskej republiky 1) (ďalej len "železnice"). Na tento účel upravuje spôsob založenia, vznik, postavenie a právne pomery obchodnej spoločnosti Železničná spoločnosť, a.s., (ďalej len "železničná spoločnosť") založenej na vykonávanie dopravných a obchodných činností. (3) Predmetom podnikania železničnej spoločnosti nemôže byť prevádzkovanie celoštátnej železničnej dráhy. § 34a Nezávislosť manažéra infraštruktúry (1) Členovia správnej rady manažéra infraštruktúry a osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných povinností manažéra infraštruktúry nemôžu byť súčasne vymenovaní alebo zamestnaní ako členovia správnej rady železničného podniku. Správnou radou na účely tohto zákona je vedúci orgán železničného podniku, ktorý vykonáva výkonné a administratívne funkcie a zodpovedá za každodenné riadenie železničného podniku. (2) Členovia dozornej rady manažéra infraštruktúry, ak je zriadená, nemôžu byť súčasne vymenovaní alebo zamestnaní ako členovia dozornej rady železničného podniku. Dozornou radou na účely tohto zákona je najvyšší orgán podniku, ktorý plní úlohy dozoru vrátane kontroly správnej rady a strategických rozhodnutí týkajúcich sa podniku. (3) Členovia dozornej rady manažéra infraštruktúry a členovia správnej rady manažéra infraštruktúry a riadiaci pracovníci, ktorí im priamo podliehajú, sú povinní konať nediskriminačným spôsobom, a ich nestrannosť nesmie byť ovplyvnená žiadnym konfliktom záujmov. (4) Základnými povinnosťami manažéra infraštruktúry na účely tohto zákona je pridelovanie kapacity infraštruktúry podľa § 34 ods. 6 písm. a) vrátane určenia trasy, posúdenie jej dostupnosti, určovanie návrhu úhrad za používanie železničnej infraštruktúry podľa § 55 a vyberanie úhrad.	U	
	3.Členské štáty môžu rozhodnúť, že funkcie	D	513/2009	§ 34	(5) Manažér infraštruktúry	U	

	<p>spoplatňovania infraštruktúry a pridelovania vlakových trás bude vykonávať spoplatňovací orgán a/alebo pridelovací orgán, ktoré sú nezávislé od akéhokoľvek železničného podniku, pokiaľ ide o ich právnu formu, organizačnú štruktúru a rozhodovacie právomoci. V takom prípade môžu členské štáty rozhodnúť, že nebudú uplatňovať ustanovenia článku 7 ods. 2 a článku 7 ods. 3 písm. c) a d).</p> <p>Článok 7 ods. 3 písm. a) a článok 7 ods. 4 sa uplatňujú <i>mutatis mutandis</i> na vedúcich divízií zodpovedných za správu infraštruktúry a poskytovanie služieb železničnej dopravy.</p>		Z. z.	<p>O:5 P:a)</p> <p>§ 34 O:6 P:a)</p> <p>§ 55 O: 1</p>	<p>a) samostatne vykonáva v súlade s pravidlami pre obchodné spoločnosti vnútornú správu svojho podniku, účtovníctvo a vnútropodnikovú kontrolu,</p> <p>(6) Manažér infraštruktúry je okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy podľa § 30 povinný</p> <p>a) pridelovať 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,</p> <p>(1) Manažér infraštruktúry navrhuje úhradu za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení podľa regulačného rámca určeného regulačným orgánom.</p>		
	4.Ustanovenia tejto smernice, v ktorých sa odkazuje na základné funkcie manažéra infraštruktúry, sa vzťahujú na nezávislý spoplatňovací orgán a/alebo pridelovací orgán.	n. a.				n. a.	
	<p><i>Článok 7b</i></p> <p>Nestrannosť manažéra infraštruktúry z hľadiska riadenia dopravy a plánovania údržby</p> <p>1.Členské štáty zabezpečia, aby sa funkcie riadenia dopravy a plánovania údržby vykonávali transparentným a nediskriminačným spôsobom a aby osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí o týchto funkciách neboli ovplyvnené konfliktom záujmov.</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 34 O: 6 P: f)	<p>(6) Manažér infraštruktúry je okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy podľa § 30 povinný</p> <p>f) organizovať železničnú dopravu a plánovať údržbu železničnej infraštruktúry transparentným a nediskriminačným spôsobom,</p>	U	
	2.Pokiaľ ide o riadenie dopravy, členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky mali v prípade mimoriadností, ktoré sa ich týkajú, úplný a včasný prístup k relevantným informáciám. Ak manažér infraštruktúry poskytuje ďalší prístup k riadeniu dopravy, urobí tak pre dotknuté železničné podniky transparentným a nediskriminačným spôsobom.	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 51 O: 1	<p>(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. Pri riešení núdzovej situácie, ktorá môže</p>	U	

			513/2009 Z. z.	§ 51 O: 2	mať vplyv na cezhraničnú dopravu, manažér infraštruktúry spolupracuje s manažermi infraštruktúry susedných štátov na obnove normálnej cezhraničnej dopravy. (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.		
	3. Pokiaľ ide o dlhodobé plánovanie veľkej údržby a/alebo obnovy železničnej infraštruktúry, manažér infraštruktúry sa radí so žiadateľom a v čo najväčšej miere zohľadní vyjadrené obavy. Manažér infraštruktúry plánuje údržbu nediskriminačným spôsobom.	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 34 O: 6 P: f)	(6) Manažér infraštruktúry je okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy podľa § 30 povinný f) organizovať železničnú dopravu a plánovať údržbu železničnej infraštruktúry transparentným a nediskriminačným spôsobom,	U	
	<i>Článok 7c</i> Externé a spoločné vykonávanie funkcií manažéra infraštruktúry 1. Za predpokladu, že nedôjde k žiadnemu konfliktu záujmov a zaručí sa dôvernosť citlivých obchodných informácií, manažér infraštruktúry môže: a) zadať externé vykonávanie funkcií inému subjektu, pokiaľ tento nie je železničným podnikom, nekontroluje železničný podnik, ani nie je kontrolovaný železničným podnikom. V rámci vertikálne integrovaného podniku sa externé vykonávanie základných funkcií nesmie zadať žiadnemu inému subjektu vertikálne integrovaného podniku, pokiaľ takýto subjekt základné funkcie výlučne nevykonáva; b) zadať externé vykonanie prác a súvisiacich úloh týkajúcich sa rozvoja, údržby a obnovy železničnej infraštruktúry železničným podnikom alebo spoločnostiam, ktoré kontrolujú železničný podnik alebo ktoré sú železničným podnikom kontrolované. Manažér infraštruktúry si ponechá nad vykonávaním funkcií uvedených v článku 3 ods. 2 právomoc dohľadu a nesie za toto vykonávanie konečnú zodpovednosť. Každý subjekt, ktorý vykonáva základné funkcie, musí dodržiavať články 7, 7a, 7b a 7d.	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 34 O: 7,8,9	(7) Manažér infraštruktúry môže na vykonávanie základných povinností podľa § 34a ods. 4 uzatvoriť zmluvu s iným subjektom, ktorý nie je železničným podnikom, neriadi železničný podnik, ani nie je riadený železničným podnikom, ako aj s účastníkmi verejno – súkromných partnerstiev, pri zachovaní obchodného tajomstva a nediskriminačného prístupu. Vykonávať základné povinnosti môže len subjekt, ktorý spĺňa podmienky podľa § 34a. (8) Manažér infraštruktúry môže na vykonávanie povinností týkajúcich sa rozvoja, údržby a obnovy železničnej infraštruktúry uzatvoriť zmluvu so železničným podnikom, subjektom, ktorý riadi železničný podnik, alebo subjektom, ktorý je železničným podnikom riadený. (9) Manažér infraštruktúry kontroluje vykonávanie povinností podľa odsekov 7 a 8 a zodpovedá za ne. Pri uzatvorení zmlúv podľa odsekov 7 a 8 nesmie dôjsť ku konfliktu záujmov.	U	
	2. Odchylné od článku 7 ods. 1 môžu funkcie správy	N	513/2009	§ 34	(7) Manažér infraštruktúry môže na vykonávanie základných	U	

	infraštruktúry vykonávať iní manažéri infraštruktúry vrátane účastníkov verejno-súkromných partnerstiev za predpokladu, že všetci spĺňajú požiadavky článku 7 ods. 2 až 6 a článkov 7a, 7b a 7d a za výkon dotknutých funkcií prevezmú plnú zodpovednosť.		Z. z. v znení návrhu	O: 7,8,9	povinností podľa § 34a ods. 4 uzatvoriť zmluvu s iným subjektom, ktorý nie je železničným podnikom, neriadi železničný podnik, ani nie je riadený železničným podnikom, ako aj s účastníkmi verejno – súkromných partnerstiev, pri zachovaní obchodného tajomstva a nediskriminačného prístupu. Vykonávať základné povinnosti môže len subjekt, ktorý spĺňa podmienky podľa § 34a. (8) Manažér infraštruktúry môže na vykonávanie povinností týkajúcich sa rozvoja, údržby a obnovy železničnej infraštruktúry uzatvoriť zmluvu so železničným podnikom, subjektom, ktorý riadi železničný podnik, alebo subjektom, ktorý je železničným podnikom riadený. (9) Manažér infraštruktúry kontroluje vykonávanie povinností podľa odsekov 7 a 8 a zodpovedá za ne. Pri uzatvorení zmlúv podľa odsekov 7 a 8 nesmie dôjsť ku konfliktu záujmov.		
	3.Ak sa prevádzkovateľovi napájania neudelia základné funkcie, nevzťahujú sa na neho predpisy, ktoré sa vzťahujú na manažérov infraštruktúry, a to za predpokladu, že je zabezpečený súlad s príslušnými ustanoveniami týkajúcimi sa rozvoja siete, najmä článkom 8.	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 34 O: 10	(10) Ak sa základné povinnosti neudelia prevádzkovateľovi napájania, nevzťahujú sa na neho predpisy záväzné pre manažéra infraštruktúry, ak je zabezpečený súlad s § 28 ods. 2 a § 36.	U	
	4.Manažér infraštruktúry môže pod dohľadom regulačného orgánu alebo akéhokoľvek iného nezávislého príslušného orgánu, ktorý určia členské štáty, uzatvárať dohody o spolupráci s jedným alebo viacerými železničnými podnikmi nediskriminačným spôsobom a s cieľom zabezpečiť výhody pre zákazníkov, akými sú zníženie nákladov alebo zvýšenie výkonnosti na časti siete, na ktorú sa vzťahuje dohoda. Tento orgán monitoruje vykonávanie takýchto dohôd a v odôvodnených prípadoch môže odporučiť, aby sa vypovedali.	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 34 O: 11	(11) Manažér infraštruktúry môže uzatvoriť so železničným podnikom alebo s viacerými železničnými podnikmi nediskriminačne dohodu o spolupráci na účely vytvorenia výhod pre zákazníkov formou zníženia nákladov alebo zvýšenia výkonnosti na časti železničnej siete, na ktorú sa vzťahuje dohoda. Regulačný orgán vykonáva dohľad nad uzatváraním tejto dohody.	U	
	<i>Článok 7d</i> Finančná transparentnosť 1.Príjmy z činností v oblasti správy infraštruktúrnej siete vrátane verejných finančných prostriedkov môže manažér	N	258/1993 Z. z.	§ 18 O: 1	(1) Finančné prostriedky na údržbu, opravy, modernizáciu a rozvoj železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, potrebné na zabezpečenie cieľov koncepcie dopravy, medzinárodných záväzkov a na plnenie dôležitých záujmov štátu, sa kryjú predovšetkým úhradami za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení a výnosmi z	U	

<p>infraštruktúry použiť len na financovanie svojej podnikateľskej činnosti vrátane splácania svojich pôžičiek, pričom sa musia dodržať vnútroštátne postupy uplatniteľné v každom členskom štáte. Manažér infraštruktúry môže použiť takéto príjmy aj na vyplácanie dividend vlastníkom spoločnosti, medzi ktorých môžu patriť akýkoľvek súkromní akcionári okrem podnikov, ktoré sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku a ktoré vykonávajú kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad príslušným manažérom infraštruktúry.</p>		513/2009 Z. z.	§ 55 O: 2	<p>ostatnej podnikateľskej činnosti. Na modernizáciu a rozvoj železničnej infraštruktúry a servisných zariadení poskytuje štát dotácie 7) v rozsahu schválenom zákonom o štátnom rozpočte na príslušný rok.</p> <p>(2) Účelom úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam je prispieť manažérovi infraštruktúry na pokrytie časti nákladov na prevádzku železničnej infraštruktúry a servisných zariadení. 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.</p>		
<p>2. Manažéri infraštruktúry neudelujú priamo ani nepriamo pôžičky železničným podnikom.</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 34 O: 12	<p>(12) Manažér infraštruktúry nesmie udeľovať pôžičky železničnému podniku.</p>	U	
<p>3. Železničné podniky neudelujú priamo ani nepriamo pôžičky manažérom infraštruktúry.</p>	N	513/2009 Z. z.	§ 35 O: 1 V: 2	<p>Železničný podnik nesmie udeľovať pôžičky manažérovi infraštruktúry.</p>	U	
<p>4. Pôžičky medzi právnymi subjektmi vertikálne integrovaného podniku sa udeľujú, poskytujú a spravujú na základe trhových sadzieb a podmienok, ktoré odrážajú individuálny rizikový profil dotknutého subjektu.</p>	n. a.				n. a.	V podmienkach SR neexistuje vertikálne integrovaný podnik
<p>5. Pôžičky medzi právnymi subjektmi vertikálne integrovaného podniku udelené pred 24. decembrom 2016 pokračujú do ich splatnosti za predpokladu, že boli uzavreté na základe trhových sadzieb a že sú skutočne poskytnuté a spravované.</p>	n. a.				n. a.	
<p>6. Všetky služby, ktorú ponúkajú iné právne subjekty</p>	n. a.				n. a.	

	vertikálne integrovaného podniku manažérovi infraštruktúry, sa poskytujú na základe zmlúv a platia sa za ne buď trhové ceny, alebo ceny, ktoré odrážajú výrobné náklady a primerané ziskové rozpätie.						
	7.Dlhy manažéra infraštruktúry sa jednoznačne oddelia od dlhov iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku. Tieto dlhy sa spravujú oddelene. To nebráni tomu, aby sa konečné zaplatenie dlhov uskutočnilo prostredníctvom podniku, ktorý je súčasťou vertikálne integrovaného podniku a ktorý vykonáva kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad manažérom infraštruktúry, alebo prostredníctvom iného subjektu v rámci podniku.	n. a.					n. a.
	8.Účty manažéra infraštruktúry a iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku sa vedú spôsobom, ktorým sa zabezpečí splnenie tohto článku a umožní sa oddelenie účtov a transparentné finančné toky v rámci podniku.	n. a.					n. a.
	9.V rámci vertikálne integrovaných podnikov vedie manažér infraštruktúry podrobné záznamy o všetkých obchodných a finančných vzťahoch s inými právnymi subjektmi v rámci tohto podniku.	n. a.					n. a.
	10.Ak základné funkcie vykonáva nezávislý spoplatňovací orgán a/alebo prideľovací orgán v súlade s článkom 7a ods. 3 a členské štáty neuplatňujú článok 7 ods. 2, ustanovenia tohto článku sa uplatňujú <i>mutatis mutandis</i> . Odkazy v tomto článku na manažéra infraštruktúry, železničný podnik a iné právne subjekty vertikálne integrovaného podniku sa chápu ako odkaz na príslušné divízie podniku. Splnenie požiadaviek uvedených v tomto článku sa preukáže v oddelených účtoch príslušných divízií podniku.	n. a.					n. a.
	<i>Článok 7e</i> Koordinačné mechanizmy Členské štáty zabezpečia, aby sa na zabezpečenie koordinácie medzi ich hlavnými manažermi infraštruktúry a všetkými zainteresovanými železničnými podnikmi, ako aj žiadateľmi uvedenými v článku 8 ods. 3, zaviedli vhodné koordinačné mechanizmy. V prípade potreby sa	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 61a O: 3	(3) Manažéri infraštruktúry, dotknuté železničné podniky a žiadatelia o pridelenie kapacity zavedú v záujme koordinovania svojej činnosti v oblasti údržby a rozvoja kapacity infraštruktúry, intermodality a interoperability, podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre, používania a kvality služieb manažéra infraštruktúry, cieľov, ktoré sú obsahom zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry a vykonávania podmienok používania siete primerané postupy. Koordinácia sa vykoná aspoň raz ročne. Postupy koordinácie a prehľad činností	U	

<p>vyzvú k účasti zástupcovia používateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy a národné, miestne alebo regionálne orgány.</p> <p>Dotknutý regulačný orgán sa môže zúčastniť ako pozorovateľ. Koordinácia sa okrem iného týka:</p> <p>a) potrieb žiadateľov týkajúcich sa údržby a rozvoja kapacity infraštruktúry;</p> <p>b) obsahu výkonnostných cieľov zameraných na používateľa obsiahnutých v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 a obsahu stimulov uvedených v článku 30 ods. 1 a ich vykonávaní;</p> <p>c) obsahu a vykonávania podmienok používania siete uvedených v článku 27;</p> <p>d) otázok intermodality a interoperability;</p> <p>e) akýchkoľvek ďalších otázok týkajúcich sa podmienok prístupu, používania infraštruktúry a kvality služieb manažéra infraštruktúry.</p> <p>Manažér infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje a uverejní usmernenia pre koordináciu. Koordinácia sa vykonáva aspoň raz ročne a manažér infraštruktúry uverejní na svojom webovom sídle prehľad činností, ktoré sa podnikli podľa tohto článku.</p> <p>Koordináciou podľa tohto článku nie je dotknuté právo žiadateľov odvolať sa na regulačný orgán ani právomoci regulačného orgánu, ako sa uvádzajú v článku 56.</p>				<p>vykonaných v rámci koordinácie zverejní manažér infraštruktúry na svojom webovom sídle. Koordinácie podľa prvej vety sa môže zúčastniť aj regulačný orgán.</p>		
<p><i>Článok 7f</i></p> <p>Európska sieť manažérov infraštruktúry</p> <p>1. Na účely uľahčenia poskytovania efektívnych a účinných služieb železničnej dopravy v rámci Únie členské štáty zabezpečujú, aby sa ich hlavní manažéri infraštruktúry zapojili a spolupracovali v sieti, zasadnutia ktorej sa konajú v pravidelných intervaloch s cieľom:</p> <p>a) rozvíjať železničnú infraštruktúru Únie;</p> <p>b) podporovať včasné a efektívne zavedenie jednotného európskeho železničného priestoru;</p> <p>c) vymieňať si najlepšie postupy;</p> <p>d) monitorovať a merať/hodnotiť výkonnosť;</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 61a O: 2	(2) Manažér infraštruktúry sa podieľa na činnosti Európskej siete manažérov infraštruktúry.	U	

	<p>e) prispievať k činnostiam monitorovania trhu uvedeným v článku 15;</p> <p>f) riešiť cezhraničné úzke miesta a</p> <p>g) rokovať o uplatňovaní článkov 37 a 40.</p> <p>Na účely písmena d) sa v sieti identifikujú spoločné zásady a postupy na konzistentné monitorovanie a meranie/ hodnotenie výkonnosti. Koordináciou podľa tohto odseku nie je dotknuté právo žiadateľov odvolať sa na regulačný orgán ani právomoci regulačného orgánu, ako sa uvádzajú v článku 56.</p>					
	2.Komisia je členom siete. Podporuje činnosť siete a uľahčuje koordináciu.“	n. a.				n. a.
O: 6	<p>6. Článok 10 sa mení takto:</p> <p>a) Vkladá sa tento odsek:</p> <p>„1a.Bez toho, aby boli dotknuté medzinárodné záväzky Únie a členských štátov, členské štáty susediace s treťou krajinou môžu obmedziť právo prístupu stanovené v tomto článku, pokiaľ ide o služby poskytované z tejto tretej krajiny a do nej prostredníctvom siete, ktorej rozchod koľají sa odlišuje od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v Únii, ak cezhraničná železničná doprava medzi členskými štátmi a touto treťou krajinou narušá hospodársku súťaž. Takéto narušenia môžu byť okrem iného spôsobené nedostatkom nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre a súvisiacim službám v dotknutej tretej krajine.</p> <p>Ak má členský štát v súlade s týmto odsekom v úmysle prijať rozhodnutie obmedziť právo prístupu, predloží návrh rozhodnutia Komisii a konzultuje s ostatnými členskými štátmi.</p> <p>Ak ani Komisia ani ostatné členské štáty nevznesú do troch mesiacov po predložení takého návrhu rozhodnutia námietky, môže členský štát rozhodnutie prijať.</p> <p>Komisia môže prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví</p>	D				n. a.

	podrobnosti postupu, ktorý sa má dodržiavať pri uplatňovaní tohto odseku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3“						
P: b)	b) Odsek 2 sa nahrádza takto: „2.Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1370/2007, sa železničným podnikom za rovnocenných, nediskriminačných a transparentných podmienok udeli právo prístupu k železničnej infraštruktúre vo všetkých členských štátoch na účely prevádzkovania služieb železničnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici a nechať ich vystúpiť na inej stanici. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre, ktorá spája servisné zariadenia uvedené v bode 2 prílohy II k tejto smernici.“	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 38 O: 1,2	(1) Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť prístup k železničnej infraštruktúre v celej železničnej sieti, ktorú prevádzkuje, každému železničnému podniku, ktorý má platnú licenciu ¹⁴⁾ na poskytovanie dopravných služieb a platné bezpečnostné osvedčenie podľa § 86. Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre musia byť v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre dohodnuté spravodlivo a nediskriminačne v súlade s pravidlami na pridelovanie kapacity infraštruktúry podľa tohto zákona, s bezpečnostným povolením podľa § 87 a s podmienkami používania železničnej siete podľa § 37. Toto právo zahŕňa aj prístup k železničnej infraštruktúre, ktorá spája servisné zariadenia uvedené v prílohe č. 13 časti B druhom bode. (2) Ak sa prístup k železničnej infraštruktúre podľa odseku 1 týka osobnej dopravy, železničný podnik má právo nechať nastúpiť a vystúpiť cestujúcich na ktorejkoľvek nácestnej stanici na vlakovej trase pri rešpektovaní zverejnených technických parametrov železničnej infraštruktúry. 14) § 10 až 13 zákona č. 514/2009 Z. z.	U	
P: c)	c) Odseky 3 a 4 sa vypúšťajú.	N	Návrh zákona		V § 38 ods. 2 sa vypúšťa druhá a tretia veta.	U	
O: 7	7. Článok 11 sa mení takto: a) Odsek 1 sa nahrádza takto: „1.Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu k službám osobnej dopravy medzi daným miestom odchodu a daným miestom určenia stanovené v článku 10 ods. 2, ak sa jedna alebo viacero zmlúv o službách vo verejnom záujme vzťahuje na tú istú trasu alebo na alternatívnu trasu, v prípade, že by uplatňovanie tohto práva ohrozilo hospodársku rovnováhu predmetnej zmluvy alebo zmlúv o službách vo verejnom záujme.“	D	Návrh zákona	§ 39 O: 1	(1) Regulačný orgán môže na žiadosť osôb uvedených v osobitnom predpise ^{14a)} obmedziť na území Slovenskej republiky prístup železničného podniku k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom vlaku, ak sa na túto časť železničnej infraštruktúry alebo na alternatívnu trasu vzťahuje zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme a uplatňovanie práva prístupu by ohrozilo hospodársku rovnováhu predmetnej zmluvy. 14a) Článok 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).	U	
P: b)	b) V odseku 2 sa prvý pododsek nahrádza takto: „2.S cieľom určiť, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme,	N	513/2009 Z. z. v znení	§ 39 O: 3 V: 1,	(3) O tom, či by sa uplatnením 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	U	

	<p>relevantný regulačný orgán či orgány uvedené v článku 55 vykonajú objektívnu hospodársku analýzu a svoje rozhodnutie založia na vopred určených kritériách. Toto určenie vykonajú na základe žiadosti, ktorú do jedného mesiaca od prijatia oznámenia o zamýšľanej službe osobnej dopravy uvedenej v článku 38 ods. 4 predložil niektorý z týchto subjektov:</p> <p>a) príslušný orgán alebo príslušné orgány, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;</p> <p>b) akékoľvek iný zainteresovaný príslušný orgán, ktorý má právo obmedziť prístup podľa tohto článku;</p> <p>c) manažér infraštruktúry;</p> <p>d) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.“</p>		návrhu	2	verejnom záujme, manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku, ktorý plní záväzok zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme po vykonanej analýze podľa odseku 3. Žiadosť sa podáva do jedného mesiaca od zverejnenia oznámenia o plánovanej novej službe na webovom sídle regulačného orgánu.		
P: c)	<p>c) Odsek 3 sa nahrádza takto:</p> <p>„3.Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a uvedie podmienky, za ktorých môže o nové posúdenie rozhodnutia požiadať do jedného mesiaca od jeho oznámenia jeden z týchto subjektov:</p> <p>a) relevantný príslušný orgán alebo príslušné orgány;</p> <p>b) manažér infraštruktúry;</p> <p>c) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme;</p> <p>d) železničný podnik, ktorý sa snaží získať prístup.</p> <p>Ak regulačný orgán rozhodne, že zamýšľaná služba osobnej dopravy uvedená v článku 38 ods. 4 by ohrozila hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme, uvedie prípadné zmeny tejto služby, ktorými by sa zabezpečilo splnenie podmienok na udelenie práva prístupu stanovených v článku 10 ods. 2“</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 39 O: 5 V: 5,7	Regulačný orgán musí svoje rozhodnutie odôvodniť a určiť v ňom podmienky, za ktorých môže požiadať o nové posúdenie rozhodnutia ktorýkoľvek žiadateľ podľa odseku 3 alebo železničný podnik, ktorý žiada o prístup k železničnej infraštruktúre, v lehote do jedného mesiaca od právoplatnosti rozhodnutia. Ak regulačný orgán po vykonaní analýzy dôjde k záveru, že právo prístupu k železničným službám podľa odseku 1 môže ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, môže navrhnúť zmenu železničnej služby tak, aby sa zabezpečilo splnenie podmienok na udelenie prístupu k železničným službám.	U	
P: d)	<p>d) V odseku 4 sa dopĺňa tento pododsek:</p> <p>„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 2018 vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobnosti postupu a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odsekov 1, 2 a 3 tohto článku, pokiaľ ide o služby vnútroštátnej osobnej dopravy. Uvedené</p>	n. a.				n. a.	

	vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3 ⁴					
P: e)	<p>e) Odsek 5 sa nahrádza takto:</p> <p>„5.Členské štáty môžu obmedziť aj právo prístupu k železničnej infraštruktúre na účely prevádzkovania služieb vnútroštátnej osobnej dopravy medzi daným miestom odchodu a určenia v rámci toho istého členského štátu, ak:</p> <p>a) výlučné práva na prepravu cestujúcich medzi týmito stanicami boli udelené v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej pred 16. júnom 2015 alebo</p> <p>b) ďalšie právo/oprávnenie na prevádzkovanie komerčných služieb osobnej dopravy v rámci hospodárskej súťaže s ďalším prevádzkovateľom medzi týmito dvomi stanicami sa udelilo do 25. decembra 2018 na základe spravodlivej verejnej súťaže, a ak uvedení prevádzkovatelia nedostávajú za prevádzkovanie týchto služieb žiadnu náhradu.</p> <p>Toto obmedzenie môže platiť počas pôvodnej doby trvania zmluvy alebo oprávnenia alebo do 25. decembra 2026, podľa toho, ktoré z týchto období skončí skôr.“</p>	D				n. a.
O: 8	<p>8. Vkladajú sa tieto články:</p> <p>„<i>Článok 11a</i></p> <p>Služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy</p> <p>1.S cieľom rozvinúť trh pre služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy, propagovať optimálne využívanie dostupnej infraštruktúry a podporiť konkurencieschopnosť služieb vysokorýchlostnej osobnej dopravy, ktoré vedú k priaznivým výsledkom pre cestujúcich, a bez toho, aby bol dotknutý článok 11 ods. 5, vykonávanie práva prístupu ustanovené v článku 10, pokiaľ ide o služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy, môže podliehať len požiadavkám stanoveným regulačným orgánom v súlade s týmto článkom.</p>	D	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 39 O: 10	(10) Prístup k službám vysokorýchlostnej osobnej dopravy je možné udeliť len na základe požiadaviek, ktoré stanoví regulačný orgán. Ak regulačný orgán po vykonaní analýzy dôjde k záveru, že plánované služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom vlaku môžu ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, môže navrhnúť zmenu železničnej služby tak, aby sa zabezpečilo splnenie podmienok na udelenie prístupu podľa § 38.	U

	<p>2.Ak regulačný orgán po analýze uvedenej v článku 11 ods. 2, 3 a 4 rozhodne, že sa plánovanou službou vysokorychlostnej osobnej dopravy medzi daným miestom odchodu a daným miestom určenia narušuje hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorá pokrýva tú istú trasu alebo alternatívnu trasu, regulačný orgán uvedie možné zmeny služby, ktorými by sa zabezpečilo, že sa splnia podmienky na udelenie práva prístupu ustanovené v článku 10 ods. 2 Takéto zmeny môžu zahŕňať úpravu plánovanej služby.“</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 39 O: 10	<p>(10) Prístup k službám vysokorychlostnej osobnej dopravy je možné udeliť len na základe požiadaviek, ktoré stanoví regulačný orgán. Ak regulačný orgán po vykonaní analýzy dôjde k záveru, že plánované služby vysokorychlostnej osobnej dopravy medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom vlaku môžu ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, navrhne zmenu železničnej služby tak, aby sa zabezpečilo splnenie podmienok na udelenie prístupu podľa § 38.</p>	U	
	<p>„<i>Článok 13a</i></p> <p>Spoločné systémy informovania a predaja priamych cestovných lístkov</p> <p>1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 (*) a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ (**), členské štáty môžu požadovať od železničných podnikov poskytujúcich služby vnútroštátnej osobnej dopravy, aby sa zapojili do spoločného systému informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov na účely vydávania cestovných lístkov, priamych cestovných lístkov a rezervácií alebo aby na zriadenie takéhoto systému splnomocnili príslušné orgány. V prípade zriadenia takéhoto systému členské štáty zabezpečujú, aby nevedol k narúšaniu fungovania trhu ani k diskriminácii železničných podnikov a aby ho spravoval verejný alebo súkromný právny subjekt alebo združenie všetkých železničných podnikov prevádzkujúcich služby osobnej dopravy.</p> <p>(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14).</p> <p>(**) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na</p>	D	Návrh zákona	§ 8a O: 1	<p>(1) Objednávateľ dopravnej služby môže požadovať od železničných podnikov poskytujúcich služby vo vnútroštátnej osobnej doprave, aby sa zapojili do spoločného systému informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov na účely vydávania jednotných priamych cestovných lístkov a rezervácií. Takýto systém nesmie viesť k narušeniu trhu a diskriminácii železničných podnikov.</p>	U	

	rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).“						
	2.Komisia monitoruje vývoj na železničnom trhu týkajúci sa zavedenia a používania spoločných systémov informovania a predaja priamych cestovných lístkov a posudzuje potrebu opatrení na úrovni Únie, pričom zohľadňuje iniciatívy na trhu. Predovšetkým posudzuje nediskriminačný prístup cestujúcich v železničnej doprave k údajom potrebným na plánovanie ciest a rezerváciu cestovných lístkov. Do 31. decembra 2022 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o dostupnosti takýchto spoločných systémov informovania a predaja priamych cestovných lístkov, pričom podľa potreby pripojí legislatívne návrhy.	n. a.					n. a.
	3.Členské štáty požadujú od železničných podnikov prevádzkujúcich služby osobnej dopravy, aby zaviedli havarijné plány, a zabezpečujú, aby sa tieto havarijné plány náležite koordinovali v záujme poskytnutia pomoci cestujúcim v zmysle článku 18 nariadenia (ES) č. 1371/2007 v prípade výrazného narušenia služieb.	N	513/2009 Z. z.	§ 51 O: 1 V: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.	U	
O: 9	9. V článku 19 sa dopĺňa toto písmeno: „e) neboli odsúdené za spáchanie závažných trestných činov vyplývajúcich z povinností z prípadných závažných kolektívnych zmlúv podľa vnútroštátneho práva.“	N	514/2009 Z. z.	§ 11 O: 1 P: b) § 11 O: 2 V:1	(1) Licenčný orgán udelí licenciu len žiadateľovi, ktorý b) preukáže splnenie požiadavky svojej bezúhonnosti a bezúhonnosti členov svojho štatutárneho orgánu a zodpovedného zástupcu, ak je ustanovený, (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.	U	
O: 10	10. V článku 32 sa odsek 4 nahrádza takto: „4.Poplatky za infraštruktúru súvisiace s používaním železničných koridorov uvedených v nariadení Komisie (EÚ) 2016/919 (*) môžu byť diferencované, aby sa stimulovalo vybavenie vlakov systémom ETCS, ktorý je v súlade s verziou prijatou rozhodnutím Komisie 2008/386/ES (**) a s nasledujúcimi verziami. Takáto	D					n. a.

	<p>diferenciácia nesmie viesť k celkovému zvýšeniu príjmov manažéra infraštruktúry.</p> <p>Členské štáty môžu rozhodnúť, že táto diferenciácia poplatkov za infraštruktúru sa neuplatní na železničné trate uvedené v nariadení (EÚ) 2016/919, na ktorých môžu premávať len vlaky vybavené systémom ETCS.</p> <p>Členské štáty môžu rozhodnúť, že túto diferenciáciu rozšíria na železničné trate, ktoré nie sú uvedené v nariadení (EÚ) 2016/919.</p> <p>(*)Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15.6.2016, s. 1).</p> <p>(**)Rozhodnutie Komisie 2008/386/ES z 23. apríla 2008, ktorým sa upravuje príloha A k rozhodnutiu 2006/679/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy a príloha A k rozhodnutiu 2006/860/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návštenia systému transeurópskych vysokorychlostných železníc (Ú. v. EÚ L 136, 24.5.2008, s. 11).“</p>						
O: 11	<p>11. V článku 38 sa odsek 4 nahrádza takto:</p> <p>„4.Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom prevádzkovať službu osobnej dopravy v členskom štáte, v ktorom je právo prístupu k železničnej infraštruktúre obmedzené v súlade s článkom 11, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány najneskôr 18 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku, ktorého sa žiadosť o kapacitu týka. S cieľom umožniť dotknutým regulačným orgánom posúdiť potenciálny hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme regulačné orgány zabezpečujú, aby bol bez</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 40 O: 4	(4) Ak žiadateľ mieni požiadať manažéra infraštruktúry o pridelenie kapacity infraštruktúry so zámerom vykonávať osobnú dopravu a zároveň sa na túto časť železničnej infraštruktúry alebo na alternatívnu trasu vzťahuje zmluva o službách vo verejnom záujme, upovedomí o tom manažéra infraštruktúry a regulačný orgán najneskôr 18 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku, ktorého sa žiadosť o pridelenie kapacity infraštruktúry týka. S cieľom umožniť posúdenie možného hospodárskeho vplyvu na existujúce zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, regulačný orgán najneskôr do desiatich dní zabezpečí na celej navrhovanej vlakovej trase informovanie príslušných regulačných orgánov, ktoré informujú dotknutých objednávateľov dopravných služieb uzavierajúcich	U	

	zbytočného odkladu a najneskôr do 10 dní informovaný každý príslušný orgán, ktorý zadal zmluvu na poskytnutie služby osobnej železničnej dopravy na danej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, akýkoľvek iný zainteresovaný príslušný orgán s právom na obmedzenie prístupu podľa článku 11 a každý železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase danej služby osobnej dopravy.“				zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, manažerov infraštruktúry a železničné podniky, ktoré plnia záväzok z týchto zmlúv.		
O: 12	12. V článku 53 sa v odseku 3 dopĺňa tento pododsek: „Regulačný orgán môže od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby mu takéto informácie sprístupnil, ak to považuje za nevyhnutné.“	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 a regulačný orgán na základe jeho žiadosti.	U	
O: 13	13. V článku 54 sa odsek 1 nahrádza takto: „1.V prípade narušenia chodu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou prijme manažér infraštruktúry všetky opatrenia potrebné na obnovenie normálneho stavu. Na tento účel vypracuje havarijný plán s uvedením rôznych subjektov, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážnych narušení chodu vlakov. V prípade narušenia, ktoré môže mať vplyv na cezhraničnú dopravu, si manažér infraštruktúry vymieňa všetky relevantné informácie s ostatnými manažermi infraštruktúry, na ktorých sieť a dopravu môže mať toto narušenie vplyv. Príslušní manažéri infraštruktúry spolupracujú na obnove normálnej cezhraničnej dopravy.“	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 51 O: 1	(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. Pri riešení núdzovej situácie, ktorá môže mať vplyv na cezhraničnú dopravu, manažér infraštruktúry spolupracuje s manažermi infraštruktúry susedných štátov na obnove normálnej cezhraničnej dopravy.	U	
O: 14	14. Článok 56 sa mení takto: a) V odseku 1 sa dopĺňajú tieto písmená: „h) riadenia dopravy; i) plánovania obnovy a plánovanej alebo neplánovanej údržby; j) plnenia požiadaviek stanovených v článku 2 ods. 13 a článkoch 7, 7a, 7b, 7c a 7d vrátane požiadaviek týkajúcich	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) pridelovacieho procesu pri poskytovaní kapacity infraštruktúry, c) prístupu k železničnej infraštruktúre, k servisným	U	

	sa konfliktu záujmov.“				<p>zariadeniam a k železničným službám s tým spojených,</p> <p>d) uplatňovania úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, servisných zariadení a železničných služieb s tým spojených</p> <p>e) organizovania železničnej dopravy,</p> <p>f) plánovania obnovy a údržby železničnej infraštruktúry,</p> <p>g) plnenia povinností podľa § 34 ods. 5, ods. 6 písm. a) a d), odsekov 7 až 11 a 34a.</p>		
P: b)	<p>b) Odsek 2 sa nahrádza takto:</p> <p>„2.Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, regulačný orgán má právomoc monitorovať situáciu týkajúcu sa hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, a to najmä vrátane trhu pre služby vysokorychlostnej osobnej dopravy, a činnosti manažérov infraštruktúry v súvislosti s odsekom 1 písm. a) až j). Regulačný orgán najmä overuje súlad s odsekom 1 písm. a) až j) z vlastnej iniciatívy a s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry diskrečné právomoci, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov.“</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 52 O: 1, 3	<p>(1) Regulačný orgán kontroluje dodržiavanie transparentných a nediskriminačných podmienok prístupu žiadateľov na železničnú sieť a pridelovania kapacity infraštruktúry, najmä, či podmienky používania železničnej siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry možnosti, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov.</p> <p>(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</p> <p>a) podmienok používania železničnej siete a kritérií uvedených v týchto podmienkach,</p> <p>b) pridelovacieho procesu pri poskytovaní kapacity infraštruktúry,</p> <p>c) prístupu k železničnej infraštruktúre, k servisným zariadeniam a k železničným službám s tým spojených,</p> <p>d) uplatňovania úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, servisných zariadení a železničných služieb s tým spojených</p> <p>e) organizovania železničnej dopravy,</p>	U	

					f) plánovania obnovy a údržby železničnej infraštruktúry, g) plnenia povinností podľa § 34 ods. 5, ods. 6 písm. a) a d), odsekov 7 až 11 a 34a.	
P: c)	c) V odseku 9 sa prvý pododsek nahrádza takto: „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. Rozhodne o akejkoľvek sťažnosti, prijme kroky na nápravu situácie a informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí 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 j).“	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) pridelovacieho 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 e) organizovania železničnej dopravy, f) plánovania obnovy a údržby železničnej infraštruktúry, g) plnenia povinností podľa § 34 ods. 5, ods. 6 písm. a) a d), odsekov 7 až 11 a 34a.	U
			513/2009 Z. z.	§ 52 O: 5, 6	(5) Na účely konaní podľa odsekov 3 a 4 je regulačný orgán oprávnený do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti alebo podnetu 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	

					<p>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.</p> <p>(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.</p>		
P: d)	<p>d) Odsek 12 sa nahrádza takto:</p> <p>„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 a ustanoveniami o finančnej transparentnosti uvedenými v článku 7d. V prípade vertikálne integrovaných podnikov sa tieto právomoci rozširujú na všetky právne subjekty. Regulačný orgán je oprávnený požiadať o všetky príslušné informácie. Regulačný orgán má najmä právomoc požiadať 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 účtovných informácií podľa prílohy VIII alebo ich časti spolu s dostatočne podrobnými údajmi, a to podľa toho, do akej miery sa to považuje za potrebné a primerané.</p> <p>Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov zodpovedných za otázky štátnej pomoci, regulačný orgán tiež môže na základe informácií z účtov vyvodiť závery v otázkach súvisiacich so štátnou</p>	N	513/2009 Z. z.	§ 53 O: 1 P: f)	<p>(1) Regulačný orgán okrem úloh podľa § 52 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.</p>	U	

	<p>pomocou, ktoré oznámi týmto orgánom.</p> <p>Finančné toky uvedené v článku 7d ods. 1, pôžičky uvedené v článku 7d ods. 4 a 5 a dlhy uvedené v článku 7d ods. 7 podliehajú monitorovaniu zo strany regulačného orgánu.</p> <p>Ak členský štát určil regulačný orgán ako nezávislý príslušný orgán uvedený v článku 7c ods. 4, regulačný orgán posudzuje dohody o spolupráci uvedené v uvedenom článku.“</p>						
O: 15	<p>15. Článok 57 sa mení takto:</p> <p>a) Vkladá sa tento odsek:</p> <p>„3a.Ak si záležitosti týkajúce sa služieb medzinárodnej dopravy vyžadujú rozhodnutia dvoch alebo viacerých regulačných orgánov, dotknuté regulačné orgány spolupracujú pri príprave príslušných rozhodnutí s cieľom dosiahnuť vyriešenie záležitosti. Na uvedené účely dotknuté regulačné orgány vykonávajú svoje funkcie v súlade s článkom 56.“</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 103 O: 2 P: n)	n) spolupracuje s regulačnými orgánmi členských štátov v oblasti svojej pôsobnosti,	U	
P: b)	<p>b) Odsek 8 sa nahrádza takto:</p> <p>„8.Regulačné orgány vypracujú spoločné zásady a postupy v súvislosti s rozhodnutiami, na ktorých prijímanie sú oprávnené podľa tejto smernice. V takýchto spoločných zásadách a postupoch sa uvádzajú ustanovenia na riešenie sporov, ktoré vzniknú v rámci uvedenom v odseku 3a. 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 vykonávacie akty, v ktorých stanoví takéto spoločné zásady a postupy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3“</p>	n. a.				n. a.	
P: c)	<p>c) Dopĺňa sa tento odsek:</p> <p>„10.V prípade rozhodnutí týkajúcich sa infraštruktúry, ktorá sa nachádza na území dvoch štátov, sa obidva dotknuté členské štáty môžu kedykoľvek po 24. decembri</p>	N	513/2009 Z. z. v znení návrhu	§ 103 O: 2 P: n)	n) spolupracuje s regulačnými orgánmi členských štátov v oblasti svojej pôsobnosti,	U	

	2016 dohodnúť na tom, že budú vyžadovať koordináciu medzi dotknutými regulačnými orgánmi, aby zosúladiли vplyv svojich rozhodnutí.“						
O: 16	16. V článku 63 sa odsek 1 nahrádza takto: „1.Komisia do 31. decembra 2024 posúdi vplyv tejto smernice na železničný sektor a predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o jej vykonávaní. V správe sa predovšetkým zhodnotí rozvoj služieb vysokorýchlostnej železničnej dopravy a posúdi sa existencia diskriminačných postupov, pokiaľ ide o prístup k vysokorýchlostným tratiam. Komisia zváži, či je potrebné predložiť legislatívne návrhy. Komisia do toho istého dátumu posúdi, či pretrvávajú diskriminačné postupy alebo iné typy narušenia hospodárskej súťaže v súvislosti s manažermi infraštruktúry, ktorí sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku. Komisia v prípade potreby predloží legislatívne návrhy.“.	n. a.				n. a.	
Č. 2 O: 1	<i>Článok 2</i> 1. Bez ohľadu na článok 3 ods. 2 členské štáty prijímajú a uverejnia do 25. decembra 2018 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne oznámia Komisii znenie týchto ustanovení.	N	Návrh zákona	Čl. V	Tento zákon nadobúda účinnosť 15. februára 2019 okrem čl. I bodov 1, 36 až 53, 59 a 60, 62 a 63, 67 až 98, ktoré nadobúdajú účinnosť 16. júna 2019, čl. II a čl. III bodu 15, 18 a 19, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. januára 2020.	U	
	Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty. 2.	N	Návrh zákona	Príloha a č. 15	99. Príloha č. 15 sa dopĺňa deviatym až jedenástym bodom, ktoré znejú: „11. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 zo 14. decembra 2016, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 352, 23.12.2016).“.	U	
O: 2	2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných	N	575/2001	§ 35	(7) Ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy v	U	

	ustanovení vnitrostátných právných predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.		Z. z.	O: 7	rozsahu vymedzenej pôsobnosti plnia voči orgánom Európskej únie informačnú a oznamovaciu povinnosť, ktorá im vyplýva z právne záväzných aktov týchto orgánov.		
Č: 3 O: 1	<i>Článok 3</i> 1. Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v <i>Úradnom vestníku Európskej únie</i> .	n. a.				n. a.	
O: 2	2. Článok 1 body 6 až 8 a 11 sa uplatňujú od 1. januára 2019 včas na to, aby cestovný poriadok začal platiť 14. decembra 2020.	N	Návrh zákona	Čl. V	Tento zákon nadobúda účinnosť 15. februára 2019 okrem čl. I bodov 1, 36 až 53, 59 a 60, 62 a 63, 67 až 98, ktoré nadobúdajú účinnosť 16. júna 2019, čl. II a čl. III bodu 15, 18 a 19, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. januára 2020.	U	
Č: 4	<i>Článok 4</i> Táto smernica je určená členským štátom.	n. a.				n. a.	