**Dôvodová správa**

**Všeobecná časť**

Účelom návrhu 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 ( ďalej len „návrh zákona“) je uľahčiť výkon činností, ktoré sú potrebné na prevádzku dráhy a dopravu na dráhe.

Po prijatí 4. železničného balíčka a transpozície smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) v platnom znení a smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) v platnom znení sa predmetné smernice odkazovali na vykonávacie akty, ktoré postupne Komisia prijímala. K dnešnému dňu bolo prijatých niekoľko nariadení a rozhodnutí, ktoré upresňujú postup jednotlivých činností a právnych inštitútov, všeobecne upravených v smerniciach, čo výkon týchto činností značne komplikuje, najmä pri právnych inštitútoch, ktoré sú v smerniciach ustanovené len ako dočasné (register železničných vozidiel, register železničnej infraštruktúry, udeľovanie výnimiek z technických špecifikácií interoperability). Vzhľadom na túto skutočnosť je potrebné upresniť niektoré ustanovenia zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a doplniť ustanovenia na európsku legislatívu pre ľahšiu orientáciu konečných užívateľov.

Zároveň na základe poznatkov z aplikačnej praxe sa návrhom zákona upravuje nové prerozdelenie špeciálnych dráh. Návrhom zákona sa špeciálne dráhy rozdeľujú na tri kategórie. Prvou kategóriou je metro. Táto kategória vytvára legislatívny základ pre prípadnú výstavbu metra v budúcnosti. Druhou kategóriou sú lokálne dráhy. Do tejto kategórie sú zahrnuté koľajové dráhy, ktoré slúžia na regionálnu verejnú osobnú dopravu a od železničných dráh sa líšia svojím rozchodom, napäťovou sústavou, charakterom prevádzky, prípadne aj prenosom ťažnej sily (ozubnicou). Treťou kategóriou sú turisticko - hospodárske dráhy. Sem patria všetky historické lesné, poľné a detské železničky, ktorých hlavným účelom nie je každodenná preprava cestujúcich do práce či do školy, ale slúžia turistickým, kultúrnym a iným spoločenským potrebám. Pre každú kategóriu budú vykonávacími predpismi nastavené požiadavky na dráhy, dráhové vozidlá a spôsobilosť osôb podieľajúcich sa na zabezpečení prevádzky dráhy a dopravy na dráhe zodpovedajúce charakteru dráhy.

Zníženie veku pre osobu, ktorá žiada o vydanie preukazu rušňovodiča. Ustanovuje sa vek 19 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo, ale len na území Slovenskej republiky, a to pre železničné vozidlá, ktoré sú prevádzkované len do rýchlosti 65 km.h-1. Európska legislatíva ustanovuje vek 20 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo v rámci viacerých štátov Európskej únie. Zníženie veku v rámci územia Slovenskej republiky vyplynulo z otvárania nových študijných odborov na stredných školách, ktoré budú čiastočne pripravovať uchádzačov na výkon povolania rušňovodič. V prípade úspešného absolvovania maturitnej skúšky, dokončenia odbornej prípravy v vzdelávacom zariadení a úspešnom vykonaní skúšky, do dosiahnutia veku 20 rokov, môžu absolvovať zácvik v železničnej spoločnosti, pre ktorú budú vykonávať túto profesiu.

V záujme zníženia administratívnej záťaže podnikateľského prostredia sa upravuje možnosť predkladania kópii k vydaniu preukazu na vedenie dráhového vozidla po uplynutí jeho platnosti, keďže predkladanie originálov dokladov alebo ich osvedčených alebo overených kópií je pre žiadateľov zbytočne administratívne a finančne zaťažujúce, najmä z dôvodu, že ide o podklad správneho konania, ktorého hodnovernosť si správny orgán pred vydaním rozhodnutia v prípade pochybností môže kedykoľvek overiť.

Návrh zákona upravuje nový inštitút licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru za súčasného udržania bezpečnosti, keďže ako ukázala aplikačná prax, doterajšie požiadavky pre vlečkárov, ktorí zachádzajú na železničnú sieť sú neprimerane prísne.

Predkladaný návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi a nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, inými zákonmi a medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná, a v súlade s právom Európskej únie.

Návrh zákona bude mať pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy a pozitívny a negatívny vplyv na podnikateľské prostredie. Nebude mať sociálne vplyvy, ani vplyv na služby verejnej správy pre občana, na informatizáciu spoločnosti, životné prostredie a na manželstvo, rodičovstvo a rodinu.

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **Základné údaje** | | | | | | | | | | |
| **Názov materiálu** | | | | | | | | | | |
| Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony. | | | | | | | | | | |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** | | | | | | | | | | |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky | | | | | | | | | | |
| **Charakter predkladaného materiálu** | |  | | Materiál nelegislatívnej povahy | | | | | | |
|  | | Materiál legislatívnej povahy | | | | | | |
|  | | Transpozícia práva EÚ | | | | | | |
| *V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:*  1. Delegovaná smernica Komisie (EÚ) 2020/1833 z 2. októbra 2020, ktorou sa menia prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES, pokiaľ ide o prispôsobenie vedeckému a technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 408, 4. 12. 2020). | | | | | | | | | | |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | | | | | | november 2022 | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie** | | | | | | november 2022 | | | | |
| **Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP\*\*** | | | | | |  | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR\*** | | | | | | Február 2023 | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| 1. **Definovanie problému** | | | | | | | | | | |
| *Uveďte základné problémy, ktoré sú dôvodom vypracovania predkladaného materiálu (dôvody majú presne poukázať na problém, ktorý existuje a je nutné ho predloženým materiálom riešiť).*  Návrh zákona upravuje, resp. spresňuje a mení niektoré činnosti a inštitúty v oblasti dráh a dopravy na dráhe, pričom prihliada na prijatie nariadení a rozhodnutí EÚ ako vykonávacích aktov prijatých na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) v platnom znení a smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) v platnom znení v niektorých prípadoch podrobnejšie upravujúce postupy stanovené týmito smernicami, ktoré sa netransponujú do vnútroštátneho práva v plnom rozsahu – napríklad procesný postup žiadania výnimky z uplatňovania technických špecifikácií interoperability. Účelom bolo uľahčiť užívateľom dráhovej legislatívy dodržiavanie jednotlivých postupov. V prvom rade boli vybrané tie nariadenia a rozhodnutia, ktoré majú značný vplyv na tieto postupy a sú pre užívateľov dráhovej legislatívy záväzné.  Zároveň návrh zákona prihliada aj na poznatky z aplikačnej praxe, ktoré sa premietli do nového prerozdelenia špeciálnych dráh na tri kategórie, zmyslom ktorého je zjednodušenie podmienok na ich prevádzkovanie za súčasného zaručenia bezpečnosti prevádzky, ďalej upravuje zníženie veku pre osobu, ktorá žiada o vydanie preukazu na vedenie železničného vozidla s obmedzenou územnou pôsobnosťou na územie Slovenskej republiky a rýchlosťou do 65 km.h-1. Návrh zákona zavádza nový inštitút licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru, keďže ako ukázala aplikačná prax, doterajšie požiadavky kladené na prevádzkovateľov vlečiek, ktorí zachádzajú na železničnú sieť, sú v dôsledku striktného výkladu ustanovení o prístupe k železničnej infraštruktúre neprimerane prísne.  Vo vzťahu k správnym poplatkom možno uviesť, že vzhľadom na aplikačnú prax došlo k ich úprave, napríklad rozčlenením existujúcich správnych poplatkov na podrobnejšie kategórie.  Návrhom zákona nie je možné vo všetkých prípadoch kvantifikovať charakter a rozsah celkových príjmov a prínosov, keďže nie je možné konkrétne určiť počet vybraných správnych poplatkov. Správne poplatky za jednotlivé služby sú príjmom štátneho rozpočtu. | | | | | | | | | | |
| 1. **Ciele a výsledný stav** | | | | | | | | | | |
| *Uveďte hlavné ciele predkladaného materiálu (aký výsledný stav má byť prijatím materiálu dosiahnutý, pričom dosiahnutý stav musí byť odlišný od stavu popísaného v bode 2. Definovanie problému).*  Cieľom návrhu zákona je zjednodušiť procesy týkajúce sa niektorých činností a právnych inštitútov v oblasti dráh a dopravy na dráhe z dôvodu zníženia administratívnej záťaže dopravcov a iných osôb vykonávajúcich činnosti na dráhe a v doprave na dráhe a zároveň sprehľadniť procesy týkajúce sa činností a právnych inštitútov v oblasti železničných dráh a dopravy na železničnej dráhe. Návrh zákona zároveň reaguje na poznatky z aplikačnej praxe a na prijatie nariadení a rozhodnutí EÚ, ktoré boli prijaté na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) v platnom znení a smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) v platnom znení. | | | | | | | | | | |
| 1. **Dotknuté subjekty** | | | | | | | | | | |
| *Uveďte subjekty, ktorých sa zmeny predkladaného materiálu dotknú priamo aj nepriamo:*  - osoby činné v dráhovej doprave (napríklad dráhové podniky, vzdelávacie zariadenia, vlastníci/prevádzkovatelia dráh a vlastníci/držitelia dráhových vozidiel)  - orgány štátnej správy | | | | | | | | | | |
| 1. **Alternatívne riešenia** | | | | | | | | | | |
| *Aké alternatívne riešenia vedúce k stanovenému cieľu boli identifikované a posudzované pre riešenie definovaného problému?*  *Nulový variant - uveďte dôsledky, ku ktorým by došlo v prípade nevykonania úprav v predkladanom materiáli a alternatívne riešenia/spôsoby dosiahnutia cieľov uvedených v bode 3.*  Nulovým variantom by bolo ponechanie súčasnej právnej úpravy, ktorá v niektorých prípadoch upravuje niektoré činnosti a inštitúty v oblasti dráh a dopravy na dráhe neprimerane prísne alebo nezohľadňuje v potrebnej miere novoprijaté platné právne predpisy EÚ.  Navrhovaná právna úprava zohľadňuje poznatky z aplikačnej praxe v oblasti dráhovej dopravy a odstraňuje niektoré súčasné neprimerané procesné podmienky v oblasti dráhovej dopravy.  Oproti nulovému variantu predkladateľ predpokladá lepšie urýchlenie niektorých procesných postupov.  Zvyšujú sa aj dlhodobo nezmenené správne poplatky tak, aby náklady štátu na súvisiace úkony a konania boli pokryté a zároveň spĺňali princípy zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov.  Ostatné zmeny v návrhu zákona iba precizujú súčasnú platnú právnu úpravu, čo oproti pôvodnému stavu (nulté riešenie) vylepší právne prostredie v oblasti dráhovej dopravy. | | | | | | | | | | |
| 1. **Vykonávacie predpisy** | | | | | | | | | | |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | | | | | | | **Áno** | | **Nie** | |
| *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:*  Zmena vykonávacích predpisov:  1. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.  2. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov.  3. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe v znení neskorších predpisov. | | | | | | | | | | |
| 1. **Transpozícia práva EÚ** | | | | | | | | | | |
| *Uveďte, v ktorých konkrétnych ustanoveniach (paragrafy, články, body, atď.) ide národná právna úprava nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ (tzv. goldplating) spolu s odôvodnením opodstatnenosti presahu.*  V žiadnom. | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| 1. **Preskúmanie účelnosti** | | | | | | | | | | |
| *Uveďte termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti predkladaného materiálu.*  *Uveďte kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané.*  Preskúmanie účelnosti bude vykonávané priebežne po nadobudnutí účinnosti a jeho uplatnení v aplikačnej praxi.  Kritériá:   * Priame finančné náklady – porovnanie reálnych nákladov a odhadovaných nákladov * Nepriame finančné náklady – porovnanie reálnych nákladov a odhadovaných nákladov * Administratívne náklady – porovnanie reálnych nákladov a odhadovaných nákladov * Miera počtu a druhov správnych konaní vo veciach špeciálnych dráh * Miera počtu a druhov správnych konaní vo veciach vlečiek | | | | | | | | | | |
| \* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.  \*\* vyplniť iba v prípade, ak sa záverečné posúdenie vybraných vplyvov uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. jednotnej metodiky. | | | | | | | | | | |
| 1. **Vybrané vplyvy materiálu** | | | | | | | | | | |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy,  v prípade identifikovaného negatívneho  vplyvu |  | | Áno | |  | | Nie |  | | Čiastočne |
| **v tom vplyvy na rozpočty obcí a vyšších územných celkov** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy,  v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu |  | | Áno | |  | | Nie |  | | Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| z toho vplyvy na MSP |  | | Pozitívne | |  | | Žiadne |  | | Negatívne |
| Mechanizmus znižovania byrokracie  a nákladov sa uplatňuje: |  | | Áno | | |  |  |  | | Nie |
| **Sociálne vplyvy** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu spoločnosti** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho** |  |  |  | |  |  |  |
| **vplyvy služieb verejnej správy na občana** |  | **Pozitívne** | |  | **Žiadne** |  | **Negatívne** |
| **vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe** |  | **Pozitívne** | |  | **Žiadne** |  | **Negatívne** |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu** |  | **Pozitívne** |  | **Žiadne** |  | **Negatívne** |

|  |
| --- |
| 1. **Poznámky** |
| *V prípade potreby uveďte doplňujúce informácie k identifikovaným vplyvom a ich analýzam.*  Návrh zákona predpokladá aj marginálny negatívny vplyv, ktorý predstavuje zníženie správnych poplatkov v oblasti špeciálnych dráh a vlečiek vo výške 720 eur ročne. |
| 1. **Kontakt na spracovateľa** |
| *Uveďte údaje na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov.*  JUDr. Andrea Horváthová, sekcia železničnej dopravy a dráh MDV SR, 02/59494479, [andrea.horvathova@mindop.sk](mailto:andrea.horvathova@mindop.sk) |
| 1. **Zdroje** |
| *Uveďte zdroje (štatistiky, prieskumy, spoluprácu s odborníkmi a iné), z ktorých ste pri príprave materiálu a vypracovávaní doložky, analýz vplyvov vychádzali. V prípade nedostupnosti potrebných dát pre spracovanie relevantných analýz vybraných vplyvov, uveďte danú skutočnosť.*  Na príprave návrhu zákona sa zúčastňovali zástupcovia Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Dopravného úradu, manažéra železničnej infraštruktúry, železničných podnikov a odborových združení.  Okrem informácií a údajov od uvedených osôb slúžili ako zdroje interné dokumenty Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky a Dopravného úradu, ako aj poznatky z aplikačnej praxe existujúcej platnej a účinnej právnej úpravy.  Zdroj použitý pri výpočte výdavkov v rámci vplyvov na rozpočet verejnej správy pochádza z Výročných správ Dopravného úradu (<http://nsat.sk/dopravny-urad-menu-udaje-a-dokumenty/vyrocne-spravy/>). |
| 1. **Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č. ..........**   (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 8.1 Jednotnej metodiky) |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Súhlasné** | **Súhlasné s návrhom na dopracovanie** | **Nesúhlasné** |   **Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:**  **Stanovisko komisie:**  I. Úvod: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky dňa 10. novembra 2022 predložilo na PPK materiál „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“. Materiál predpokladá pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy a pozitívno-negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie, vrátane pozitívno-negatívnych vplyvov na malé a stredné podniky.    II. Pripomienky a návrhy zmien: Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:  K vplyvom na podnikateľské prostredie  Komisia žiada predkladateľa v Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie v časti 3.1 doplniť modelové príklady.  Odôvodnenie:  Pokiaľ predkladateľ nevie z adekvátnych dôvodov presne kvantifikovať niektoré regulácie, je možné tieto kvantifikácie vykonať na modelovom príklade (dáta môže predkladateľ získať z podobnej regulácie alebo spraviť prieskum medzi podnikateľskými subjektami).  Komisia žiada predkladateľa v Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie o zosúladenie jednotlivých kvantifikácií s počtom podnikateľských subjektov.  Odôvodnenie:  Predkladateľ uvádza napr. pri regulácií č. 15 počet dotknutých subjektov 11 a v doplňujúcich informáciách uvádza 2 prípady za rok. Keďže Kalkulačka nákladov prepočítava vplyvy na jedného podnikateľa z dát, ktoré sa uvedú v Kalkulačke, v tomto prípade bol Kalkulačkou nesprávne vypočítaný vplyv na jedného podnikateľa vo výške 45€. Komisia preto navrhuje, aby bol počet dotknutých subjektov upravený na 2, alebo aby bol vypočítaný priemer za obdobie 5 rokov z počtu správnych konaní za rok. Tieto kvantifikácie je potrebné zosúladiť v celej Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie a rovnako aj v Kalkulačke nákladov.  V prípade potreby konzultácie pri vypracovaní Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie a Kalkulačky nákladov je možné kontaktovať kolegov na mailovej adrese 1in2out@mhsr.sk.    K vplyvom na rozpočet verejnej správy  Predložený návrh zákona má pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy v dôsledku zvýšenia príjmov zo správnych poplatkov. V analýze vplyvov na rozpočet sú tieto zvýšené príjmy kvantifikované v roku 2023 v sume 66,2 tis. eur a v nasledujúcich rokoch v sume 132 tis. eur ročne. Predkladateľ v analýze vplyvov na rozpočet v bode 2.1.1. uvádza, že príjmy zo správnych poplatkov sú príjmom štátneho rozpočtu a z uvedeného dôvodu sa uvádzajú v tabuľke vplyvov na rozpočet verejnej správy ako príjmy Ministerstva financií SR.  Komisia upozorňuje, že príjmy zo správnych poplatkov sú príjmom štátneho rozpočtu, a to ako príjem kapitoly Všeobecná pokladničná správa, nie Ministerstva financií SR. V predloženom materiáli Komisia žiada upraviť predmetnú skutočnosť.  Zároveň sú v analýze vplyvov na rozpočet v tab. č. 1 zvýšené príjmy uvedené v riadku „Rozpočtovo nekrytý vplyv/úspora“. Komisia upozorňuje, že uvedený riadok sa týka výdavkov a Komisia neodporúča uvádzať v ňom vplyv na príjmy.  V doložke vybraných vplyvov v bode 12. v poslednej vete predkladateľ uvádza, že „Pri výpočte výdavkov v rámci vplyvov na rozpočet verejnej správy reprezentovaný úpravou správnych poplatkov ...“. Komisia upozorňuje, že v rámci vplyvov sú uvedené výpočty k príjmom štátneho rozpočtu, uvedený text je potrebné upraviť.  K vplyvom na informatizáciu spoločnosti  Komisia nesúhlasí s tvrdením predkladateľa, že predmetný návrh zákona nemá vplyv na informatizáciu spoločnosti. Na základe predloženého návrhu zákona sa zavádza predkladanie žiadostí v elektronickej podobe, čo môže súvisieť s elektronickými službami a dôjde k úprave informačného systému čo je považované za vplyv na informatizáciu spoločnosti.  III. Záver: Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje  nesúhlasné stanovisko    s materiálom predloženým na predbežné pripomienkové konanie s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa pripomienok v bode II.  **Vyhodnotenie:**  1. Komisia žiada predkladateľa v Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie v časti 3.1 doplniť modelové príklady. – **akceptované.**  2. Komisia žiada predkladateľa v Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie o zosúladenie jednotlivých kvantifikácií s počtom podnikateľských subjektov. – **akceptované.**  3. Komisia upozorňuje, že príjmy zo správnych poplatkov sú príjmom štátneho rozpočtu, a to ako príjem kapitoly Všeobecná pokladničná správa, nie Ministerstva financií SR. V predloženom materiáli Komisia žiada upraviť predmetnú skutočnosť. – **akceptované.**  4. Zároveň sú v analýze vplyvov na rozpočet v tab. č. 1 zvýšené príjmy uvedené v riadku „Rozpočtovo nekrytý vplyv/úspora“. Komisia upozorňuje, že uvedený riadok sa týka výdavkov a Komisia neodporúča uvádzať v ňom vplyv na príjmy. – **akceptované.**  5. V doložke vybraných vplyvov v bode 12. v poslednej vete predkladateľ uvádza, že „Pri výpočte výdavkov v rámci vplyvov na rozpočet verejnej správy reprezentovaný úpravou správnych poplatkov ...“. Komisia upozorňuje, že v rámci vplyvov sú uvedené výpočty k príjmom štátneho rozpočtu, uvedený text je potrebné upraviť. – **akceptované.**  6. Komisia nesúhlasí s tvrdením predkladateľa, že predmetný návrh zákona nemá vplyv na informatizáciu spoločnosti. Na základe predloženého návrhu zákona sa zavádza predkladanie žiadostí v elektronickej podobe, čo môže súvisieť s elektronickými službami a dôjde k úprave informačného systému čo je považované za vplyv na informatizáciu spoločnosti. – **neakceptované.**  Odôvodnenie:  Predkladanie žiadostí v elektronickej podobe bolo možné aj doteraz, pretože sa jedná o správne konania, ktoré je možné elektronicky podávať podľa § 17 ods. 1 zákona č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e-Governmente) v znení neskorších predpisov, podľa ktorého orgán verejnej moci má povinnosť komunikovať elektronicky. |
| 1. **Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov zo záverečného posúdenia č. ..........** (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. Jednotnej metodiky) |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Súhlasné** | **Súhlasné s  návrhom na dopracovanie** | **Nesúhlasné** |   **Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:** |

**Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie**

**Názov materiálu:**

**Predkladateľ:**

**Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky**

**3.1 Náklady regulácie**

***3.1.1 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***

*Tabuľka č. 1: Zmeny nákladov (ročne) v prepočte na podnikateľské prostredie (PP), vyhodnotenie mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov.*

*Nahraďte rovnakou tabuľkou po vyplnení Kalkulačky nákladov podnikateľského prostredia, ktorá je povinnou prílohou tejto analýzy a nájdete ju na* [*webovom sídle MH SR*](https://www.mhsr.sk/podnikatelske-prostredie/lepsia-regulacia/regulacne-zatazenie/kalkulacka-nakladov-regulacie)*, (ďalej len „Kalkulačka nákladov“):*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TYP NÁKLADOV*** | **Zvýšenie nákladov v € na PP** | | **Zníženie nákladov v € na PP** | |
| ***A.Dane, odvody, clá a poplatky, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality*** | **0** | | **0** | |
| ***B. Iné poplatky*** | **133 129** | | **720** | |
| ***C. Nepriame finančné náklady*** | **247 500** | | **1 773 815** | |
| ***D. Administratívne náklady*** | **4** | | **2 450** | |
| ***Spolu = A+B+C+D*** | **380 633** | | **1 776 985** | |
| ***Z toho*** |  | |  | |
| ***E. Vplyv na mikro, malé a stredné podn.*** | **0** | | **0** | |
| ***F. Úplná harmonizácia práva EÚ*** *(okrem daní, odvodov, ciel a poplatkov, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality)* | **50** | | **0** | |
|  |  |  |  |  |
| *VÝPOČET PRAVIDLA 1in2out:* | IN | | OUT | |
| *G. Náklady okrem výnimiek = B+C+D-F* | **380 583** | | **1 776 985** | |

***3.1.2 Výpočty vplyvov jednotlivých regulácií na zmeny v nákladoch podnikateľov***

*Tabuľka č. 2: Výpočet vplyvov jednotlivých regulácií (nahraďte rovnakou tabuľkou po vyplnení Kalkulačky nákladov):*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P.č.** | **Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci dôvod zvýšenia/zníženia nákladov na PP** | **Číslo normy**  (zákona, vyhlášky a pod.) | **Lokalizácia** (§, ods.) | **Pôvod regulácie:**  SK/EÚ úplná harm./EÚ harm. s možnosťou voľby | **Účinnosť**  **regulácie** | **Kategória dotk. subjektov** | **Počet subjektov v dotk. kategórii** | **Počet subjektov MSP v dotk. kategórii** | **Vplyv na 1 podnik. v €** | **Vplyv na kategóriu dotk. subjektov v €** | **Druh vplyvu**  In (zvyšuje náklady) /  Out (znižuje náklady**)** |
| 1 | Schválenie typu električkovlaku, jeho podstatnej zmeny typu alebo technickej spôsobilosti na prevádzku | 513/2009 Z. z. | § 22 ods. 8 | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 2 | N | 25 000 | 50 000 | Out (znižuje náklady) |
| 2 | Uvádzanie vozidla turisticko - hospodárskej dráhy, historického vozidla špeciálnej dráhy, historickej električky a historického trolejbusu do prevádzky | 513/2009 Z. z. | § 22 ods. 9 | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 11 | N | 134 | 1 469 | Out (znižuje náklady) |
| 3 | Povoľovanie typu železničného vozidla na miestne, historické alebo turistické účely a železničného vozidla pre vlečky | 513/2009 Z. z. | § 22a | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 55 | N | 134 | 7 344 | Out (znižuje náklady) |
| 4 | Preukaz rušňovodiča | 514/2009 Z. z. | § 26 ods. 2 | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 45 | N | 2 | 96 | Out (znižuje náklady) |
| 5 | Spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla - nakoľajené mobilné zariadenie na výstavbu a údržbu ŽI | 513/2009 Z. z. | § 25 ods. 2 | SK | 01.06.23 | vlastník/prevádzkovateľ dráhy, dráhový podnik | 45 | N | 8 745 | 393 516 | Out (znižuje náklady) |
| 6 | Preukazovanie splnenia podmienok na vedenie dráhového vozidla - požaduje sa predkladanie iba kópií dokladov | 513/2009 Z. z. | § 25 ods. 4 | SK | 01.06.23 | vlastník/prevádzkovateľ dráhy, dráhový podnik | 45 | N | 9 | 422 | Out (znižuje náklady) |
| 7 | Preukazovanie splnenia podmienok na vedenie dráhového vozidla - nepredkladanie niektorých dokladov | 513/2009 Z. z. | § 25 ods. 4 | SK | 01.06.23 | vlastník/prevádzkovateľ dráhy, dráhový podnik | 45 | N | 2 | 96 | Out (znižuje náklady) |
| 8 | Skúšobný komisár | 513/2009 Z. z. | § 26 ods. 2 písm. b) | SK | 01.06.23 | vlastník/prevádzkovateľ dráhy, dráhový podnik | 45 | N | 1 000 | 45 000 | Out (znižuje náklady) |
| 9 | Odborná spôsobilosť, zdravotná spôsobilosť a psychická spôsobilosť - zníženie počtu povinných školení | 513/2009 Z. z. | § 32 ods. 4 | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 12 | N | 40 | 480 | Out (znižuje náklady) |
| 10 | Povinnosť poskytovať regulačnému orgánu informácie a údaje potrebné na preskúmanie trvania podmienok vydaného povolenia na prevádzkovanie dráhy | návrh zákona | Čl. I | SK | 01.06.23 | vlastník/prevádzkovateľ dráhy | 1 | N | 4 | 4 | In (zvyšuje náklady) |
| 11 | Povolenie modernizácie alebo obnovy typu železničného vozidla s vlastným pohonom pre železničnú dráhu alebo osobného vozňa pre rýchlosť nad 160 km/h | 145/1995 Z. z. | položka 70 písm. b) | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 45 | N | 4 | 200 | In (zvyšuje náklady) |
| 12 | Povolenie modernizácie alebo obnovy typu ťahaného železničného vozidla pre železničnú dráhu | 145/1995 Z. z. | položka 70 písm. d) | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 45 | N | 2 | 80 | In (zvyšuje náklady) |
| 13 | Schválenie typu dráhového vozidla pre špeciálne dráhy | návrh zákona | Čl.II | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 11 | N | 45 | 494 | Out (znižuje náklady) |
| 14 | Schválenie podstatnej zmeny dráhového vozidla pre špeciálne dráhy | návrh zákona | Čl.II | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 11 | N | 10 | 114 | Out (znižuje náklady) |
| 15 | Vydanie duplikátu dokladu o schválení typu, o povolení typu alebo o povolení modernizácie alebo obnovy typu podľa písmen a) až j) | 145/1995 Z. z. | položka 70 písm. j) | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 45 | N | 0 | 10 | In (zvyšuje náklady) |
| 16 | Vydanie poverenia na vzdelávanie a overovanie odbornej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľov lanových dráh a dráhových podnikov poskytujúcich dopravné služby na lanových dráhach | návrh zákona | Čl.II | SK | 01.06.23 | poverené PO | 1 | N | 200 | 200 | In (zvyšuje náklady) |
| 17 | Vydanie poverenia na posudzovanie technickej dokumentácie a schvaľovanie spôsobilosti určených technických zariadení | návrh zákona | Čl.II | SK | 01.06.23 | poverené PO | 1 | N | 200 | 200 | In (zvyšuje náklady) |
| 18 | Vydanie poverenia na overovanie splnenia požiadaviek na vykonávanie určených  činností | návrh zákona | Čl.II | SK | 01.06.23 | poverené PO | 1 | N | 200 | 200 | In (zvyšuje náklady) |
| 19 | Vydanie poverenia na posudzovanie rizík | návrh zákona | Čl.II | SK | 01.06.23 | poverené PO | 1 | N | 500 | 500 | In (zvyšuje náklady) |
| 20 | Vykonanie zmeny vo vydanom poverení podľa písmena t) až z) | návrh zákona | Čl.II | SK | 01.06.23 | poverené PO | 1 | N | 100 | 100 | In (zvyšuje náklady) |
| 21 | Vykonanie skúšky o odbornej spôsobilosti na výkon činnosti bezpečnostného poradcu pre prepravu nebezpečného tovaru po železnici | návrh zákona | Čl.II | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 1 | N | 33 | 33 | In (zvyšuje náklady) |
| 22 | Vydanie technického preukazu dráhového vozidla pre železničnú dráhu, električkovú dráhu, trolejbusovú dráhu alebo pre špeciálnu dráhu | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. a) | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 56 | N | 1 | 40 | In (zvyšuje náklady) |
| 23 | Pridelenie značky držiteľa železničného vozidla | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. e) | SK | 01.06.23 | držiteľ vozidla | 45 | N | 1 734 | 78 030 | In (zvyšuje náklady) |
| 24 | Zmena registrovaných údajov subjektov železničného vozidla | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. f) | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 45 | N | 1 | 60 | In (zvyšuje náklady) |
| 25 | Zmena alebo zrušenie značky držiteľa železničného vozidla | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. g) | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 45 | N | 247 | 11 130 | In (zvyšuje náklady) |
| 26 | Povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh alebo do prevádzky | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. h) | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 45 | N | 4 | 160 | In (zvyšuje náklady) |
| 27 | Zmena alebo zrušenie povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo do prevádzky | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. i) | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 45 | N | 208 | 9 345 | In (zvyšuje náklady) |
| 28 | Pridelenie evidenčného čísla železničnému vozidlu | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. j) | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 45 | N | 90 | 4 060 | In (zvyšuje náklady) |
| 29 | Zmena alebo zrušenie evidenčného čísla železničného vozidla | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. k) | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 45 | N | 128 | 5 750 | In (zvyšuje náklady) |
| 30 | Zaregistrovanie železničného vozidla do národného registra železničných vozidiel | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. l) | SK | 01.06.23 | vlastník/držiteľ vozidla | 1 | N | 50 | 50 | In (zvyšuje náklady) |
| 31 | Vydanie oprávnenia podnikateľovi podľa osobitných predpisov na výkon určených činností v oblasti určených technických zariadení na dráhach za každú činnosť alebo činnosť zvárania alebo nedeštruktívneho skúšania | 145/1995 Z. z. + návrh zákona | položka 203 písm. a) + čl. II | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 45 | N | 4 | 200 | In (zvyšuje náklady) |
| 32 | Poskytnutie informácií na základe žiadosti o predbežné zapojenie podľa osobitného predpisu 21c) | návrh zákona | Čl.II | EÚ úplná harmonizácia | 01.06.23 | prevádzkovateľ dráhy, dráhový podnik | 45 | N | 1 | 50 | In (zvyšuje náklady) |
| 33 | Vydanie preukazu na vedenie dráhového vozidla na všetkých dráhach | 145/1995 Z. z. | položka 75 písm. a) | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 56 | N | 6 | 315 | In (zvyšuje náklady) |
| 34 | Vykonanie zmeny v preukaze na vedenie dráhového vozidla a na riadenie chodu lanovej dráhy | 145/1995 Z. z. | položka 75 písm. b) | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 30 | N | 1 | 30 | In (zvyšuje náklady) |
| 35 | Vydanie bezpečnostného osvedčenia pre železničný podnik | 145/1995 Z. z. | položka 75 písm. c) | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 30 | N | 690 | 20 712 | In (zvyšuje náklady) |
| 36 | Vydanie bezpečnostného povolenia pre manažéra infraštruktúry | 145/1995 Z. z. | položka 75 písm. d) | SK | 01.06.23 | prevádzkovateľa dráhy | 1 | N | 800 | 800 | In (zvyšuje náklady) |
| 37 | Zmena alebo zrušenie bezpečnostného osvedčenia podľa písmena c), alebo bezpečnostného povolenia podľa písmena d) | 145/1995 Z. z. | položka 75 písm. e) | SK | 01.06.23 | vlastník/prevádzkovateľ dráhy | 46 | N | 15 | 675 | In (zvyšuje náklady) |
| 38 | Vydanie vyhlásenia o uznaní skúšajúcich rušňovodičov | návrh zákona | Čl.II | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 45 | N | 1 | 50 | In (zvyšuje náklady) |
| 39 | Vydanie výnimky zo stavebno – technických požiadaviek na projektovanie, výstavbu a prevádzku dráhy | návrh zákona | Čl.II | SK | 01.06.23 | vlastník/prevádzkovateľ dráhy | 1 | N | 100 | 100 | In (zvyšuje náklady) |
| 40 | Vydanie licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru | 145/1995 Z. z. + návrh zákona | položka 89 písm. b) bod 1 + Čl. II | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 45 | N | 7 | 300 | Out (znižuje náklady) |
| 41 | Obnovenie platnosti pozastavenej licencie na poskytovanie dopravných služieb na dráhe na žiadosť držiteľa | 145/1995 Z. z. + návrh zákona | položka 89 písm. b) bod 1 + Čl. II | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 45 | N | 1 | 33 | In (zvyšuje náklady) |
| 42 | Vykonanie skúšky o odbornej spôsobilosti na vykonávanie: obsluhy určeného technického zariadenia a na prácu s určeným technickým  zariadením | 145/1995 Z. z. | položka 203 písm. e) bod 2 | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 45 | N | 0 | 17 | In (zvyšuje náklady) |
| 43 | Udeľovanie licencií - poistenie | 514/2009 Z. z. | § 11 ods. 5 | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 45 | N | 5 500 | 247 500 | In (zvyšuje náklady) |
| 44 | Licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru | návrh zákona | Čl.III | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 45 | N | 8 741 | 393 324 | Out (znižuje náklady) |
| 45 | Udeľovanie licencií, výpis z registra trestov | 514/2009 Z. z. | § 11 ods. 2 | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 45 | N | 5 | 217 | Out (znižuje náklady) |
| 46 | Udeľovanie licencií - zodpovedný zástupca | 514/2009 Z. z. | § 11 ods. 4 + § 12 ods. 2 písm. c | SK | 01.06.23 | dráhový podnik | 45 | N | 19 647 | 884 115 | Out (znižuje náklady) |

***Doplňujúce informácie k spôsobu výpočtu vplyvov jednotlivých regulácií na zmenu nákladov***

K niektorým položkám uvedeným v tabuľke uvádzame

* položka 1 - Schválenie typu električkovlaku, jeho podstatnej zmeny typu alebo technickej spôsobilosti na prevádzku znižuje nepriame finančné náklady
* vytvorenie legislatívneho základu pre prípadnú prevádzku električkovlakov (TramTrain), ktorého cena sa podľa dostupných zdrojov pohybuje cca 4 400 000,00 €/ks. Cena porovnateľnej železničnej motorovej jednotky sa pohybuje podľa dostupných zdrojov cca 4 500 000,00 €/ks. Vozidlo električkovlaku však umožňuje hybridnú prevádzku na električkových a železničných tratiach a z tohto dôvodu, najmä pri objednávaní regionálnej a mestskej dopravy je možné využívať iba jedno vozidlo čo predstavuje zníženie nákladov na nákup vozidiel a ich údržbu.

(<https://www.mfsr.sk/files/archiv/90/Hodnotenie_modernizaciavoz.parkuZSSKc.6a7_20201223.pdf>)

* položka 2 a 3 - Uvádzanie vozidla turisticko - hospodárskej dráhy, historického vozidla špeciálnej dráhy, historickej električky a historického trolejbusu do prevádzky a povoľovanie typu železničného vozidla na miestne, historické alebo turistické účely a železničného vozidla pre vlečky znižuje nepriame finančné náklady
* zníženie predstavuje zmiernenie legislatívnych a technických požiadaviek, ktoré nie je potrebné spĺňať ako pri bežných dráhových dopravných prostriedkoch.
* Položka 4 - Preukaz rušňovodiča - predkladanie dokladov
  + Predkladanie originálov dokladov alebo ich osvedčených alebo overených kópií je pre žiadateľov zbytočne administratívne a finančne zaťažujúce, najmä z dôvodu, že ide o podklad správneho konania, ktorého hodnovernosť si správny orgán pred vydaním rozhodnutia v prípade pochybností môže kedykoľvek overiť. V daných prípadoch ide o doklady, ktoré môže, v rámci zákonného splnomocnenia na predkladanie žiadostí, za zamestnanca ako náležitosti podania dokladať zamestnávateľ, ktorému už v pracovnom vzťahu boli tieto doklady predložené zamestnancom, za účelom preukázania uvedených skutočností v pracovnom vzťahu Zamestnávateľ však často nedisponuje ich originálmi, len kópiami, nakoľko ich po overení vráti zamestnancovi alebo disponuje originálom, ktorý si potrebuje ponechať v rámci svojej evidencie a kontroly zamestnancov. V praxi absentuje právna úprava týkajúca sa prípadov straty, odcudzenia, poškodenia alebo zničenia preukazu rušňovodiča a preklenutie tohto obdobia bez vlastníctva novo vystaveného preukazu rušňovodiča, aj keď v aplikačnej praxi sa využíva.
* položka 5 - Spôsobilosť na vedenie nakoľajeného mobilného zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry znižuje nepriame finančné náklady
* V súčasnosti sa pri údržbe, obnove alebo modernizácií dráhy využívajú mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu infraštruktúry, ktoré nevykonávajú dopravnú činnosť na príslušnej železničnej infraštruktúre v prevádzke podľa príslušných ustanovení právnych aktov Európskej únie a platnej vnútroštátnej legislatívy Slovenskej republiky. Takto neprevádzkovaná dráha sa považuje za pracovisko. Tým, že sa považuje za pracovisko dochádza k tomu, že hlavne u mobilných zariadení na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry tieto vozidlá nemusia byť evidované v európskom registri vozidiel ani vo vnútroštátnom registri železničných vozidiel, držiteľ vozidiel nemusí byť držiteľom značky VKM (Vehicle Keeper Marking), nemusí byť držiteľom licencie železničného podniku, nemusí byť subjektom zodpovedným za údržbu (ECM), obsluha železničných vozidiel nemusí byť držiteľom preukazu rušňovodiča a nie je potrebné prideliť vozidlu európske číslo železničného vozidla (EVN). Tým, že sa umožní zjednodušenie používania mobilných zariadení na výstavbu a údržbu infraštruktúry dochádza aj k úprave vynakladania finančných prostriedkov na ich údržbu a prevádzku.

|  |  |
| --- | --- |
| Schvaľovanie vozidla v ERA | 21 928 eur |
| Subjekt ECM | 4 000 eur |
| Obsluha bez potreby rušňovodiča | 2 000 eur |
| Registrácia v EVR | 1 000 eur |
| Registrácia v ERATV | 1 000 eur |
| Súlad s TSI | 3 000 eur |
| Technicko – bezpečnostná skúška a technická kontrola | 2 000 eur |
| Spolu | 34 928 eur |

* položka 6 a 7 – Preukazovanie splnenia podmienok na vedenie dráhového vozidla znižuje nepriame finančné náklady
  + administratívne náklady predstavujú zníženie nákladov pri predkladaní kópii dokladov a nepredkladaní niektorých dokladov s príslušnou žiadosťou, ktorá je tým administratívne menej náročná.
* položka 8 - Skúšobný komisár
* Aplikačná prax preukázala, že pri výkone technicko-bezpečnostnej skúšky dráhových vozidiel musí byť skúšobný komisár hlavne odborne spôsobilý po stránke konštrukčnej, technickej a výpočtovej vo veci prevádzkyschopnosti dráhových vozidiel, na čo mu postačuje byť držiteľom platného osvedčenia o odbornej spôsobilosti. Tieto odborné podmienky prevažne spĺňajú zamestnanci výrobcu dráhových vozidiel, ktorí však nie sú držiteľmi preukazu na vedenie dráhového vozidla. Pri výkone skúšky skúšajúci komisár priebežne monitoruje a vyhodnocuje správanie sa vozidla podľa podmienok skúšky a nevykonáva dopravnú činnosť. Poplatky spojené so získaním preukazu na vedenie dráhového vozidla (odborná spôsobilosť, zdravotná spôsobilosť + priebežné školenia) predstavujú sumu 4 000 eur.
* položka 9 – Odborná spôsobilosť, zdravotná spôsobilosť a psychická spôsobilosť
  + Zníženie počtu povinných školení.
* položka 10 - Povinnosť poskytovať regulačnému orgánu informácie a údaje potrebné na preskúmanie trvania podmienok vydaného povolenia na prevádzkovanie dráhy zvyšuje administratívne náklady
* Doplnenie povinnosti pre prevádzkovateľa dráhy vyplynula z aplikačnej praxe. Povolenie na prevádzkovanie dráhy sa vydáva na dobu neurčitú a regulačný orgán nemá kompetenciu žiadať tieto údaje ani v rámci štátneho odborného dozoru. Zvýšenie predstavuje náklady spojené s poskytnutím administratívnej súčinnosti.
* položky od 11 - 42 - Správne poplatky, pričom niektoré zvyšujú a niektoré znižujú priamy finančný vplyv na podnikateľské prostredie.
* Vzhľadom na skutočnosť, že vo väčšine vyššie uvedených položiek nie je možné určiť počet subjektov (ani na základe existujúcich dostupných štatistických údajov a ani na základe expertného odhadu), výpočet celkového dopadu na dotknuté subjekty za rok bol vypočítaný podľa dostupných informácií o počte správnych konaní pre uvedený poplatok za posledné tri roky (<http://nsat.sk/dopravny-urad-menu-udaje-a-dokumenty/vyrocne-spravy/>), ktorý predstavuje ich priemer.

Pri novo zavedených poplatkoch (položky 18 - 23, 41) však nemožno vychádzať ani z počtu správnych konaní, preto bol pri výpočte vplyvov na podnikateľské prostredie v kalkulačke **využitý modelový príklad**, **t. j. vplyv na jeden subjekt**.

K niektorým položkám, ktoré majú významnejší vplyv uvedeným v tabuľke uvádzame:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Existujúce regulácie – zvýšenie dopadu** | **pôvodný poplatok** | **nový poplatok** | **počet správnych konaní za rok/dopad na dotknuté subjekty za rok** |
| Vydanie duplikátu dokladu o schválení typu, o povolení typu alebo o povolení modernizácie alebo obnovy typu podľa písmen a) až j) | 20 eur | 30 eur | 406/4 060 eur |
| Pridelenie značky držiteľa železničného vozidla | 115 eur | 200 eur | 918/78 030 eur |
| Zmena alebo zrušenie značky držiteľa železničného vozidla | 20 eur | 50 eur | 371/11 130 eur |
| Zmena alebo zrušenie povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo do prevádzky | 15 eur | 50 eur | 267/9 345 eur |
| Vydanie bezpečnostného osvedčenia pre železničný podnik | 99,50 eur | 1 000 eur | 23/20 711,50 eur |
| **Nové regulácie – zvýšenie dopadu** | **pôvodný poplatok** | **nový poplatok** | **počet správnych konaní za rok/dopad na dotknuté subjekty za rok** |
| Vydanie výnimky zo stavebno – technických požiadaviek na projektovanie, výstavbu a prevádzku dráhy | **-** | 100 eur | 100 eur |
| Vydanie vyhlásenia o uznaní skúšajúcich rušňovodičov | **-** | 50 eur | 50 eur |
| **Nové regulácie – zníženie dopadu** | **pôvodný poplatok** | **nový poplatok** | **počet správnych konaní za rok/dopad na dotknuté subjekty za rok** |
| Schválenie typu dráhového vozidla pre špeciálne dráhy (pôvodný bol aj na električkové a trolejbusové dráhy) | 400 eur | 200 eur | 2/400 eur |
| Schválenie podstatnej zmeny dráhového vozidla pre špeciálne dráhy (pôvodný bol aj na električkové a trolejbusové dráhy) | 120 eur | 100 eur | 20 eur |
| Vydanie licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru (pôvodne bola licencia na prevádzkovanie dopravy na železničných tratiach) | 500 eur | 200 eur | 300 eur |

* položka 43 – Udeľovanie licencií – poistenie
  + Zvýšenie nákladov predstavuje zvýšenie poistného krytia pre zabezpečenie dostatočnej náhrady škody. Je reakciou na vývoj cien.
* položka 44 - Licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru znižuje nepriame finančné náklady
* Doterajšie požiadavky pre vlečkárov, ktorí zachádzali na železničnú sieť boli neprimerane prísne, ako ukázala aplikačná prax, preto sa upravujú zavedením nového inštitútu licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru za súčasného udržania bezpečnosti. O licenciu na zachádzanie na železničnú infraštruktúru si môže požiadať podnik, ktorého predmetom činnosti nie je poskytovanie dopravných služieb s cieľom zabezpečovať železničnú prepravu tovaru a osôb, ale ktorý zabezpečuje prepravu tovaru pre vlastnú potrebu po vlastnej alebo súkromnej infraštruktúre, ktorá je zaústená do železničnej trate a ktorý potrebuje obmedzený prístup k železničnej infraštruktúre pre zachádzanie do určenej prípojovej stanice. Vozidlá takéhoto podniku nemusia byť evidované v Európskom registri vozidiel ani vo vnútroštátnom registri železničných vozidiel, vlastník vozidiel nemusí byť držiteľom značky VKM (Vehicle Keeper Marking), nemusí byť držiteľom licencie železničného podniku resp. dráhového podniku, nemusí byť subjektom zodpovedným za údržbu (ECM), obsluha železničných vozidiel nemusí byť držiteľom preukazu rušňovodiča a nie je potrebné prideliť vozidlu Európske číslo železničného vozidla (EVN). Tým, že sa umožní zjednodušenie používania mobilných zariadení na výstavbu a údržbu infraštruktúry dochádza aj k úprave vynakladania finančných prostriedkov na ich údržbu a prevádzku.

|  |  |
| --- | --- |
| Schvaľovanie vozidla v ERA | 21 928 eur |
| Subjekt ECM | 4 000 eur |
| Obsluha bez potreby rušňovodiča | 2 000 eur |
| Registrácia v EVR | 1 000 eur |
| Registrácia v ERATV | 1 000 eur |
| Súlad s TSI | 3 000 eur |
| Technicko – bezpečnostná skúška a technická kontrola | 2 000 eur |
| Spolu | 34 928 eur |

* položka 45 - Udeľovanie licencií – predkladanie dokladov znižuje administratívne náklady
* výpis z registra trestov, resp. možnosť preukazovať bezúhonnosť aj čestným prehlásením osôb z tretích štátov.
* položka 46 - Udeľovanie licencií – zodpovedný zástupca
* Pre žiadateľov o licenciu je splnenie kumulatívnej podmienky odbornej spôsobilosti štatutárneho zástupcu alebo aspoň jedného z členov štatutárneho orgánu aj v prípade, že má stanoveného zodpovedného zástupcu neúmerná a často nesplniteľná, pričom z pohľadu účelu sledovaného zákonom sa v praxi preukázala aj neopodstatnená, pričom preukázanie požiadavky odbornej spôsobilosti je dostačujúce iba pre jednu osobu. To znamená, že ak štatutárny zástupca alebo aspoň jeden z členov štatutárneho orgánu spĺňa podmienku odbornej spôsobilosti môže byť už aj odborným zástupcom zároveň.

**3.2 Vyhodnotenie konzultácií s podnikateľskými subjektmi pred predbežným pripomienkovým konaním**

Zástupcovia Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky vypracovali prvý návrh zákona, ktorý elektronickou formou zaslali dotknutým subjektom. Následne sa na príprave návrhu zákona zúčastňovali zástupcovia Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Dopravného úradu, manažéra železničnej infraštruktúry, železničných podnikov a zamestnávateľských združení. Konzultácie boli realizované formou pracovných stretnutí (12.07.2022., 14.07.2022, 20.07.2022 a 21.07.2022) ako aj prostredníctvom elektronickej komunikácie. Konzultácie boli po zverejnení predbežnej informácie dňa 05.08.2022 na portáli slovlex (<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/PI/2022/180>) zverejnené na webovom sídle Ministerstva hospodárstva SR (<https://www.economy.gov.sk/podnikatelske-prostredie/jednotna-metodika/prebiehajuce-konzultacie-a-predbezne-informacie>). Po zverejnení požiadala o konzultáciu Republiková únia zamestnávateľov, s ktorou sa následne konzultácia uskutočnila dňa 30.08.2022. Predmetom konzultácii neboli návrhy na zníženie nákladov regulácii na podnikateľské prostredie. Záznam z konzultácie tvorí prílohu tejto analýzy.

**3.3 Vplyvy na konkurencieschopnosť a produktivitu**

*Dochádza k vytvoreniu resp. k zmene bariér na trhu?*

*Bude sa s niektorými podnikmi alebo produktmi zaobchádzať v porovnateľnej situácii rôzne (napr. špeciálne režimy pre mikro, malé a stredné podniky tzv. MSP)?*

*Ovplyvňuje zmena regulácie cezhraničné investície (príliv/odliv zahraničných investícií resp. uplatnenie slovenských podnikov na zahraničných trhoch)?*

*Ovplyvní dostupnosť základných zdrojov (financie, pracovná sila, suroviny, mechanizmy, energie atď.)?*

*Ovplyvňuje zmena regulácie inovácie, vedu a výskum?*

*Ako prispieva zmena regulácie k cieľu Slovenska mať najlepšie podnikateľské prostredie spomedzi susediacich krajín EÚ?*

***Konkurencieschopnosť:***

*Na základe uvedených odpovedí zaškrtnite a popíšte, či materiál konkurencieschopnosť:*

*☐ zvyšuje x nemení ☐ znižuje*

***Produktivita:***

*Aký má materiál vplyv na zmenu pomeru medzi produkciou podnikov a ich nákladmi?*

*Na základe uvedenej odpovede zaškrtnite a popíšte, či materiál produktivitu:*

*☐ zvyšuje x nemení ☐ znižuje*

**3.4 Iné vplyvy na podnikateľské prostredie**

1. Medzi iné vplyvy na podnikateľské prostredie možno zahrnúť sankcie a pokuty, ktorých zavedenie je nevyhnutné na dosiahnutie plnenia povinností podľa platných právnych predpisov tých osôb, ktoré nevykonávajú činnosť v súlade s platnými právnymi predpismi.

Navrhovaná právna úprava zavádza za vybrané priestupky aj sankciu zákazu činnosti, keďže na základe podnetov z aplikačne praxe sa doterajšia možnosť zrušenia, obmedzenia alebo odňatia dokladov javila ako nedostatočná. (poznámka: po zrušení dokladu nič nebránilo bezodkladne požiadať o vydanie nového a pokiaľ žiadateľ spĺňal zákonné požiadavky, nezostala by iná možnosť ako doklad vydať). Novou úpravou sa uplatňuje zásada primeraných sankcií zabezpečujúcich riadnu implementáciu právnych predpisov.

Sankcie – správne delikty

§ 109 ods. 16 zákona č. 513/2009 Z. z. Bezpečnostný orgán uloží pokutu od 1 000 eur do 30 000 eur držiteľovi železničného vozidla, ak

a) použije železničné vozidlo bez platnej registrácie alebo s pozastavenou registráciou,

b) neoznámi bezpečnostnému orgánu zmenu registračných údajov o železničnom vozidle, jeho zničenie alebo likvidáciu (§ 22b ods. 7, § 76 ods. 22).

§ 43 ods. 7 písm. c) zákona č. 514/2009 Z. z. Licenčný orgán uloží pokutu do 1 000 eur dráhovému podniku, ktorý

c) neoznámi licenčnému orgánu zmenu podmienok, na základe ktorých bola udelená alebo zmenu náležitostí licencie, ktoré vyžadujú zmenu licencie alebo nepredloží licenčnému orgánu doklady preukazujúce zmenu podmienok alebo náležitostí do 15 dní od nadobudnutia účinnosti zmien alebo náležitostí.

§ 43 ods. 10 zákona č. 514/2009 Z. z. Licenčný orgán uloží pokutu od 1 000 do 10 000 eur fyzickej osobe alebo právnickej osobe, ktorá

a) zachádza na železničnú infraštruktúru bez platnej licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru alebo v rozpore s ňou (§ 10a ods. 1),

b) jednotlivé činnosti pri poskytovaní dopravných služieb nevykonávajú osoby, ktoré spĺňajú požiadavky odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti (§ 10a ods. 3)

c) nepoužíva pri zachádzaní na železničnú infraštruktúru koľajové vozidlá v súlade s § 10a ods. 3,

d) koľajové vozidlá, ktoré zachádzajú na železničnú infraštruktúru nevedie osoba, ktorá je držiteľom preukazu podľa § 26 alebo podľa osobitného predpisu 11aa),

§ 43 ods. 11 zákona č. 514/2009 Z. z. Licenčný orgán uloží pokutu do 1 000 eur fyzickej osobe alebo právnickej osobe, ktorá neoznámi licenčnému orgánu zmenu podmienok, na základe ktorých bola licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru udelená alebo zmenu náležitostí licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru, ktoré vyžadujú zmenu licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru alebo nepredloží licenčnému orgánu doklady preukazujúce zmenu podmienok alebo náležitostí do 15 dní od nadobudnutia účinnosti zmien alebo náležitostí.

Príloha

|  |
| --- |
| MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY SLOVENSKEJ REPUBLIKYSEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH |

Záznam z konzultácie podľa bodu 5.5 Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Názov/Druh rokovania | Konzultácie k predbežnej informácii zverejnenej k návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2099 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony | | | | |
| Miesto rokovania | Miestnosť č. 611 | Dátum | 30. 08. 2022 | Čas | 10:00 – 11.00 |

I. Účastníci

podľa prezenčnej listiny

II. Diskusná časť

Konzultácia bola zorganizovaná z dôvodu požiadavky zo strany Republikovej únie zamestnávateľov (ďalej len „RÚZ“) v súvislosti so zverejnením predbežnej informácie k návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2099 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.

Zástupkyňa ministerstva na úvod v kontexte zverejnenia predbežnej informácie objasnila proces prípravy návrhu zákona, ktorý prebieha už vyše pol roka vrátane komunikácie s dotknutými subjektmi. Súčasný návrh bol vypracovaný v spolupráci so ŽSR, dopravcami, odborármi a Dopravným úradom. Zatiaľ čo pôvodným zámerom bolo zákon novelizovať doplnením odkazov na vykonávacie predpisy EÚ prijaté v rámci tzv. štvrtého železničného balíka, spolu s ďalšími úpravami sa rozsah návrhu zvýšil na približne 150 bodov, ktoré vyplývajú z aplikačnej praxe. Medzi najdôležitejšie okruhy patria nové rozdelenie špeciálnych dráh, umožnenie prevádzky električkovlakov, zriadenie vnútroštátneho registra železničných vozidiel, umožnenie vedenia nakoľajeného mobilného zariadenia pri údržbe a výstavbe železničnej infraštruktúry bez preukazu na vedenie dráhového vozidla, zníženie minimálneho veku rušňovodiča na 19 rokov v prípade vedenia železničného vozidla na území SR, zníženie požiadaviek na osobu skúšobného komisára pre výkon TBS, zníženie počtu pravidelných školení na udržanie odborných spôsobilostí pre všetky dráhy okrem železničných, zavedenie povinnej psychologickej starostlivosti pre rušňovodičov po nehode, úprava priorít prideľovania kapacity pri preťaženej železničnej infraštruktúre v nadväznosti na verejné súťaže na výkon dopravných služieb vo verejnom záujme, úprava postupu udeľovania výnimiek z technických špecifikácií interoperability, zavedenie zjednodušených licencií pre zachádzanie vlečkárov na železničnú sieť alebo zníženie administratívnej záťaže pri predlžovaní platnosti preukazu na vedenie dráhového vozidla. Predložené vyjadrenie RÚZ k prebežnej informácii je možné chápať ako požiadavku na vypracovanie nového zákona o dráhach a o doprave na dráhach, na čo však pravdepodobne nebude dostatočný dôvod ani v blízkej budúcnosti, keďže súčasné znenie je prevažne transpozíciou smerníc EÚ a tento kontext by musel zostať zachovaný. Čo sa týka požiadavky RÚZ na vytvorenie pracovnej skupiny, skôr spomenuté subjekty boli do prípravy návrhu už zapojené.

Zástupkyňa RUZ poďakovala za objasnenie a ozrejmila, že nemala komplexnú informáciu o tom, že proces prípravy návrhu už prebiehal, hoci mala vedomosť o komunikácii s niektorými združeniami. RÚZ sa stotožňuje s požiadavkami ostatných členov, resp. združení na súlad s vykonávacími aktami EÚ. Rozumie tomu, že nie je možné pripraviť úplne nový zákon. Požiadavka vo vyjadrení k predbežnej informácii bola skôr zameraná na zapracovanie všetkých príslušných odkazov a zjednotenie s legislatívou EÚ, aj čo sa týka registrov. Zároveň uviedla, že kolegovia predložili niekoľko podnetov, ktoré bude prezentovať.

1. podnet sa týka systému vyšetrovania železničných nehôd, keď dopravcovia vnímajú manažéra infraštruktúry ako hlavného vyšetrovateľa, avšak namiesto toho majú záujem na vedení vyšetrovania nezávislou entitou.

Zástupkyňa ministerstva poznamenala, že táto pripomienka už bola prerokovaná na osobitnom stretnutí so zástupcami AROS, ZVKV a METRANS. Manažér infraštruktúry, podobne ako aj dopravcovia, má povinnosť vyšetrovať nehody v rámci vlastnej činnosti a zlepšovania systému riadenia bezpečnosti, čo v zákone zostane zachované. Nie je však hlavným vyšetrovateľom ani vyšetrovacím orgánom pre železničné dráhy. V podmienkach SR je týmto orgánom MDV SR, čo vyplýva zo skutočnosti, že v čase transpozície príslušnej smernice EÚ nebol záujem zriadiť samostatný vyšetrovací úrad. Vzhľadom na dané kapacitné možnosti v súčasnosti nie je možné, aby vyšetrovatelia MDV SR vyvíjali činnosti v rozsahu požadovanom odborovými združeniami. V záujme zlepšenia situácie sa navrhuje (v rámci novelizácie leteckého zákona) pričlenenie železničného vyšetrovacieho orgánu k leteckému a námornému vyšetrovaciemu úradu. Účinnosť tejto úpravy sa predpokladá od januára 2023.

2. podnet sa týka požiadavky uloženia zákonnej povinnosti, aby manažér infraštruktúry vypracúval havarijné plány so všetkými železničnými podnikmi.

Zástupkyňa ministerstva reagovala, že ide o ďalšiu z pripomienok, ktoré MDV SR s dotknutými subjektmi už prerokovalo. Zákon o dráhach už v platnom znení ukladá povinnosť vypracovať vlastný havarijný plán tak manažérovi infraštruktúry, ako aj všetkým železničným podnikom. Požiadavke na doplnenie súčasných ustanovení tak, aby vyžadovali vypracovanie spoločného havarijného plánu dopravcami s manažérom infraštruktúry, nemožno vyhovieť najmä vzhľadom na odlišné povinnosti manažéra infraštruktúry a železničného podniku.

Zástupca ministerstva k podnetu uviedol, že jednotlivé železničné podniky a manažér infraštruktúry sa zameriavajú na túto záležitosť pri uzatváraní zmluvy o prístupe k železničnej infraštruktúre, teda rieši sa osobitne v rámci zmluvných vzťahov bez toho, aby ju bolo nutné podrobnejšie ošetriť zákonom. Podmienky pre každý železničný podnik sú špecifické, napríklad v závislosti od dostupnosti nehodových prostriedkov.

3. podnet sa týka úpravy priorít prideľovania kapacity pri preťaženej železničnej infraštruktúre so zavedením osobitného inštitútu uplatniteľného v nevyhnutných, opodstatnených prípadoch, najmä v medzinárodnej nákladnej doprave.

Zástupkyňa ministerstva uviedla, že opäť ide o jednu z pripomienok, ktorá bola s odborovými združeniami prerokovaná. Keďže od decembra 2023 má byť výkon dopravných služieb vo verejnom záujme zabezpečovaný na základe verejných súťaží, musí byť zaručená splniteľnosť podmienok stanovených objednávateľom pre dopravcu v zmysle voľných trás. Táto okolnosť je zohľadnená v poradí priorít prideľovania kapacity, kde sú uprednostnené služby osobnej dopravy vo verejnom záujme. Priority sú pritom stanovené len pre prípady preťaženej infraštruktúry, ktorá v podmienkach SR ešte nenastala.

Zástupca ministerstva doplnil, že od osobných dopravcov sa vyžaduje plnenie kvalitatívnych štandardov vrátane presnosti spojov, na čo musia mať objednávateľom vytvorené podmienky. Navyše je žiadúce zamedziť akýmkoľvek narušeniam taktového rozloženia trás, a tým spoľahlivosti celého taktového systému.

Zástupkyňa RUZ uzavrela stretnutie vyjadrením, že bude tlmočiť odpovede MDV SR kolegom a RÚZ počká na predbežné pripomienkové konanie, do ktorého sa prípadne zapojí.

Zástupkyňa ministerstva vyjadrila predpoklad, že predbežné pripomienkové konanie bude možné začať do polovice októbra.

III. Úlohy, návrhy, dohody

neboli prijaté

Zapísal:

Ing. Michal Svítek

Schválil:

JUDr. Andrea Horváthová, riaditeľka odboru štátnej železničnej

**Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy,**

**na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu**

**2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

Tabuľka č. 1

|  |
| --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **+66 204,50** | **+132 409** | **+132 409** |
| v tom: **Všeobecná pokladničná správa** | 0 | +66 204,50 | +132 409 | +132 409 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **+66 204,50** | **+132 409** | **+132 409** |
| *Rozpočtové prostriedky* | **0** | **+66 204,50** | **+132 409** | **+132 409** |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| v tom: | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na ŠR*** | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Rozpočtové prostriedky* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Spolufinancovanie* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *z toho vplyv nových úloh v zmysle ods. 2 Čl. 6 ústavného zákona č. 493/2011 Z. z. o rozpočtovej zodpovednosti* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *z toho vplyv nových úloh v zmysle ods. 2 Čl. 6 ústavného zákona č. 493/2011 Z. z. o rozpočtovej zodpovednosti* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na počet zamestnancov** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na mzdové výdavky** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| v tom: | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Iné ako rozpočtové zdroje** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv / úspora** | **0** | **0** | **0** | **0** |

**2.1.1. Financovanie návrhu - Návrh na riešenie úbytku príjmov alebo zvýšených výdavkov podľa § 33 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy:**

Predložený návrh zákona predpokladá celkovo pozitívny vplyv rozpočet verejnej správy. Ide o navýšenie príjmov rozpočtu verejnej správy. Pozitívny vplyv je reprezentovaný vytvorením nových správnych poplatkov, ako aj zvýšením už existujúcich správnych poplatkov. Mierne negatívny vplyv je spôsobený znížením správnych poplatkov v oblasti špeciálnych dráh a vlečiek. Príjmy zo správnych poplatkov sú príjmom štátneho rozpočtu, z uvedeného dôvodu sa uvádzajú v tabuľke vplyvov na rozpočet verejnej správy ako príjmy Všeobecnej pokladničnej správy.

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

Návrh zákona upravuje, resp. spresňuje a mení niektoré činnosti a inštitúty v oblasti dráh a dopravy na dráhe, pričom prihliada na prijatie nariadení a rozhodnutí EÚ ako vykonávacích aktov prijatých na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) v platnom znení a smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) v platnom znení v niektorých prípadoch podrobnejšie upravujúce postupy stanovené týmito smernicami, ktoré sa netransponujú do vnútroštátneho práva v plnom rozsahu – napríklad procesný postup žiadania výnimky z uplatňovania technických špecifikácií interoperability.

Návrh zákona zavádza nový inštitút licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru, keďže ako ukázala aplikačná prax, doterajšie požiadavky kladené na prevádzkovateľov vlečiek, ktorí zachádzajú na železničnú sieť, sú v dôsledku striktného výkladu ustanovení o prístupe k železničnej infraštruktúre neprimerane prísne.

Zároveň návrh zákona prihliada aj na poznatky z aplikačnej praxe, ktoré sa premietli do nového prerozdelenia špeciálnych dráh na tri kategórie, zmyslom ktorého je zjednodušenie podmienok na ich prevádzkovanie za súčasného zaručenia bezpečnosti prevádzky, ďalej upravuje zníženie veku pre osobu, ktorá žiada o vydanie preukazu na vedenie železničného vozidla s obmedzenou územnou pôsobnosťou na územie Slovenskej republiky a rýchlosťou do 65 km.h-1.

Tieto zmeny majú vplyv aj výber správnych poplatkov kde došlo k ich úprave, napríklad rozčlenením existujúcich správnych poplatkov na podrobnejšie kategórie, ktoré predstavujú ako negatívny tak aj pozitívny vplyv na štátny rozpočet. Pozitívny vplyv je reprezentovaný vytvorením nových správnych poplatkov, ako aj zvýšením už existujúcich správnych poplatkov. Pri novozavedených správnych poplatkoch nie je možné vychádzať ani len z odhadovaných počtov úkonov a z tohto dôvodu sú správne poplatky modelované iba na jeden subjekt. Konkrétne odhadované vplyvy na ŠR možno vidieť v tabuľke nižšie. Rovnaký výpočet bol použitý aj pre analýzu na podnikateľské prostredie.

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

Xzmena sadzby

zmena v nároku

X nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

kombinovaný návrh

iné

**2.2.3. Predpoklady vývoja objemu aktivít:**

Tabuľka č. 2

|  |
| --- |
| **Objem aktivít** |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| Príjem z výberu správnych poplatkov | 0 | 66 564,50 | 133 129 | 133 129 |
| Zníženie príjmov z výberu správnych poplatkov | 0 | 360 | 720 | 720 |

**2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie**

Celkový pozitívny vplyv predstavujú správne poplatky. Pozitívny vplyv je reprezentovaný vytvorením nových správnych poplatkov, ako aj zvýšením už existujúcich správnych poplatkov. Mierny negatívny vplyv je spôsobený znížením správnych poplatkov v oblasti špeciálnych dráh a vlečiek. Pri výpočte vplyvu správnych poplatkov sa kalkulácia vykonávala prostredníctvom násobku počtu úkonov, ktorý je prezentovaný priemerom úkonov za roky 2019, 2020 a 2021 (<http://nsat.sk/dopravny-urad-menu-udaje-a-dokumenty/vyrocne-spravy/>) a rozdielom medzi navrhovanou výškou správneho poplatku a aktuálnou výškou správneho poplatku. Pri novozavedených správnych poplatkoch nie je možné vychádzať ani len z odhadovaných počtov úkonov a z tohto dôvodu sú správne poplatky modelované iba na jeden subjekt a to z dôvodu, že pri odhadovaní predbežnej výšky vplyvu na štátny rozpočet nových správnych poplatkov je len ťažko predpokladať, koľko žiadostí v ktorom roku bude podaných. Konkrétne výšky odhadovaného ročného vplyvu na ŠR možno vidieť v tabuľke nižšie. Rovnaký výpočet bol použitý aj pre analýzu na podnikateľské prostredie.

Správne poplatky – pozitívny vplyv na ŠR

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Úkon | Lokalizácia | | Počet odhadovaných úkonov (iba pri existujúcich správnych poplatkoch) / výška odhadovaného ročného vplyvu v € | Subjekt VS |
| Povolenie modernizácie alebo obnovy typu železničného vozidla s vlastným pohonom pre železničnú dráhu alebo osobného vozňa pre rýchlosť nad 160 km/h | 145/1995 Z. z. | položka 70 písm. b) | 2 / 200 | DÚ |
| Povolenie modernizácie alebo obnovy typu ťahaného železničného vozidla pre železničnú dráhu | 145/1995 Z. z. | položka 70 písm. d) | 1 / 80 | DÚ |
| Vydanie duplikátu dokladu o schválení typu, o povolení typu alebo o povolení modernizácie alebo obnovy typu podľa písmen a) až j) | 145/1995 Z. z. | položka 70 písm. j) | 1 / 10 | DÚ |
| Vydanie poverenia na vzdelávanie a overovanie odbornej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľov lanových dráh a dráhových podnikov poskytujúcich dopravné služby na lanových dráhach | návrh zákona | Čl. II | 200 | DÚ |
| Vydanie poverenia na posudzovanie technickej dokumentácie a schvaľovanie spôsobilosti určených technických zariadení | návrh zákona | Čl. II | 200 | DÚ |
| Vydanie poverenia na overovanie splnenia požiadaviek na vykonávanie určených  činností | návrh zákona | Čl. II | 200 | DÚ |
| Vydanie poverenia na posudzovanie rizík | návrh zákona | Čl. II | 500 | DÚ |
| Vykonanie zmeny vo vydanom poverení podľa písmena t) až z) | návrh zákona | Čl. II | 100 | DÚ |
| Vykonanie skúšky o odbornej spôsobilosti na výkon činnosti bezpečnostného poradcu pre prepravu nebezpečného tovaru po železnici | návrh zákona | Čl. II | 33 | MDV SR |
| Vydanie technického preukazu dráhového vozidla pre železničnú dráhu, električkovú dráhu, trolejbusovú dráhu alebo pre špeciálnu dráhu | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. a) | 4 / 40 | MDV SR |
| Pridelenie značky držiteľa železničného vozidla | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. e) | 918 / 78 030 | DÚ |
| Zmena registrovaných údajov subjektov železničného vozidla | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. f) | 1 / 60 | DÚ |
| Zmena alebo zrušenie značky držiteľa železničného vozidla | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. g) | 371 / 11 130 | DÚ |
| Povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh alebo do prevádzky | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. h) | 1 / 160 | DÚ |
| Zmena alebo zrušenie povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo do prevádzky | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. i) | 267 / 9 345 | DÚ |
| Pridelenie evidenčného čísla železničnému vozidlu | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. j) | 406 / 4 060 | DÚ |
| Zmena alebo zrušenie evidenčného čísla železničného vozidla | 145/1995 Z. z. | položka 71 písm. k) | 575 / 5750 | DÚ |
| Zaregistrovanie železničného vozidla do národného registra železničných vozidiel | 145/1995 Z. z. + návrh zákona | položka 71 písm. l) + Čl. II | 50 | DÚ |
| Poskytnutie informácií na základe žiadosti o predbežné zapojenie podľa osobitného predpisu 21c) | návrh zákona | Čl. II | 50 | DÚ |
| Vydanie preukazu na vedenie dráhového vozidla na všetkých dráhach | 145/1995 Z. z. | položka 75 písm. a) | 90 / 315 | DÚ |
| Vykonanie zmeny v preukaze na vedenie dráhového vozidla a na riadenie chodu lanovej dráhy | 145/1995 Z. z. | položka 75 písm. b) | 2 / 30 | DÚ |
| Vydanie bezpečnostného osvedčenia pre železničný podnik | 145/1995 Z. z. | položka 75 písm. c) | 23 / 20 711,5 | DÚ |
| Vydanie bezpečnostného povolenia pre manažéra infraštruktúry | 145/1995 Z. z. | položka 75 písm. d) | 1 / 800 | DÚ |
| Zmena alebo zrušenie bezpečnostného osvedčenia podľa písmena c), alebo bezpečnostného povolenia podľa písmena d) | 145/1995 Z. z. | položka 75 písm. e) | 5 / 675 | DÚ |
| Vydanie vyhlásenia o uznaní skúšajúcich rušňovodičov | návrh zákona | Čl. II | 50 | DÚ |
| Vydanie výnimky zo stavebno – technických požiadaviek na projektovanie, výstavbu a prevádzku dráhy | návrh zákona | Čl. II | 100 | MDV SR |
| Obnovenie platnosti pozastavenej licencie na poskytovanie dopravných služieb na dráhe na žiadosť držiteľa | návrh zákona | Čl. II | 33 | DÚ |
| Vykonanie skúšky o odbornej spôsobilosti na vykonávanie: obsluhy určeného technického zariadenia a na prácu s určeným technickým  zariadením | 145/1995 Z. z. | položka 203 písm. e) bod 2 | 16,5 | DÚ |
| Vydanie oprávnenia podnikateľovi podľa osobitných predpisov na výkon určených činností v oblasti určených technických zariadení na dráhach za každú činnosť alebo činnosť zvárania alebo nedeštruktívneho skúšania | 145/1995 Z. z. + návrh zákona | Položka 203 písm. a) + Čl. II | 200 | DÚ |
| Spolu | | | 132 956 | DÚ |
| Spolu | | | 173 | MDV SR |
| Spolu celkom | | | 133 129 | |

Správne poplatky – negatívny vplyv na ŠR

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Úkon | Lokalizácia | |  | Subjekt VS |
| Schválenie typu dráhového vozidla pre špeciálne dráhy | návrh zákona | Čl. II | 2 / 400 | MDV SR |
| Schválenie podstatnej zmeny dráhového vozidla pre špeciálne dráhy | návrh zákona | Čl. II | 1 / 20 | MDV SR |
| Vydanie licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru | 145/1995 Z. z. + návrh zákona | položka 89 písm. b) bod 1 + Čl. II | 300 | DÚ |
| Spolu | | | 300 | DÚ |
| Spolu | | | 420 | MDV SR |
| Spolu celkom | | | 720 | |

Tabuľka č. 3

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Všeobecná pokladničná správa** |  |  | | |
| **Príjmy (v eurách)** |  | **poznámka** | | |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | |  |
| **Daňové príjmy (100)1** |  |  |  |  | |  |
| **Nedaňové príjmy (200)1** | **0** | **+ 66 204,50** | **+132 409** | **+132 409** | | 221002 Správne poplatky |
| **Granty a transfery (300)1** |  |  |  |  | |  |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** |  |  |  |  | |  |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** |  |  |  |  | |  |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **+ 66 204,50** | **+132 409** | **+132 409** | |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |

1 – príjmy rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**221002** Správne poplatky

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

**Doložka zlučiteľnosti**

**návrhu zákona s právom Európskej únie**

1. **Navrhovateľ zákona:** Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky.
2. **Názov návrhu zákona:** Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov  v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.
3. **Problematika návrhu zákona je upravená v práve Európskej únie:**
4. v primárnom práve: 3. časť– hlava VI (čl. 90 a 91) a hlava XIV (čl. 170 – 172) Zmluvy o fingovaní Európskej únie,
5. v sekundárnom práve:

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007, [o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/AUTO/?uri=celex:32007L0059) (Ú. v. ES L 315 3.12.2007) v platnom znení, gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú.v. EÚ L 260, 30.9.2008) v platnom znení, gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012) v platnom znení, gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016) v platnom znení, gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016) v platnom znení, gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Delegovaná smernica Komisie (EÚ) 2020/1833 z 2. októbra 2020, ktorou sa menia prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES, pokiaľ ide o prispôsobenie vedeckému a technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 408, 4. 12. 2020), gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. L 315, 3. 12. 2007), gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 36/2010 z 3. decembra 2009 o vzoroch Spoločenstva pre preukazy rušňovodičov, doplnkové osvedčenia, overené kópie doplnkových osvedčení a formuláre žiadosti o preukaz rušňovodiča podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (Ú. v. EÚ L 13, 19.1.2010) v platnom znení, gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016, o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26. 5. 2016), gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 (Ú. v. EÚ L 121, 3. 5. 2013) v platnom znení, gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2177 zo 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 307, 23. 11. 2017), gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 (Ú. v. EÚ L 90, 6. 4. 2018) v platnom znení, gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/763 z 9. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení železničným podnikom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 129, 25.5.2018) v platnom znení, gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/250 z 12. februára 2019 o vzoroch vyhlásení a osvedčení ES pre železničné komponenty interoperability a subsystémy, o vzore vyhlásenia o zhode s povoleným typom železničného vozidla a o ES postupoch overovania subsystémov v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 201/2011 (Ú. v. EÚ L 42, 13. 2. 2019) v platnom znení, gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/777 zo 16. mája 2019 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2014/880/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019), gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/424 z 19. marca 2020 o predkladaní informácií týkajúcich sa neuplatňovania technických špecifikácií interoperability Komisii v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 (Ú. v. EÚ L 84, 20. 3. 2020), gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Rozhodnutie Komisie z 22. novembra 2011 o kritériách uznávania stredísk odbornej prípravy zúčastňujúcich sa na odbornej príprave rušňovodičov, o kritériách uznávania skúšajúcich pracovníkov rušňovodičov a o kritériách organizácie skúšok v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ED (2011/765/EÚ) (Ú. v. EÚ L 314, 29.11.2011), gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Delegované rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/2075 zo 4. septembra 2017, ktorým sa nahrádza príloha VII k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 295, 14. 11. 2017), gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26. 10. 2018), gestor: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky,

1. nie je upravená v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie.

1. **Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii:**
2. lehota na prebranie Delegovanej smernice Komisie (EÚ) 2020/1833 z 2. októbra 2020, ktorou sa menia prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES, pokiaľ ide o prispôsobenie vedeckému a technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 408, 4. 12. 2020) je do 30. júna 2021.
3. konanie v rámci „EÚ Pilot“, postup Európskej komisie a konanie Súdneho dvora Európskej únie proti Slovenskej republike podľa čl. 258 a 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v jej platnom znení nebolo začaté.
4. Delegovaná smernica Komisie (EÚ) 2020/1833 z 2. októbra 2020, ktorou sa menia prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES, pokiaľ ide o prispôsobenie vedeckému a technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 408, 4. 12. 2020) je už čiastočne prebratá v zákone č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007, [o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/AUTO/?uri=celex:32007L0059) (Ú. v. ES L 315 3.12.2007) v platnom znení je prebratá do zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016) v platnom znení je prebratá do zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016) v platnom znení je prebratá do zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú.v. EÚ L 260, 30.9.2008) v platnom znení je prebratá do zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú.v. EÚ L 260, 30.9.2008) v platnom znení je prebratá do zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.
5. **Návrh zákona je zlučiteľný s právom Európskej únie:** úplne.

**Dôvodová správa**

**B. Osobitná časť**

**Čl. I**

K bodu 1 a 2:

Spresnenie definície špeciálnej dráhy, ktorá nemusí byť nezaústená do železničnej dráhy (napr. na prepravu nových vozidiel môže existovať koľaj, ktorá spája špeciálnu dráhu so železničnou dráhou), ale musí byť od nej funkčne oddelená. Funkčným oddelením sa rozumie, že dráha je prevádzkovaná nezávisle od technických špecifikácií železničnej dráhy a vozidlá železničnej dráhy nemôžu po špeciálnej dráhe plynulo pokračovať v jazde a vozidlá špeciálnej dráhy nemôžu plynulo pokračovať v jazde po železničnej dráhe.  Odstránenie zmätočnej informácie o tom, že medzi špeciálne dráhy môžu patriť aj železničné dráhy. Špeciálne dráhy nie sú železničnými dráhami.

Medzi špeciálne dráhy boli doposiaľ zahrnuté kategórie koľajových dráh, ktoré síce spájalo funkčné oddelenie od železničného systému, ale inak spolu nesúviseli. V aplikačnej praxi spôsobovalo prevádzkovateľom dráh a dráhovým podnikom značné ťažkosti dodržiavať požiadavky nastavené pre metro aj na historických dráhach slúžiacich turistickým, kultúrnym a iným spoločenským potrebám, ako sú lesné či poľné železničky. Po novom sú špeciálne dráhy rozdelené na tri kategórie. Prvou kategóriou je metro. Táto kategória vytvára legislatívny základ pre prípadnú výstavbu metra v budúcnosti. Druhou kategóriou sú lokálne dráhy. Do tejto kategórie sú zahrnuté koľajové dráhy, ktoré slúžia na regionálnu verejnú osobnú dopravu a od železničných dráh sa líšia svojím rozchodom, napäťovou sústavou, charakterom prevádzky, prípadne aj prenosom ťažnej sily (ozubnicou). Treťou kategóriou sú turisticko - hospodárske dráhy. Sem patria všetky historické lesné, poľné a detské železničky, ktorých hlavným účelom nie je každodenná preprava cestujúcich do práce či do školy, ale slúžia turistickým, kultúrnym a iným spoločenským potrebám. Pre každú kategóriu budú vykonávacími vyhláškami nastavené požiadavky na dráhy, dráhové vozidlá a spôsobilosť osôb podieľajúcich sa na zabezpečení prevádzky dráhy a dopravy na dráhe zodpovedajúce charakteru dráh. Požiadavky na metro sú najprísnejšie, požiadavky na turisticko - hospodárske dráhy najmenej prísne, ale v každom ohľade zaručujúce bezpečnosť cestujúcich a osôb, ktoré sa podieľajú na prevádzke dráhy a dráhovej dopravy.

K bodu 3:

Dopĺňa sa doposiaľ chýbajúce vymedzenie obvodu dráhy pre špeciálne dráhy. Vzhľadom na osobitosti vedenia špeciálnych dráh v intraviláne obcí, ktoré podľa miestnych podmienok môže byť realizované tak po vlastnom telese, ako aj po pozemnej komunikácii vo vyhradenom páse (na území SR v súčasnosti de facto ulice Teplická v Trenčianskej Teplej, Gen. M. R. Štefánika v Trenčianskych Tepliciach, Vydrovo v Čiernom Balogu a ďalšie), sú uplatniteľné rovnaké ustanovenia ako pre električkové dráhy a nie je účelné zriaďovať obvod dráhy v prípadoch, keď dráha používa pozemnú komunikáciu. Zároveň sa zosúlaďuje pojem so zákonom č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

K bodu 4:

Vzhľadom na zdobrovoľnenie technických noriem sa pridáva možnosť upraviť podmienky hlavnej prehliadky mosta a zaťažovacej skúšky aj v inej technickej špecifikácii.

K bodu 5:

Navrhujeme doplnenie podmienok zriadenia dočasného úrovňového križovania železničnej trate s pozemnou komunikáciou a to hlavne z dôvodu urýchlenia postupov modernizácie a obnovy železničnej siete resp. odstránenia následkov prírodnej katastrofy alebo nehody na železničnej sieti so súhlasom ministerstva pre zachovanie plynulosti cestnej dopravy a prevádzkyschopnosti železničnej dopravy.

K bodu 6:

Pôsobnosť ustanovenia o neoznačovaní a nezabezpečovaní úrovňového styku dráhy s pozemnou komunikáciou, ak ide o dráhu používajúcu pozemnú komunikáciu, sa rozširuje z električkových a trolejbusových dráh aj na špeciálne dráhy, keďže sú jedným z druhov dráh vedených v niektorých prípadoch po pozemnej komunikácii. Podobne ako pri električkových a trolejbusových dráhach je zrejmé, že označovanie a prípadné zabezpečovanie početných miest styku špeciálnych dráh používajúcich pozemné komunikácie s inými pozemnými komunikáciami v intraviláne obcí (vrátane všetkých priechodov, vjazdov do priľahlých objektov a pod.) by bolo veľmi ťažko realizovateľné a zároveň neúčelné, keďže sa predpokladá, že ostatní používatelia venujú náležitú pozornosť premávke na danej komunikácii ako takej, a tým sledujú aj pohyb dráhových vozidiel. Zároveň v nadväznosti na doplnenie ustanovenia § 3 ods. 3 písm. b) zákona, na základe ktorého sa nevymedzuje obvod dráhy, ak ide o špeciálnu dráhu vedenú po pozemnej komunikácii, neplatí v takýchto prípadoch zákaz vstupovať na dráhu bez súhlasu prevádzkovateľa okrem prechodu dráhy v mieste úrovňového križovania s pozemnou komunikáciou, a teda je tento prechod povolený kdekoľvek, bez potreby vyznačovať miesta úrovňového križovania. Tým nie je dotknuté pravidlo prednosti prevádzky dráhy pred cestnou premávkou v zmysle § 14 ods. 5 ani možnosť upozorňovať, ak je to potrebné, ostatných používateľov pozemnej komunikácie na prevádzku dráhy dopravnými značkami so symbolom koľajových vozidiel. Na rozdiel od električkových a trolejbusových dráh, na prevádzku špeciálnej dráhy pri používaní pozemnej komunikácie v súčasnosti nie sú uplatniteľné pravidlá cestnej premávky, navrhovaná úprava § 14 ods. 6 preto nepočíta s možnosťou spoločnej prevádzky špeciálnej dráhy a cestnej premávky.

K bodu 7:

Zosúladenie s § 70 ods. 10 zákona.

K bodu 8:

Určenými technickými zariadeniami sú v súčasnosti aj technické zariadenia, ktoré priamo s prevádzkovaním dráhy a dopravy na dráhe nesúvisia. Neexistuje pritom relevantný dôvod na to, aby sa na tieto technické zariadenia vzťahovali osobitné dráhové predpisy iba preto, že sú umiestnené v obvode dráhy a sú súčasťou dráhy. Technické zariadenia, ktoré priamo nesúvisia s prevádzkovaním dráhy a dopravy na dráhe, sú novelou zaradené medzi vyhradené technické zariadenia za účelom jednoznačnosti v legislatíve, konkrétne odstránenia sporných prípadov, kedy sa na jedno technické zariadenie vzťahuje vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácii Slovenskej republiky č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach aj vyhláška Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky č. 508/2009 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci s technickými zariadeniami tlakovými, zdvíhacími, elektrickými a plynovými a ktorou sa ustanovujú technické zariadenia, ktoré sa považujú za vyhradené technické zariadenia v znení neskorších predpisov.

K bodu 9:

Zosúladenie terminológie s aplikačnou praxou a s Poriadkom pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru - Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF).

K bodu 10:

Doplnenie celého rozsahu činností na určených technických zariadeniach.

K bodu 11:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 12:

Vytvorenie legislatívneho základu pre prípadnú prevádzku električkovlakov (TramTrain), t. j. vozidiel schopných prevádzky na električkových aj železničných tratiach.

K bodu 13:

Vzhľadom na novonavrhovanú úpravu systému špeciálnych dráh sa upravujú aj vozidlá, ktoré sú spôsobilé po jednotlivých druhoch špeciálnej dráhy jazdiť.

K bodu 14:

Spresnenie definície v súlade s čl. 2 ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016) v platnom znení (ďalej len „smernica (EÚ) 2016/797 v platnom znení“), keďže môže ísť aj o vozidlo momentálne nepoužívané (odstavené, uložené v sklade a pod.).

K bodu 15:

Vytvorenie legislatívneho základu pre prípadnú prevádzku električkovlakov (TramTrain), t. j. vozidiel schopných prevádzky na električkových aj železničných tratiach. Doplnenie doposiaľ v zákone chýbajúcich definícií električky, vozidla špeciálnej dráhy a trolejbusu. Definovanie trolejbusu ako dráhového vozidla pre účely tohto zákona nie je v rozpore s tým, aby sa trolejbus považoval za cestné vozidlo pre účely iných legislatívnych predpisov, napríklad z dôvodu povinnosti plniť ciele v dekarbonizácii dopravy.

K bodu 16:

Pre jednoznačnosť sa uvádza vylúčenie uplatňovania piatej časti zákona, ktorá nadväzuje na štvrtú časť. Pri prevádzke drezín nie je potrebné vykonávať vyšetrovanie ako pri riadnej prevádzke železničnej dopravy.

K bodom 17 a 18:

Legislatívno – technické úpravy v nadväznosti na § 20.

K bodom 19:

Jednoznačné stanovenie postupu pri schvaľovaní električkovlakov v nadväznosti na úpravy § 20. Stanovenie konkrétnych kategórií dráhových vozidiel, pri ktorých nie je potrebné dodržať všetky podmienky podľa odsekov 1 až 7. Na historické vozidlá sa nemôžu vzťahovať podmienky ako na súčasné vozidlá, pretože v čase výroby týchto vozidiel platili iné legislatívne a technické požiadavky ako v súčasnosti a nie je možné, aby historické vozidlá spĺňali všetky súčasné legislatívne a technické požiadavky, a zároveň si zachovali svoju historickú hodnotu. Pri niektorých skúškach by dokonca mohli byť historické vozidlá, ktoré existujú väčšinou v jednom exemplári, poškodené.

K bodom 20:

Ustanovenie § 22a rieši špeciálnu kategóriu železničných vozidiel, ktorými sú vozidlá na miestne, historické alebo turistické účely a železničné vozidlá pre vlečky. Úpravu znenia tohto ustanovenia vyvolala aplikačná prax, kedy bolo potrebné povoliť vozidlo neschváleného typu, pri ktorom by malo samotnému povoleniu s ohľadom na ustanovenie § 22 zákona, ktorého podmienky sa na § 22a vzťahujú primerane, ale iba v časti uvádzania týchto vozidiel do prevádzky, predchádzať aj povolenie typu. Navrhuje sa, aby v prípade, ak ide o vozidlo uvedenej kategórie, ktorého typ nebol v minulosti schválený, tento typ povolil bezpečnostný orgán, primerane podľa podmienok podľa § 22. Nakoľko v ustanovení § 22a sú obsiahnuté aj vozidlá, na ktoré sa v súlade s ustanovením § 62 ods. 5 písm. d) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nevzťahujú ustanovenia štvrtej časti tohto zákona o interoperabilite železničného systému, pričom ide v nadväznosti na ustanovenie 3.2.1.6 prílohy II vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) č. 2018/1614 z 25.októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES a čl. 47 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení o vozidlá, ktoré boli povolené po prvý raz v tretej krajine, a ktoré majú byť následne použité v členskom štáte ako súčasť spoločného vozového parku železničného systému Európskej únie, teda ide o povolené vozidlá, ktoré je potrebné uviesť na trh v rámci Európskej únie, navrhuje sa terminologicky rozlíšiť vydávanie povolení bezpečnostným orgánom pre tieto vozidlá, a to slovným spojením „povolenie na uvedenie na trh“ a teda obsiahnuť a terminologicky rozdeliť povoľovanie vozidiel uvedených v § 22a do prevádzky v rámci Európskej únie a uvádzanie na trh Európskej únie vozidiel uvedených v § 22a z tretieho štátu.

K bodu 21:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 22:

V súčasnosti sa pri údržbe, obnove alebo modernizácií dráhy využívajú mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu infraštruktúry, ktoré nevykonávajú dopravnú činnosť na príslušnej železničnej infraštruktúre v prevádzke podľa príslušných ustanovení právnych aktov Európskej únie a platnej vnútroštátnej legislatívy Slovenskej republiky. Takto neprevádzkovaná dráha sa považuje za pracovisko. Tým, že sa považuje za pracovisko dochádza k tomu, že hlavne u mobilných zariadení na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry tieto vozidlá nemusia byť evidované v Európskom registri vozidiel ani vo vnútroštátnom registri železničných vozidiel, vlastník vozidiel nemusí byť držiteľom značky VKM (Vehicle Keeper Marking), nemusí byť držiteľom licencie železničného podniku resp. dráhového podniku, nemusí byť subjektom zodpovedným za údržbu (ECM), obsluha železničných vozidiel nemusí byť držiteľom preukazu rušňovodiča a nie je potrebné prideliť vozidlu Európske číslo železničného vozidla (EVN).

Tým, že sa umožní zjednodušenie používania mobilných zariadení na výstavbu a údržbu infraštruktúry dochádza aj k úprave vynakladania finančných prostriedkov na ich údržbu a prevádzku.

K bodu 23:

Doplnením ustanovenia sa zefektívni činnosť bezpečnostného orgánu, keďže v praxi zaznamenáva množstvo neúplných žiadostí bez potrebných dokladov, čo zbytočne predlžuje konanie a administratívne zaťažuje bezpečnostný orgán.

K bodu 24:

Ustanovuje sa vek 19 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo, ale len na území Slovenskej republiky a pre rýchlosť do 65 km.h-1. Európska legislatíva ustanovuje vek 20 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo v rámci viacerých štátov Európskej únie. Zníženie veku v rámci územia Slovenskej republiky vyplynulo z otvárania nových študijných odborov na stredných školách, ktoré budú čiastočne pripravovať uchádzačov na výkon povolania rušňovodič. V prípade úspešného absolvovania maturitnej skúšky, dokončenia odbornej prípravy v vzdelávacom zariadení a úspešnom vykonaní skúšky, do dosiahnutia veku 20 rokov, môžu absolvovať zácvik u dopravcu, pre ktorého budú vykonávať túto profesiu.

K bodu 25:

Predkladanie originálov dokladov alebo ich osvedčených alebo overených kópií je pre žiadateľov zbytočne administratívne zaťažujúce, najmä z dôvodu, že ide o podklad správneho konania, ktorého hodnovernosť si správny orgán pred vydaním rozhodnutia v prípade pochybností môže kedykoľvek overiť. V daných prípadoch ide o doklady, ktoré môže, v rámci zákonného splnomocnenia na predkladanie žiadostí, za zamestnanca ako náležitosti podania dokladať zamestnávateľ, ktorému už v pracovnom vzťahu boli tieto doklady predložené zamestnancom, za účelom preukázania uvedených skutočností v pracovnom vzťahu. Zamestnávateľ však často nedisponuje ich originálmi, len kópiami, nakoľko ich po overení vráti zamestnancovi alebo disponuje originálom, ktorý si potrebuje ponechať v rámci svojej evidencie a kontroly zamestnancov.

Držiteľ preukazu rušňovodiča musí pre zachovanie platnosti preukazu preukazovať splnenie podmienky zdravotnej a psychickej spôsobilosti, na základe čoho je nedôvodné, aby to preukazoval aj na účely vydania preukazu na vedenie dráhového vozidla špeciálnej dráhy, keďže požiadavky na zdravotnú a psychickú spôsobilosť sú pre rušňovodičov prísnejšie ako na vodičov vozidla špeciálnej dráhy.

K bodu 26:

Odborná spôsobilosť skúšobného komisára nie je determinovaná jeho vekom, ale odborným vzdelaním a praxou. V prípade skúšobného komisára oprávneného vykonávať praktickú skúšku uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla bola táto požiadavka navyše redundantná, pretože už bola zabezpečená prostredníctvom požiadavky na minimálny vek vodiča hnacieho dráhového vozidla v kombinácii s požiadavkou na prax vo vedení dráhového vozidla 10 rokov.

K bodu 27:

Aplikačná prax preukázala, že pri výkone technicko-bezpečnostnej skúšky dráhových vozidiel musí byť skúšobný komisár hlavne odborne spôsobilý po stránke konštrukčnej, technickej a výpočtovej vo veci prevádzkyschopnosti dráhových vozidiel, na čo mu postačuje byť držiteľom platného osvedčenia o odbornej spôsobilosti. Tieto odborné podmienky prevažne spĺňajú zamestnanci výrobcu dráhových vozidiel, ktorí však nie sú držiteľmi preukazu na vedenie dráhového vozidla. Pri výkone skúšky skúšajúci komisár priebežne monitoruje a vyhodnocuje správanie sa vozidla podľa podmienok skúšky a nevykonáva dopravnú činnosť.

K bodu 28:

Doplnenie doposiaľ chýbajúceho dopravného vzdelania, ktoré je na tento účel najvhodnejšie.

K bodu 29:

Podľa aplikačnej praxe využiť dráhu, ktorá už neslúži dopravnej obslužnosti územia na účel prevádzkovania koľajovej nemotorovej dopravy alebo dočasného vybudovania miestnej komunikácie určenej pre chodcov, chodníka alebo miestnej komunikácie pre cestnú nemotorovú dopravu môžu aj vlastníci dráh, ktoré sú v súkromnom vlastníctve, hlavne prestavba vlečiek na cyklotrasy, preto sa tento právny inštitút rozširuje na všetky dráhy bez ohľadu na druh vlastníctva. V súčasnosti je možné vybudovať cyklotrasu na dráhe, ktorá nie je v štátnom vlastníctve, len postupom zrušenia a odstránenia dráhy, čo je náročnejší proces z finančného, ako aj z časového hľadiska.

K bodu 30:

Legislatívno – technická úprava vzhľadom na doplnenie „inej osoby“ do odseku 7.

K bodu 31:

Z aplikačnej praxe vyplynulo, že je potrebné mať vnútorné predpisy vypracované už pri žiadosti o povolenie prevádzkovať dráhu, aby podliehali posúdeniu regulačného orgánu spôsobilosti prevádzkovania dráhy.

K bodu 32:

Uloženie pokuty a zrušenie povolenia na prevádzkovanie dráhy sú dva právne inštitúty, ktoré majú rozdielny účel, preto nie je vhodné zrušenie povolenia podmieňovať právoplatným ukončením konania o uložení pokuty. Pokuta je následkom porušenia zákona, pričom zrušenie povolenia na prevádzkovanie dráhy je nástrojom správneho orgánu, ktorým má urýchlene zamedziť existencii povolenia na prevádzkovanie dráhy v prípade, ak prevádzkovateľ dráhy nedodržiava podmienky uvedené v povolení napriek písomnému upozorneniu orgánu štátneho dozoru. Nemožnosť začať v tomto prípade konanie, kým nedôjde k právoplatnému ukončeniu konania o pokute, môže pri lehotách správneho konania zmariť ochranný účel tohto ustanovenia voči spoločenskému záujmu chránenému týmto ustanovením, a to bezpečnému prevádzkovaniu dráhy.

K bodu 33:

Doplnenie povinnosti pre prevádzkovateľa dráhy vyplynula z aplikačnej praxe. Povolenie na prevádzkovanie dráhy sa vydáva na dobu neurčitú a regulačný orgán nemá kompetenciu žiadať tieto údaje ani v rámci štátneho odborného dozoru.

K bodu 34:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 35:

Povinnosť absolvovať dve preškolenia za rok pre zamestnancov iných dráh ako železničných sa v aplikačnej praxi ukázala ako zbytočná. Vnútorné predpisy na týchto dráhach nepodliehajú tak často zmenám, aby bolo potrebné uskutočňovať dve preškolenia za rok. Dráhové podniky majú dlhodobo problém s nedostatkom prevádzkových zamestnancov a je pre nich príťaž, ak každý z týchto zamestnancov 2 dni v roku nemôže vykonávať svoju prácu, pretože sa musí zúčastniť preškolenia. V prípade potreby môže naďalej dráhový podnik uskutočniť viac preškolení za rok.

K bodu 36:

Úprava terminológie pre jednoznačný výklad zákona.

K bodu 37:

Rozdiel medzi psychoterapeutickou a psychologickou starostlivosťou je nielen v odlišnej odbornej terminológii, ale najmä v odlišnej forme prípravy psychológa na výkon certifikovanej pracovnej činnosti psychoterapia a certifikovanej pracovnej činnosti dopravná psychológia a s tým následne súvisiacimi kompetenciami dopravného psychológa a kompetenciami psychoterapeuta. Odbornú psychologickú starostlivosť v zmysle psychologickej intervencie má kompetenciu poskytnúť v prvom kontakte s účastníkom traumatizujúcej udalosti aj dopravný psychológ, ktorý neabsolvoval certifikačnú prípravu v certifikovanej pracovnej činnosti psychoterapia. Táto posttraumatická starostlivosť nie je psychoterapia, ale forma krízovej intervencie, po ktorej môže a nemusí nastúpiť psychoterapia (individuálne od účastníka a jeho zvládajúcich mechanizmov dopravný psychológ v prvom kontakte zhodnotí, či stačí jedno stretnutie, prípadne je vhodné ďalšie vedenie klienta  formou krízovej intervencie; resp. či je potrebné dlhodobé psychoterapeutické vedenie, ktoré následne odporučí klientovi absolvovať u psychoterapeuta). Krízová intervencia si spravidla vyžaduje kratšiu časovú dotáciu, o psychoterapii sa uvažuje z dlhodobého hľadiska.

Akákoľvek nehodová udalosť s následkami uvedenými v legislatíve je z psychologického hľadiska vnímaná ako traumatizujúca udalosť, ktorá môže výrazne ovplyvniť správanie a konanie účastníka. Intenzita vplyvu takejto udalosti závisí od závažnosti miery ohrozenia a zvládajúcich mechanizmov účastníka. Bezprostredne po nehodovej udalosti (alebo akejkoľvek inej traumatizujúcej udalosti) účastník nemusí na vedomej úrovni vnímať potrebu psychologickej pomoci. Následky takýchto udalostí však môžu spôsobiť hlboký duševný otras, ktorý môže mať vplyv na prežívanie a ďalšie konanie človeka a tento si vôbec nemusí uvedomovať, že to súvisí s traumatickou udalosťou. Aj s odstupom času môžu nastúpiť psychické a telesné príznaky, súvisiace s traumou, napr. opätovné prežívanie extrémneho zážitku, poruchy spánku (nespavosť, desivé sny), podráždenosť, úzkostné reakcie, nesústredenosť a s ňou spojená možná zvýšená chybovosť, pocity bezmocnosti, apatia. Pri neriešenej traume sa tieto príznaky môžu stať chronickými. Cieľom psychologickej intervencie by v obdobných prípadoch malo byť poskytnutie opory účastníkovi traumatickej udalosti, zmierniť jej následky, zamedziť rozvinutie príznakov do posttraumatickej reakcie a tým predchádzať psychickým poruchám, ktoré by mohli ohroziť bezpečný výkon človeka v práci. Čím skoršia je pomoc psychológa, tým je väčšia pravdepodobnosť, že traumatická udalosť nebude potlačená, následne je predpoklad, že intervencia bude menej časovo náročná a je predpoklad, že nebude potrebná dlhodobá psychoterapeutická starostlivosť. Toto by malo byť aj záujmom zamestnávateľa, pričom je dôležité nezamieňať si psychologickú starostlivosť za psychologické vyšetrenie.

K bodu 38:

Opatrenia a postupy uplatňované v prípade meškania vlakov spôsobené nehodou, mimoriadnou udalosťou alebo poruchou, ktorá zapríčinila dočasné vyradenie časti železničnej infraštruktúry z prevádzky, predstavuje dôležitý nástroj na riešenie problematiky meškania vlakov. Obsahom týchto opatrení a postupov je najmä čakací čas na prípojné vlaky, uprednostnenie jednotlivých kategórií vlakov alebo možnosť navýšenia čakacieho času v odôvodnených prípadoch.

K bodom 39 a 40:

Vzhľadom na skutočnosť, že vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 869/2014 z 11. augusta 2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy (Ú.v. EÚ L 239, 12.8.2014), v ktorom boli definované subjekty, ktoré môžu podať žiadosť o skúšku hospodárskej rovnováhy bolo zrušené a nahradené vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/1795 z 20. novembra 2018, ktorým sa stanovuje postup a kritériá uplatňovania skúšky hospodárskej rovnováhy podľa článku 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012) v platnom znení (ďalej len „smernica 2012/34/ES v platnom znení“), ktorom sa subjekty definujú len odkazom na smernicu 2012/34/ES v platnom znení, subjekty sa priamo špecifikujú.

K bod 41:

Pôvodne boli požiadavky na tvorbu cestovného poriadku transpozíciou smernice 2012/34/ES v platnom znení. Tá však bola neobvyklým spôsobom novelizovaná delegovaným rozhodnutím Komisie (EÚ) 2017/2075 zo 4. septembra 2017, ktorým sa nahrádza príloha VII k smernici 2012/34/ES v platnom znení. Keďže rozhodnutia nie je možné transponovať do vnútroštátneho práva, aby nevznikla duplicita právnej úpravy, za účelom prehľadnosti konečných užívateľov sa implementácia vykoná odkazom na predmetné rozhodnutie.

K bodu 42:

V prípade prvotnej prípravy cestovného poriadku má manažér infraštruktúry povinnosť vyvinúť maximálne úsilie pre to, aby vyhovel všetkým požiadavkám žiadateľov. V prípade, ak im nevyhovie, nastupuje proces koordinácie a v prípade neúspechu, nastáva preťaženie železničnej infraštruktúry. To však neplatí pri dodatočných požiadavkách, ako sa žiadatelia mylne domnievajú. Pre jednoznačný výklad zákona sa dopĺňa platné znenie.

K bodu 43:

Úpravou ustanovenia sa upravujú priority prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry pri preťaženej infraštruktúre v nadväznosti na verejné súťaže na výkon dopravných služieb vo verejnom záujme za účelom udržateľnosti výšky použitých verejných prostriedkov. Ustanovenie zabezpečí plnenie víťazných cenových ponúk v rámci verejných súťaží a eliminovanie nerealizovateľnosti víťaznej ponuky v zmysle súťažných podmienok a zásahu do počtu vlakových súprav na daný prevádzkový súbor a z toho prameniacej výslednej ceny za dopravné služby vo verejnom záujme.

K bodu 44:

Obmedziť alebo zastaviť prevádzku nie je potrebné len z dôvodu akútnej rekonštrukcie, modernizácie alebo obnovy, ale aj plánovanej. Zároveň sa v súlade s platnou legislatívou pridáva aj pojem modernizácia.

K bodu 45:

Ustanovením § 51 ods. 3 je transponované ustanovenie čl. 54 ods. 2 smernice 2012/34/ES v platnom znení. Anglické znenie predmetného ustanovenia smernice: „In an emergency and, where absolutely necessary, on account of a breakdown making the infrastructure temporarily unusable, the train paths allocated may be withdrawn without warning for as long as is necessary to repair the system.“ Aj v kontexte s ustanovením § 51 ods. 2 zákona, resp. čl. 54 ods. 1 smernice máme za to, že pojem „breakdown“ (porucha) uvedený v § 51 ods. 3 zákona, resp. čl. 54 ods. 2 smernice nezahŕňa len „technickú poruchu“, ale vo všeobecnosti udalosť, ktorá zapríčiní dočasné vyradenie časti železničnej infraštruktúry z prevádzky. Rovnako je podľa nášho názoru nelogické, aby manažér infraštruktúry mohol odňať vlakové trasy z dôvodu poruchy (napr. porucha zabezpečovacieho zariadenia), ale nemohol tak spraviť v prípade nehody, alebo mimoriadnej udalosti.

K bodu 46:

Doplnenie ustanovenia rieši dvojaký výklad prípadne svojvoľnosť výkladu procesu vyžiadania informácií a údajov regulačným orgánom na účel kontroly dodržiavania transparentných a nediskriminačných podmienok prístupu na železničnú infraštruktúru, k servisným zariadeniam a službám v nich poskytovaných.

K bodu 47

Zosúladenie terminológie s odsekom 3.

K bodu 48:

Čl. 42 smernice 2012/34/ES v platnom znení necháva na zvážení členského štátu, či bude požadovať predchádzajúce schválenie rámcovej dohody regulačným orgánom. Ukazuje sa (v rámci prípravy TTR Project - Timetabling and capacity redesign), že v praxi by výkon tejto kompetencie spôsoboval neprimerané komplikácie v procese uzatvárania rámcových dohôd. Samotný inštitút rámcových dohôd spadá do problematiky prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry manažérom infraštruktúry, ktorá je legislatívou SR ponechaná na manažéra infraštruktúry a regulačný orgán plní len kontrolnú a prípadne reparačnú funkciu tohto procesu (nie schvaľovaciu). Schvaľovanie (len) rámcových dohôd sa teda navyše aj systémovo vymyká takémuto nastaveniu. Následná kontrola rámcových dohôd z hľadiska ich transparentnosti a nediskriminácie je možná v rámci výkonu kompetencie regulačného orgánu podľa ustanovenia § 52 ods. 1 a ods. 3 písm. c) zákona.

K bodu 49:

Doplnenie kompetencií regulačného orgánu v nadväznosti na už prijaté ustanovenia zákona. Čo sa týka kompetencie konzultácie so zástupcami užívateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy, tie sa uskutočňujú v súlade so smernicou 2012/34/ES v platnom znení a na základe požiadavky zo strany Európskej komisie a ostatných regulačných orgánov na pravidelnej báze alebo podľa potreby aspoň raz za dva roky. Ich účelom je zohľadniť názory užívateľov služieb železničnej dopravy na železničný trh.

K bodu 50:

Rozšírenie ochrany obchodného tajomstva aj na prevádzkovateľov servisného zariadenia.

K bodu 51:

Spresňuje sa definícia železničného systému na území SR v zmysle pojmu „existujúci železničný systém“, ako ho vymedzuje smernica (EÚ) 2016/797 v platnom znení, ktorá v súčasnosti tvorí základ železničnej legislatívy EÚ. Na rozdiel od železničného systému EÚ, definovaného ako súbor viacerých subsystémov, existujúci systém tvoria infraštruktúra a vozidlá, ktoré ju používajú, pričom infraštruktúra sa člení na železničné trate a iné pevné zariadenia železničnej siete (traťová časť zabezpečovacieho zariadenia, elektrické trakčné zariadenia). Pojem železničné dráhy, ktorý obsahovala doterajšia definícia, v sebe zahŕňa okrem železničných tratí aj vlečky, na ktoré sa však ustanovenia štvrtej časti zákona nevzťahujú.

K bodu 52:

Vzhľadom na úpravu transeurópskej dopravnej siete v nariadeniach EÚ sa stali tieto ustanovenia obsolentnými.

K bodu 53:

Spresnenie pojmu „železničné infraštruktúry v súkromnom vlastníctve“ pre jednoznačnosť pri aplikácii predmetného ustanovenia na vlečky, v kontexte ustanovení právnych predpisov EÚ týkajúcich sa interoperability železničného systému.

K bodu 54:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 55:

V prípade absencie základných požiadaviek na niektoré časti subsystému alebo komponentu je možné použiť aj prijateľné prostriedky preukázania zhody, ktorými sú nezáväzné stanoviská vydané príslušným správnym orgánom v oblasti posudzovania zhody alebo aj nezáväzné stanoviská agentúry. Tieto stanoviská predstavujú minimálne požiadavky na posúdenie zhody, avšak po ich použití už nie je potrebný žiadny iný spôsob posúdenia zhody.

K bodu 56:

Vzhľadom na skutočnosť, že slovenskou technickou normou nie je možné prebrať právne záväzný akt Európskej únie, vypúšťa sa predmetná špecifikácia.

K bodu 57:

Úpravou sa dopĺňa odkaz na vykonávacie nariadenie, ktoré upravuje postup a minimálne požiadavky na uplatnenie si výnimky z technickej špecifikácie interoperability na subsystém alebo jeho časť.

K bodom 58 a 59:

Precíznejšia úprava postupu uplatnenia si výnimky vyplynula z prijatia vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2020/424 z 19. marca 2020 o predkladaní informácií týkajúcich sa neuplatňovania technických špecifikácií interoperability Komisii v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 v platnom znení v súlade s čl. 7 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení. Výnimky (okrem obnovy železničnej siete po nehode), ktoré predbežne schváli ministerstvo sa môžu uplatňovať až po ich schválení Európskou komisiou.

K bodu 60:

Prijateľným prostriedkom preukázania zhody môžu byť v súlade so smernicou o interoperabilite aj nezáväzné stanoviská Železničnej agentúry Európskej únie alebo bezpečnostného orgánu.

K bodu 61:

Úprava terminológie v nadväznosti na novú úpravu európskeho registra železničných vozidiel.

K bodu 62:

Úprava ustanovenia vyplýva z aplikačnej praxe, keďže posudzovanie zhody mimo technických špecifikácií interoperability sa môže týkať aj funkčných subsystémov.

K bodu 63:

Úprava terminológie v nadväznosti na novú úpravu európskeho registra železničných vozidiel.

K bodu 64:

Ide o zosúladenie zákonom stanovených obsahových náležitostí žiadosti o povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh s ustanoveniami kapitoly 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) a v súlade s článkom 21 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení.

K bodu 65:

Ide o zosúladenie zákonom stanovených obsahových náležitostí žiadosti o povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh s ustanoveniami kapitoly 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) a v súlade s článkom 21 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení.

K bodu 66:

Úprava terminológie v nadväznosti na novú úpravu ustanovení týkajúce sa európskeho registra železničných vozidiel a registra železničnej infraštruktúry.

K bodu 67:

Ide o zosúladenie zákonom stanovených obsahových náležitostí žiadosti o povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh s ustanoveniami kapitoly 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) a v súlade s článkom 21 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení.

K bodu 68:

Zmena a doplnenie ustanovení upravujúcich povoľovanie uvedenia železničných vozidiel na trh z dôvodu vypustenia ustanovení upravujúcich národný register železničných vozidiel z § 80 zákona, vyvolaného uskutočneným prechodom na registráciu železničných vozidiel do európskeho registra železničných vozidiel v súlade s čl. 47 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení. V kontexte doterajšieho znenia § 76 a jeho doplnenia o ustanovenia upravujúce registráciu do európskeho registra železničných vozidiel sa zmenou ods. 20 a doplnením ods. 27 zabezpečuje zachovanie správnej transpozície čl. 21 ods. 16 a 17 a čl. 47 ods. 7 uvedenej smernice do vnútroštátneho práva.

K bodu 69:

Železničná agentúra Európskej únie zriadila a vedie európsky register železničných vozidiel, v ktorom sa registrujú všetky železničné vozidlá, ktoré majú povolenie od Železničnej agentúry Európskej únie alebo bezpečnostného orgánu pre uvedenie na trh v železničnom systéme Únie. Ak bezpečnostný orgánu povolí uvedenie železničného vozidla na trh, musí zabezpečiť v súčinnosti s vlastníkom/držiteľom železničného vozidla, aby každé železničné vozidlo bolo súčasne zaregistrované v európskom registri železničných vozidiel. Registrácia nie je povinná pre mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu infraštruktúry, ktoré nevykonávajú dopravnú činnosť na príslušnej infraštruktúre v prevádzke podľa príslušných ustanovení právnych aktov Európskej únie a platnej vnútroštátnej legislatívy Slovenskej republiky. Registráciu v európskom registri vozidiel, zriadenom Železničnou agentúrou EÚ, vykonáva bezpečnostný orgán pre železničné dráhy SR, z čoho vyplynula potreba upraviť zákonom podrobnosti súvisiacich postupov, ktoré v súčasnosti nie sú upravené právnymi predpismi EÚ, vrátane náležitostí registrácie a zverejňovania informácií o vykonávaní medzinárodných sankcií.

K bodom 70 a 71:

Úprava terminológie v nadväznosti na novú úpravu ustanovení týkajúca sa európskeho registra železničných vozidiel a registra železničnej infraštruktúry.

K bodu 72:

Uvedené doklady sa dopĺňajú v súlade s vykonávacím aktom. Bez nich nemôže byť rozhodnutie vydané, na základe čoho musia byť upravené priamo ako náležitosť podania.

K bodu 73:

Vypustením ustanovení týkajúcich sa národného registra železničných vozidiel sa zákon zosúlaďuje s právnymi predpismi EÚ, pokiaľ ide o registráciu vozidiel uvedených na trh v rámci železničného systému EÚ. V zmysle čl. 47 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení a čl. 8 vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26. 10. 2018), mala registrácia v národnom registri prebiehať dovtedy, kým nebol uvedený do prevádzky európsky register vozidiel zriadený Železničnou agentúrou EÚ. Vzhľadom na funkčnosť európskeho registra, ktorý má byť používaný členskými štátmi na registráciu vozidiel od 16. júna 2021, ďalšie vedenie národného registra železničných vozidiel stratilo opodstatnenie. Vzhľadom na vypustenie ustanovení týkajúcich sa národného registra železničných vozidiel sa názov § 80 mení na „Register železničnej infraštruktúry“. Navrhovaným novým znením § 80, v ktorom sa v ods. 1 vypúšťa slovo „národný“ a v ods. 4 stanovujú nové úlohy bezpečnostného orgánu pre železničné dráhy a manažéra infraštruktúry, dochádza k spresneniu a zosúladeniu predmetných ustanovení s platnými právnymi predpismi EÚ, predovšetkým s čl. 49 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/777 zo 16. mája 2019 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2014/880/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019).

K bodu 74:

Legislatívno – technická úprava. Legislatívna zavedená v ustanovení § 22 ods. 8.

K bodu 75:

Podľa platnej právnej úpravy bezpečnostné osvedčenie môže vydať buď bezpečnostný orgán, ak železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu len na území Slovenskej republiky alebo Železničná agentúra Európskej únie, ak železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu na území SR alebo vo viacerých členských štátoch. V aplikačnej praxi nastávajú prípady, keď vnútroštátny bezpečnostný orgán žiada zaslanie výročnej správy o bezpečnosti od železničných podnikov, ktoré prevádzkujú železničnú dopravu na území SR, ale nevydával im bezpečnostné osvedčenie.

K bodom 76 a 77:

V prípade zistenia bezpečnostného rizika je potrebné okamžite uplatňovať bezpečnostné opatrenia ako napríklad zastaviť dráhové vozidlo, ukončiť prevádzku železničnej trate, pokiaľ jej technický stav nezaručuje bezpečnosť prevádzkovania dráhových vozidiel. V nadväznosti na tieto neodkladné opatrenia sa vylučuje aj odkladný účinok rozhodnutia.

V súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 (Ú. v. EÚ L 90, 6. 4. 2018) a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/763 z 9. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení železničným podnikom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 129, 25.5.2018) v platnom znení má žiadateľ možnosť požiadať vnútroštátny bezpečnostný orgán o konzultácie alebo poradenstvo pred podaním žiadosti o vydanie bezpečnostného osvedčenia alebo pred podaním žiadostí o povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh alebo povolenie typu železničného vozidla. Žiadosť predkladá žiadateľ prostredníctvom jednotného kontaktného miesta spolu s príslušnou dokumentáciou. Účelom predbežného zapojenia je predbežne posúdiť dokumentáciu a určiť verziu špecifikácií technických špecifikácií interoperability, ako aj vnútroštátnych predpisov, ktoré sa majú následne použiť pri podaní žiadosti o povolenie.

K bodu 78:

Doplnené znenie negatívneho vymedzenia, ktorých druhov dráh sa piata časť týkajúca sa bezpečnosti železničného systému nevzťahuje. Vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí sa v súlade s § 110 ods. 3 primerane vzťahuje na všetky druhy dráh, pokiaľ to nevylučuje povaha veci alebo osobitný zákon.

K bodu 79:

Úprava ustanovenia rozlišuje oproti pôvodnému zneniu povinnosti voči poškodeným a rodinným príslušníkom obetí, zároveň pomoc v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. L 315, 3. 12. 2007) obsahuje širšiu pomoc ako podanie sťažnosti a psychologickú podporu.

K bodu 80:

Úprava kompetencie v súvislosti s rozhodovaním o výnimkách a ich predkladaní na schválenie Európskej komisii v súlade s § 70 ods. 5 až 8.

K bodu 81:

Ako špecifický prípad môže byť navrhnutý funkčný alebo štrukturálny subsystém.

K bodu 82:

Úprava kompetencie vzhľadom na doplnenie možnosti prevádzkovania električkovlakov.

K bodu 83:

Vzhľadom na ochranu osobných údajov sa zoznam skúšobných komisárov na webovom sídle ministerstva nezverejňuje.

K bodu 84:

Doplnenie kompetencie vzhľadom na novonavrhovanú úpravu § 14 ods. 3.

K bodu 85:

Náležitosti žiadosti o dotáciu, ako aj metodológiu výpočtu nákladov, kalkuláciu a iné podrobnosti o poskytovaní dotácie sa zverejnia spolu s výzvou na podávanie žiadostí o dotáciu.

K bodu 86:

V zmysle časti 1 kapitoly 1.8 odsek 1.8.4 dodatku C – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF), zmluvné štáty RID oznámia sekretariátu OTIF adresy príslušných orgánov a nimi menovaných organizácií, ktoré sú podľa vnútroštátneho práva spôsobilé implementovať RID. Navrhovaným ustanovením sa do zákona dopĺňa Dopravný úrad ako orgán príslušný na implementovanie odseku 1.8.6.1. kapitoly 1.8 časti 1 dodatku C tohto dohovoru.

K bodu 87:

Podľa platného znenia mohol bezpečnostný orgán uznať orgán pre posudzovanie rizík, ktoré sa používajú na posúdenie vplyvu zmien na úrovne bezpečnosti v rámci železničného systému a sektora, len v rámci posúdenia systému riadenia bezpečnosti, teda orgánom pre posúdenie mohol byť len manažér infraštruktúry alebo železničný podnik. Orgánom pre posúdenie rizík však môže byť aj iná organizácia alebo jej časť, pokiaľ spĺňa podmienky a kritéria prílohy II vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009, preto sa úpravou ustanovenia rozširuje kompetencia bezpečnostného orgánu o ďalší druh uznania.

K bodu 88:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 89:

Úprava kompetencie vzhľadom na novonavrhovanú úpravu prevádzky registrov.

K bodu 90:

Zosúladenie terminológie s § 25 zákona tak, aby z ustanovenia bolo jasné, že sa týka aj preukazu na vedenie dráhového vozidla na špeciálnej dráhe.

K bodu 91:

V súlade s § 47 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov sa dopĺňa povinnosť vyplývajúca z aplikačnej praxe. Zároveň v zmysle časti 1 kapitoly 1.8 odsek 1.8.4 dodatku C – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF), zmluvné štáty RID oznámia sekretariátu OTIF adresy príslušných orgánov a nimi menovaných organizácií, ktoré sú podľa vnútroštátneho práva spôsobilé implementovať RID. Navrhovaným ustanovením sa do zákona dopĺňa Dopravný úrad ako orgán príslušný na implementovanie odseku 1.8.6.1. kapitoly 1.8 časti 1 dodatku C tohto dohovoru.

K bodu 92:

Úprava kompetencie Dopravného úradu vzhľadom na novonavrhovaný § 22a.

K bodu 93:

Doplnenie kompetencie Dopravného úradu, nakoľko na základe platnej právnej úpravy účinnej do 15. 06. 2020 vydával dodatočné povolenie na uvedenie železničného vozidla do prevádzky. V prípade zistenia nedostatkov alebo nedodržiavania povinností absentuje kompetencia na odňatie predmetného povolenia.

K bodom 94 a 95:

Navrhovaná úprava vyplynula z dôvodu komplexného monitoringu štátneho odborného dozoru v železničnom sektore. Je to z dôvodu aplikovaných zmien v akreditovaní subjektov zodpovedných za údržbu železničných vozidiel z uznaných na akreditované a s tým spojená aplikácia posúdenia spoločnej bezpečnostnej metódy už uznanými subjektami zo strany bezpečnostného orgánu Slovenskej republiky a Slovenskej národnej akreditačnej služby.

K bodu 96:

Doplnenie právneho základu na poskytovanie osobných údajov zamestnanca Dopravného úradu a vyšších územných celkov za účelom vydania preukazu na výkon štátneho dozoru na dráhach.

K bodu 97:

Prioritným dokladom kontrolóra je preukaz vydaný ministerstvom, ktorý zároveň oprávňuje kontrolóra na výkon štátneho dozoru. Preukazovať sa preukazom vydaným ministerstvom a služobným preukazom pri výkone štátneho dozoru je zbytočný duplicitný úkon.

K bodu 98:

Pre osoby, ktoré vykonávajú štátny dozor je požiadavka vypracovania protokolu priamo na mieste z aplikačného hľadiska ťažko realizovateľná. Výkon štátneho odborného dozoru, ak zákon o dráhach neustanovuje inak, sa vykonáva podľa základných pravidiel kontrolnej činnosti zákona NR SR č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov. Požiadavka vypracovania protokolu priamo na mieste bude zachovaná vypracovaním priebežného protokolu podľa § 13 ods. 2 zákona o kontrole v štátnej správe. V prípade, ak to vyžaduje stav predmetu kontroly priamo na mieste v určenom čase, vypracujú osoby vykonávajúce štátny dozor priebežný protokol podľa tohto ustanovenia.

K bodu 99:

Súčasná výška spodnej sadzby sankcie je pre menších prevádzkovateľov servisných zariadení likvidačná, preto navrhujeme jej úpravu. Zároveň dopĺňame správny delikt aj o neplnenie povinností podľa osobitného predpisu, teda vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcich sa železničnej dopravy, ktorého obsahom sú ďalšie povinnosti prevádzkovateľov servisných zariadení, ktorých plnenie nie je v súčasnej dobe vynútiteľné žiadnou sankciou. Ide pritom o také základné povinnosti, ako je napr. zverejnenie opisu servisného zariadenia a cenníka.

K bodu 100:

Úprava správnych deliktov v nadväznosti na povinnosti vlastníkov alebo držiteľov železničných vozidiel vo vzťahu k európskemu registru železničných vozidiel.

K bodu 101:

Subjektívna prekluzívna lehota 6 mesiacov je príliš krátke časové obdobie hlavne s ohľadom na lehoty trvania výkonu štátneho dozoru a jeho uzatvorenia s kontrolovaným subjektom, čo v praxi spôsobuje problém. Konanie je potrebné začať skôr ako je ukončený štátny dozor a vzhľadom na prieťahy konania zo strany subjektov, ktoré porušujú povinnosti uložené týmto zákonom, to nie je možné.

K bodom 102 a 103:

Precizovanie ustanovenia o preukázaní bezúhonnosti aj voči osobám pochádzajúcim z tretích štátov. Zároveň sa vymedzuje kategória trestných činov, aby boli podmienky preukazovania bezúhonnosti určené jasne, presne a zrozumiteľne. Skutková podstata žiadneho trestného činu podľa zákona č. 300/2005 Z. z. Trestný zákon neobsahuje súvislosť s prevádzkou dráhy, s dopravou na dráhe alebo s vedením dráhového vozidla. Takúto informáciu je možné zistiť len zo samotného rozhodnutia, ktoré Generálna prokuratúra Slovenskej republiky v súvislosti s evidenciou registra trestov k dispozícii nemá. Obsahom výpisu z registra trestov sú paragrafové znenia, nie samotný opis skutku. V takomto prípade je vyhodnocovanie splnenia podmienok bezúhonnosti na základe výpisu z registra trestov ťažko vykonateľné.

K bodu 104:

Vylúčenie správneho konania na vydávanie stanoviska na účel vymedzenia spôsobov splnenia základných požiadaviek.

K bodu 105:

Zosúladenie pojmov.

K bodom 106 a 107:

Ustanovenie upravuje posudzovanie zhody s vnútroštátnymi predpismi, pri ktorom sa nevydáva ES certifikát o overení, ale len certifikát o overení, nakoľko sa v tomto systéme nepreukazuje overenie zhody s príslušnými TSI, ale len s vnútroštátnymi predpismi.

K bodu 108:

Úpravou sa precizuje súbor dokumentácie, ktorú je potrebné predložiť k žiadosti o udelenie výnimky.

K bodu 109:

Vzhľadom na zdobrovoľnenie technických noriem sa pridáva možnosť použitia iných technických špecifikácií.

K bodu 110:

Definícia pojmu „vlečka“, ktorá je v ustanovení § 2 ods. 5 zákona, zodpovedá anglickému pojmu „private siding“, avšak slovo „private“ neoznačuje formu vlastníctva, ale formu prístupu, teda, že nejde o verejne prístupnú infraštruktúru. Naproti tomu pojem „siding“, ktorý je uvedený v tej časti definície, ktorá definuje, čo je jej súčasťou, je potrebné chápať ako manipulačné koľaje, ktoré sa nachádzajú pri súvislej železničnej trati a sú na ňu súvisle napojené, a ktoré tiež slúžia na prevádzkovanie železničnej dopravy, napr. na posun v dopravniach a nejde teda o vlečky v zmysle ustanovenia § 2 ods. 5 zákona.

K bodu 111:

Legislatívno – technická úprava vzhľadom na zrušenie predmetných smerníc.

K bodu 112:

Vypustenie zrušeného vykonávacieho rozhodnutia Komisie.

K bodu 113:

Zosúladenie pojmov so zákonom č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a novonavrhovanou úpravou špeciálnych dráh pre jednoznačný výklad.

**Čl. II**

K bodom 1 a 2:

Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania aj po zavedení 50 % zníženia poplatku pri elektronickom podaní.

K bodom 3 až 6:

Zníženie poplatku pre špeciálne dráhy, ktorý nezodpovedal reálnym nákladom štátu na úkony a konania. Prevádzkovateľmi špeciálnych dráh sú zväčša neziskové organizácie a občianske združenia, pre ktoré bolo vo viacerých prípadoch náročné získať finančné prostriedky na zaplatenie správneho poplatku pri jeho súčasnej výške.

K bodu 7 :

Zosúladenie terminológie s platným znením zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Zvýšenie poplatku za vydanie duplikátu dokladu v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania.

K bodu 8:

Doplnenie poplatkov za úkony vykonávané Dopravným úradom vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania.

K bodom 9 a 10:

Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na vydanie technických preukazov, ktoré boli v minulosti tlačené externým subjektom na náklady žiadateľa a v súčasnosti je ich tlač realizovaná priamo na Ministerstve dopravy SR. Zjednotenie výšky poplatku za technické preukazy.

K bodu 11:

Z dôvodu prechodu Slovenskej republiky z decentralizovanej registrácie železničných vozidiel na centralizovanú formu registrácie železničných vozidiel v európskom registri vozidiel upravenom osobitným predpisom, vykonávacím Rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES, došlo k výlučnému podávaniu žiadostí registračnému subjektu formou elektronického formulára. V súlade s § 6 ods. 2 zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov, ak sa úkony a konania vykonávajú na základe návrhu podaného elektronickými prostriedkami, sadzba poplatku je 50 % z poplatku uvedeného podľa sadzobníka. Z dôvodu dlhodobého nezvyšovania poplatkov súvisiacich s registračnými úkonmi vo vzťahu k železničným vozidlám a 50% zníženiu poplatku, nastáva skutočnosť, že náklady štátu na súvisiace úkony a konania nie sú pokryté, pričom úlohy kladené na registračný subjekt v súvislosti s registráciou v európskom registri vozidiel sa neustále zvyšujú. Rovnako je tomu aj pri povoľovaní uvedenia železničných vozidiel na trh, pri ktorom je príslušný na konanie Dopravný úrad ako bezpečnostný orgán Slovenskej republiky, pri ktorom sa rovnako žiadosť podáva len prostredníctvom jednotného kontaktného miesta podľa osobitného predpisu, článku 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11.mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004, teda elektronickými prostriedkami. Je nutné poznamenať, že aj pri povoľovaní železničných vozidiel na trh sa podávajú väčšinou žiadosti v elektronickej podobe podľa osobitného predpisu o elektronickej podobe výkonu verejnej moci, nakoľko žiadateľmi sú väčšinou výlučne právnické osoby. Z dôvodu prechodu Slovenskej republiky z decentralizovanej registrácie železničných vozidiel na centralizovanú formu registrácie železničných vozidiel v európskom registri vozidiel je zároveň potrebné z príslušných položiek sadzobníka správnych poplatkov potrebné vypustiť slovo „národného“ registra železničných vozidiel.

K bodom 12 až 14:

Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania aj po zavedení 50 % zníženia poplatku pri elektronickom podaní.

K bodu 15:

Zosúladenie terminológie s platným znením zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia zvyšujúcich sa nákladov štátu na úkony a konania pre zvyšovanie počtu úloh registračného subjektu v súvislosti s registráciou v európskom registri vozidiel.

K bodom 16 a 17:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 18:

Doplnenie poplatkov za nové úkony vykonávané Dopravným úradom vyplývajúce z vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení a vykonávacieho nariadenie Komisie (EÚ) 2018/763 z 9. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení železničným podnikom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) 653/2007 v platnom znení vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania.

K bodom 19 a 20:

Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaných poplatkov v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania.

K bodom 21 až 23:

Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania aj po zavedení 50 % zníženia poplatku pri elektronickom podaní.

K bodu 24:

Doplnenie poplatku za úkon vykonávaný Dopravným úradom vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania.

K bodu 25:

Doplnenie poplatku za úkon vykonávaný Ministerstvom dopravy SR vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania.

K bodu 26:

Legislatívno – technická úprava.

K bodu 27:

Doplnenie poplatkov za úkony vykonávané Dopravným úradom vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania vzhľadom na novú kompetenciu vydávania licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru.

K bodu 28 a 29:

Zosúladenie terminológie s platným znením vyhlášky č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach, určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach v znení neskorších predpisov. Zvýšenie dlhodobo nezvyšovaného poplatku v záujme zabezpečenia pokrytia nákladov štátu na úkony a konania. Zlúčenie preskúmania odbornej spôsobilosti a vystavenia oprávnenia, preskúmanie odbornej spôsobilosti sa bude vykonávať v rámci procesu vydávania oprávnenia. Poplatok stanovený vo výške zodpovedajúcej nákladom štátu na úkony a konania.

K bodu 30:

Legislatívno – technická úprava.

**Čl. III**

Návrhom zákona sa zavádza nové koľajové vozidlo „električkovlak“, ktorý sa môže pohybovať po električkovom koľajovom páse v cestnej premávke, a z toho dôvodu je potrebné doplniť električkovlak do zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**Čl. IV**

K bodom 1 a 2:

Vzhľadom na osobitnú povahu prepravných podmienok pre bicykle a osobitnej tarify pre bicykle navrhujeme upraviť samostatne.

K bodom 3 a 4:

Doterajšie požiadavky pre vlečkárov, ktorí zachádzali na železničnú sieť boli neprimerane prísne, ako ukázala aplikačná prax, preto sa upravujú zavedením nového inštitútu licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru za súčasného udržania bezpečnosti. O licenciu na zachádzanie na železničnú infraštruktúru si môže požiadať podnik, ktorého predmetom činnosti nie je poskytovanie dopravných služieb s cieľom zabezpečovať železničnú prepravu tovaru a osôb, ale ktorý zabezpečuje prepravu tovaru pre vlastnú potrebu po vlastnej alebo súkromnej infraštruktúre, ktorá je zaústená do železničnej trate a ktorý potrebuje obmedzený prístup k železničnej infraštruktúre pre zachádzanie do určenej prípojovej stanice. Práva a povinnosti týchto podnikov a manažéra infraštruktúry zákon ponecháva na zmluvné dojednanie, keďže je ich potrebné vymedziť pre každý prípad individuálne. Na železničnú infraštruktúru za účelom zaručenia bezpečnosti môžu zachádzať len technicky spôsobilé železničné vozidlá, ktoré riadia odborne spôsobilé osoby.

K bodu 5 a 6:

Precizovanie ustanovenia o preukázaní bezúhonnosti aj voči osobám pochádzajúcim z tretích štátov.

K bodom 7 a 8:

Preukázanie požiadavky odbornej spôsobilosti je postačujúce z pohľadu jednej osoby. Pre žiadateľov o licenciu je splnenie kumulatívnej podmienky odbornej spôsobilosti štatutárneho zástupcu alebo aspoň jedného z členov štatutárneho orgánu aj v prípade, že má stanoveného zodpovedného zástupcu neúmerná a často nesplniteľná, pričom z pohľadu účelu sledovaného zákonom sa v praxi preukázala aj neopodstatnená. Zároveň sa pre jednoznačný výklad zákona dopĺňa definícia zodpovedného zástupcu.

K bodu 9:

Skúsenosti z nehôd za posledných 5 rokov ukazujú, že v rámci poskytovania dopravných služieb na železničnej dráhe je potrebné nastaviť minimálne poistné krytie   
na uvedenú výšku. Stanovenie výšky poistného krytia na základe minuloročných skúseností posilní právnu istotu osôb, ktorým bola spôsobená škoda a odstráni výskyt právnych sporov nastávajúcich v prípadoch, kedy je poistné krytie nedostatočné. Presné stanovenie výšky tohto krytia odstráni zbytočné predlžovanie správnych konaní o vydanie licencie z dôvodu preukazovania primeranosti poistenia krytia záväzkov.

K bodu 10:

Preukázanie požiadavky odbornej spôsobilosti je dostačujúce iba jednej osoby.

K bodu 11:

Úprava povinnosti vyplývajúcej z aplikačnej praxe oznamovať všetky zmeny týkajúce sa náležitostí licencie počas jej platnosti.

K bodu 12:

Upresnenie ustanovenia. Povinnosti, ktoré musí držiteľ licencie dodržiavať, sú stanovené aj v zákone č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodu 13:

Účelom ustanovenia je zníženie administratívnej záťaže fyzických osôb a právnických osôb. V súlade so zákonom č. 177/2018 Z. z. o niektorých opatreniach na znižovanie administratívnej záťaže využívaním informačných systémov verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o byrokracii) je licenčný orgán oprávnený získavať a používať údaje evidované v informačných systémoch verejnej správy, ktoré sú potrebné na overenie finančnej spôsobilosti železničného podniku ako sú účtovná závierka, zoznam daňových dlžníkov, zoznam dlžníkov na poistnom atď.

K bodu 14:

Počas obdobia pandémie cestujúci odmietali dodržiavať protipandemické opatrenia. Účelom úpravy ustanovenia je stanoviť právny základ na dodržiavanie prípadných protipandemických opatrení do budúcna za účelom zachovania zdravia a prípadného nešírenia vírusu v dopravných prostriedkoch a priestoroch určených pre cestujúcich.

K bodu 15:

Legislatívno – technická úprava.

K bodom 16 a 17:

Slovenská republika má jeden z najnižších podielov intermodálnej prepravy na dopravnom trhu. Pre zvýšenie jej podielu a priblíženie sa vyspelým členským krajinám je potrebné poskytnúť stimuly vo forme cielenej podpory. Po konzultáciách s prevádzkovateľmi kombinovanej dopravy na našom území navrhujeme poskytovať prioritne cielenú podporu pre novo vznikajúce prepravné prepojenia v nesprevádzanej kontinentálnej kombinovanej doprave v rámci Slovenskej republiky a medzi Slovenskou republikou a inými krajinami Európskej únie alebo tretími krajinami Európy a Ázie po pevnine alebo riečnou dopravou už od štádia skupinových a jednotlivých zásielok, ktoré zvyčajne predchádzajú konečnému cieľu – zavedeniu pravidelnej linky ucelených kyvadlových vlakov alebo riečnych liniek medzi dvoma alebo viacerými vnútrozemskými intermodálnymi terminálmi vrátane koncových a počiatočných cestných rozvozov na vykládku k príjemcovi alebo nakládku k odosielateľovi. V určitých prípadoch je možné podporiť aj rozšírenie existujúcich pravidelných liniek kombinovanej dopravy. Keďže sa uvažuje s podporou z rozpočtu SR, podporené môžu byť prepravy realizované na území SR. Z európskeho prípadne ázijského pohľadu je dĺžka trasy po území SR najkratšia, preto aby podpora mala zmysel a bola pre operátorov zaujímavá, navrhovaná intenzita pomoci je najviac 49% oprávnených nákladov vzniknutých na území SR. Táto výška pomoci je bežne akceptovaná a poskytovaná v členských štátoch EÚ.

K bodu 18:

Úprava ustanovenia pre jednoznačný výklad zákona, že dotácie sa poskytujú len na základe vyhlásenej výzvy a v závislosti od alokovaných finančných prostriedkov pre daný účel.

K bodu 19:

Zohľadňujúc technický pokrok, vývoj a skúseností s prepravou nebezpečných tovarov došlo k rozšíreniu okruhu činností, ktoré bežne pod pojem preprava nepatrili, avšak boli zaradené pod pojem prepravy nebezpečného tovaru. Z uvedeného dôvodu je potrebná výslovná a exaktná úprava pojmu preprava nebezpečného tovaru, ktorá bude v súlade s  medzinárodnými predpismi RID a Prílohy 2 k SMGS.

K bodom 20 a 21:

Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS sú pre Slovenskú republiku záväzné a tranzit nebezpečného tovaru cez územie Slovenskej republiky musí spĺňať aj v prípade prepravy po širokorozchodnej trati podmienky obidvoch predpisov.

K bodu 22:

Pravidlá prepravy nebezpečného tovaru platné pre medzinárodnú nákladnú dopravu podľa RID sa vzťahujú na každý druh kombinovanej dopravy vrátane vodnej a leteckej dopravy. V tomto prípade nejde výlučne o kombinovanú dopravu v kombinácii s cestnou dopravou.

K bodu 23:

Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS sú pre Slovenskú republiku záväzné a tranzit nebezpečného tovaru cez územie Slovenskej republiky musí spĺňať aj v prípade prepravy po širokorozchodnej trati podmienky obidvoch predpisov.

K bodu 24:

Preprava výbušných látok, ktoré sú zaradené medzi nebezpečný tovar, je preprava podľa RID aj podľa Prílohy 2 k SMGS, pričom v uvedených predpisoch patria   
do triedy I nebezpečných tovarov. Regulačný orgán môže v povolení určiť osobitné bezpečnostné požiadavky, ktoré je nevyhnutné dodržať na zníženie rizika všeobecného ohrozenia a na prevenciu nehody pri ich preprave.

K bodu 25:

Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS sú pre Slovenskú republiku záväzné a tranzit nebezpečného tovaru cez územie Slovenskej republiky musí spĺňať aj v prípade prepravy po širokorozchodnej trati podmienky obidvoch predpisov.

K bodu 26:

Na prepravu nebezpečného tovaru sa výslovne vzťahuje tento zákon a v prípade, nedodržania jeho ustanovení, nie je možné vykonávať prepravu nebezpečného tovaru.

K bodu 27:

Medzinárodné predpisy Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) alebo príloha 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS sú aktualizované každé 2 roky. Vzhľadom na vyššie uvedenú skutočnosť nie je potrebné uvádzať konkrétnu výnimku, ktorá sa o 2 roky môže zmeniť. Účelnejšie je riadiť sa ustanoveniami o výnimkách špecifikovaných priamo vo vyššie spomenutých medzinárodných predpisoch.

K bodu 28:

Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS sú pre Slovenskú republiku záväzné a tranzit nebezpečného tovaru cez územie Slovenskej republiky musí spĺňať aj v prípade prepravy po širokorozchodnej trati podmienky obidvoch predpisov.

K bodu 29:

## Exaktné označenie dokumentu - osvedčenie o odbornej spôsobilosti, ktorý vystavuje príslušný orgán, resp. organizácia nim poverená na vykonávanie skúšok podľa ustanovenia 1.8.3.10 a nasl. RID, uchádzačovi po úspešnom absolvovaní skúšky z jeho strany.

K bodu 30:

Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, preto Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS sú pre Slovenskú republiku záväzné a tranzit nebezpečného tovaru cez územie Slovenskej republiky musí spĺňať aj v prípade prepravy po širokorozchodnej trati podmienky obidvoch predpisov.

K bodu 31:

V súčasnosti, keďže Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, a Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS sú pre Slovenskú republiku záväzné, nie je možné dohodnúť osobitné podmienky, ktoré by sa líšili od tých, ktoré sú stanovené vyššie uvedenými predpismi. Toto ustanovenie malo význam v čase, kedy Slovenská republika ešte nebola zmluvnou stranou SMGS a tak mohla odlišne upraviť podmienky prepravy nebezpečného tovaru z Ukrajiny na územie Slovenskej republiky.

K bodu 32:

Predkladanie originálov dokladov alebo ich osvedčených alebo overených kópií je pre žiadateľov zbytočne administratívne a finančne zaťažujúce, najmä z dôvodu, že ide o podklad správneho konania, ktorého hodnovernosť si správny orgán pred vydaním rozhodnutia v prípade pochybností môže kedykoľvek overiť. V daných prípadoch ide o doklady, ktoré môže, v rámci zákonného splnomocnenia na predkladanie žiadostí, za zamestnanca ako náležitosti podania dokladať zamestnávateľ, ktorému už v pracovnom vzťahu boli tieto doklady predložené zamestnancom, za účelom preukázania uvedených skutočností v pracovnom vzťahu. Zamestnávateľ však často nedisponuje ich originálmi, len kópiami, nakoľko ich po overení vráti zamestnancovi alebo disponuje originálom, ktorý si potrebuje ponechať v rámci svojej evidencie a kontroly zamestnancov. V praxi absentuje právna úprava týkajúca sa prípadov straty, odcudzenia, poškodenia alebo zničenia preukazu rušňovodiča a preklenutie tohto obdobia bez vlastníctva novo vystaveného preukazu rušňovodiča, aj keď v aplikačnej praxi sa využíva.

K bodu 33:

Ustanovuje sa vek 19 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo, ale len na území Slovenskej republiky a pre rýchlosť do 65 km/h. Čl. 10 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007, [o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/AUTO/?uri=celex:32007L0059) v platnom znení ustanovuje vek 20 rokov pre osobu, ktorá vedie železničné vozidlo v rámci viacerých štátov Európskej únie. Zníženie veku v rámci územia Slovenskej republiky vyplynulo z otvárania nových študijných odborov na stredných školách, ktoré budú čiastočne pripraviť uchádzačov na výkon povolania rušňovodič. V prípade úspešného absolvovania maturitnej skúšky, dokončenia odbornej prípravy v vzdelávacom zariadení a úspešnom vykonaní skúšky, do dosiahnutia veku 20 rokov, môžu absolvovať zácvik u dopravcu, pre ktorého budú vykonávať túto profesiu.

K bodom 34 a 35:

Pojem železničná infraštruktúra nie je exaktný, keďže zahŕňa aj pozemky pod koľajami, inžinierske stavby, prístupové cesty pre cestujúcich atď. Harmonizované doplnkové osvedčenie obsahuje len trate a traťové úseky, z ktorých má rušňovodič poznanie a zoznam železničných vozidiel, na ktorých má oprávnenie jazdiť. Vzhľadom na skutočnosť, že pojem železničná infraštruktúra je široký pojem, jednotlivé subjekty si ho v praxi vykladajú rôzne.

K bodu 36 a 37:

Skúšky rušňovodičov môžu vykonávať len skúšajúci, ktorí majú uznanie v súlade s rozhodnutím Komisie z 22. novembra 2011 o kritériách uznávania stredísk odbornej prípravy zúčastňujúcich sa na odbornej príprave rušňovodičov, o kritériách uznávania skúšajúcich pracovníkov rušňovodičov a o kritériách organizácie skúšok v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (2011/765/EÚ) (ďalej len „rozhodnutie2011/765/EÚ“). Vyhlásenia o uznaní skúšajúceho doteraz bezpečnostný orgán vydával na základe rozhodnutia 2011/765/EÚ. Pre lepšiu prehľadnosť a ucelený pohľad na problematiku vzdelávania a skúšania rušňovodičov, sa dotknuté ustanovenia dopĺňajú do zákona.

K bodu 38:

Precíznejšia úprava kompetencie.

K bodu 39:

Pridanie kompetencie bezpečnostnému orgánu vzhľadom na úpravu § 30 ods. 6.

K bodu 40:

Náležitosti žiadosti o dotáciu, ako aj metodológiu výpočtu nákladov, kalkuláciu a iné podrobnosti o poskytovaní dotácie sa zverejnia spolu s výzvou na podávanie žiadostí o dotáciu.

K bodu 41:

V zmysle časti 1 kapitoly 1.8 odsek 1.8.4 dodatku C – Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF), zmluvné štáty RID oznámia sekretariátu OTIF adresy príslušných orgánov a nimi menovaných organizácií, ktoré sú podľa vnútroštátneho práva spôsobilé implementovať RID. Navrhovaným ustanovením sa do zákona dopĺňa kompetencia Dopravného úradu, na základe ktorej môže, na základe poverenia - menovania regulačného orgánu pre prepravu nebezpečného tovaru v železničnej doprave, ktorým je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, vydávať osvedčenie o školení bezpečnostného poradcu na prepravu nebezpečného tovaru v železničnej doprave a vykonávať skúšky odbornej spôsobilosti bezpečnostného poradcu na prepravu nebezpečného tovaru v železničnej doprave.

K bodu 42:

V rámci výkonu štátneho odborného dozoru sa zisťuje, či sú dodržané požiadavky tohto zákona a vykonávacích predpisov, ako aj ustanovenia medzinárodných predpisov, ktoré sú pre Slovenskú republiku záväzné, najmä Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), prílohy 2 Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS a ako aj právne záväzných aktov Európskej Únie, ktoré sa vzťahujú na dopravu na dráhach a na postavenie, práva a povinnosti dopravcov a cestujúcich.

K bodu 43:

Doplnenie právneho základu na poskytovanie osobných údajov zamestnanca Dopravného úradu a vyšších územných celkov za účelom vydania preukazu na výkon štátneho dozoru v doprave na dráhach.

K bodu 44:

Prioritným dokladom kontrolóra je preukaz vydaný ministerstvom, ktorý zároveň oprávňuje kontrolóra na výkon štátneho dozoru. Preukazovať sa preukazom vydaným ministerstvom a služobným preukazom pri výkone štátneho dozoru je zbytočný duplicitný úkon.

K bodu 45:

Ustanovením sa v súlade s aplikačnou praxou umožňuje prizvať na výkon štátneho dozoru zamestnancov iných orgánov, právnických osôb alebo fyzické osoby, najmä expertov z dozorovanej činnosti.

K bodu 46:

Ustanovením sa v súlade s aplikačnou praxou umožňuje vyzvať osobu, ktorá vedie dráhové vozidlo alebo obsluhuje lanovú dráhu alebo osobu, ktorá vykonáva činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe, aby sa podrobila vyšetreniu, či nie je pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky, ktorá môže znížiť jej schopnosť bezpečne viesť vozidlo alebo vykonávať činnosti dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe, keďže takáto kompetencia v zákone chýbala a orgán štátneho dozoru nemal na základe čoho v danom prípade konať.

K bodu 47:

Pre osoby, ktoré vykonávajú štátny dozor je požiadavka vypracovania protokolu priamo na mieste z aplikačného hľadiska ťažko realizovateľná. Výkon štátneho odborného dozoru, ak zákon o doprave na dráhach neustanovuje inak, sa vykonáva podľa základných pravidiel kontrolnej činnosti zákona NR SR č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov. Požiadavka vypracovania protokolu priamo na mieste bude zachovaná vypracovaním priebežného protokolu podľa § 13 ods. 2 zákona o kontrole v štátnej správe. V prípade, ak to vyžaduje stav predmetu kontroly priamo na mieste v určenom čase, vypracujú osoby vykonávajúce štátny dozor priebežný protokol podľa tohto ustanovenia.

K bodu 48:

V zmysle citovaného striktného citovaného ustanovenia bol rušňovodič neadekvátne postihnutý sankciou zákazu činnosti aj za menšie porušenia, ktoré neboli nehodami, čím dochádzalo k nevýznamnému dopadu na plynulosť dopravy.

K bodu 49:

Vzhľadom na vypustenie povinnosti železničného podniku predkladať licenčnému orgánu každoročne do 30. júna doklady preukazujúce trvanie finančnej spôsobilosti je potrebné vypustiť aj sankciu za porušenie predmetnej povinnosti.

K bodu 50:

Úprava sankcie v nadväznosti na novú povinnosť v § 13 ods. 8.

K bodu 51:

Úprava správnych deliktov vzhľadom na novonavrhovanú právnu úpravu k novému inštitútu licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru.

K bodu 52:

Subjektívna prekluzívna lehota 6 mesiacov je príliš krátke časové obdobie hlavne s ohľadom na lehoty trvania výkonu štátneho dozoru a jeho uzatvorenia s kontrolovaným subjektom, čo v praxi spôsobuje problém. Konanie je potrebné začať skôr ako je ukončený štátny dozor a vzhľadom na prieťahy konania zo strany subjektov, ktoré porušujú povinnosti uložené týmto zákonom, to nie je možné.

K bodu 53:

Nevyhnutné opatrenia je potrebné prijať bezodkladne, keďže sa vydávajú len v prípade vážneho ohrozenia prevádzky dráhy a dopravy na dráhe. Vydávanie týchto opatrení v súlade so správnym poriadkom by zbytočne predlžovalo čas ich vydania a uplatnenia.

K bodu 54:

V súčasnosti, keďže Slovenská republika je zmluvnou stranou  Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) a Dohody o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS, a Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) - Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a príloha 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS sú pre Slovenskú republiku záväzné, a keďže aplikácia medzinárodných predpisov bola zavedená do § 23 a nasl. zákona, osobitné ustanovenie o použití prílohy 2 k Dohode o medzinárodnej železničnej preprave tovaru SMGS už nie je potrebné.

K bodu 55:

Úprava prechodných ustanovení k zavedeniu nových právnych inštitútov v aplikačnej praxi.

K bodu 56:

Zosúladenie a upresnenie pojmov.

K bodu 57:

Zosúladenie pojmov s novonavrhovaným § 28 ods. 1.

K bodu 58:

Do transpozičnej prílohy zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov sa vkladá transpozičný odkaz na delegovanú smernicu Komisie (EÚ) 2020/1833 z 2. októbra 2020, ktorou sa menia prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES, pokiaľ ide o prispôsobenie vedeckému a technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 408, 4. 12. 2020), ktorú Slovenská republika prebrala do svojho právneho poriadku uverejnením oznámenia o zmenách a doplnkoch Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID). Pre úplne prebratie predmetnej smernice je však potrebné uviesť v príslušných právnych predpisoch aj odkaz na uvedenú smernicu, pretože podľa článku 2 ods. 1 smernice (EÚ) č. 2020/1833 „členské štáty uvedú v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu“.

**Čl. V**

Účinnosť zákona sa navrhuje 1. júna 2023.

Bratislava 22. februára 2023

**Eduard Heger, v. r.**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Andrej Doležal, v. r.**

minister dopravy

Slovenskej republiky