ZBIERKA ZÁKONOV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2005

Vyhlásené: 25.03.2005 Vyhlásená verzia v Zbierke zákonov Slovenskej republiky

Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.

109

ZÁKON

z 9. februára 2005,

ktorým sa mení a dopĺňa zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 164/1996 Z. z. o dráhach a o zmene zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov a o zmene zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Národná rada Slovenskej republiky sa uzniesla na tomto zákone:

Čl. I

Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 164/1996 Z. z. o dráhach a o zmene zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov v znení zákona č. 58/1997 Z. z., zákona č. 260/2001 Z. z., zákona č. 416/2001 Z. z., zákona č. 114/2004 Z. z. a zákona č. 725/2004 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. § 2 sa dopĺňa odsekmi 9 až 11, ktoré znejú:

„(9) Sieťou je celá železničná infraštruktúra vo vlastníctve alebo v správe prevádzkovateľa dráhy.

(10) Vlakovou cestou je kapacita dopravnej cesty potrebná na jazdu vlaku medzi dvomi miestami za určité časové obdobie.

(11) Tarifa upravuje sadzby na výpočet základného cestovného a prepravného, príplatkov a zliav z neho a ďalších úhrad spojených s prepravou osôb, zvierat a vecí na dráhe, ako aj podmienky, za akých sa sadzby uplatňujú.“

2. Za § 4 sa vkladá § 4a, ktorý znie:

„§ 4a

(1) Európsky železničný systém tvoria železničné dráhy na území členských štátov Európskej únie (ďalej len „členský štát") určené rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady ako súčasť európskej dopravnej siete, vybudované alebo modernizované pre vysokorýchlostnú železničnú dopravu alebo pre konvenčnú železničnú dopravu alebo kombinovanú dopravu a dráhové vozidlá prevádzkované na týchto dráhach, uvedené v prílohe č. 1.

(2) Železničná dráha, na ktorej je prevádzkovaná vysokorýchlostná železničná doprava, je dráha, ktorá spĺňa požiadavky na rýchlosť dráhových vozidiel nad 200 km/h.

(3) Železničná dráha, ktorá spĺňa požiadavky na rýchlosť dráhových vozidiel do 200 km/h, určená pre osobnú alebo nákladnú dopravu a kombinovanú dopravu, je dráha konvenčná.

(4) O zaradení železničnej dráhy do európskeho železničného systému a o zmenách tohto zaradenia rozhoduje ministerstvo (§ 65 písm. f).“.

3. Za § 5 sa vkladá § 5a, ktorý vrátane nadpisu znie:

„§ 5a
Ochrana dráhy

(1) Bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy sa nesmie vstupovať na dráhu a v obvode dráhy na miesta, ktoré nie sú prístupné verejnosti, okrem prípadov ustanovených osobitným predpisom,[1a]) a nesmú sa v obvode dráhy vykonávať činnosti, ktoré sú podnikaním.

(2) Zakazuje sa vstupovať na dráhu a do obvodu dráhy okrem

a) dráhy a jej obvodu, ak je dráha vedená na pozemnej komunikácii,

b) dráhy a jej obvodu v mieste križovania dráhy s pozemnou komunikáciou,

c) priestorov určených pre verejnosť, nástupíšť a prístupových ciest k nim a priestorov v budovách, ktoré sa nachádzajú v obvode dráhy, ak sú v nich vykonávané služby súvisiace s prevádzkovaním dráhy a dopravy na dráhe,

d) verejne prístupných účelových komunikácií v obvode dráhy,

e) voľných plôch, ktoré sú vzdialené najmenej 5 m od osi krajnej koľaje dráhy.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 1a znie:

„1a) Napríklad § 10 zákona č. 656/2004 Z. z. o energetike a o zmene niektorých zákonov.“.

4. V § 7 ods. 2 písm. b) sa slová „200 km/h“ nahrádzajú slovami „160 km/h“.

5. V § 17 ods. 1 sa vypúšťajú slová „alebo fyzickej osobe“.

6. V § 17 odsek 3 znie:

„(3) Ak subjekty uvedené v odseku 2 odmietnu prevádzkovanie dráhy, vlastník je oprávnený ponúknuť celoštátnu alebo regionálnu dráhu na prevádzkovanie inej oprávnenej právnickej osobe; ak ide o električkovú, trolejbusovú, špeciálnu alebo lanovú dráhu, inej oprávnenej právnickej osobe alebo fyzickej osobe.“.

7. § 20 znie:

„§ 20

a) umožniť dopravcovi, ktorý má platnú licenciu, pridelenú kapacitu dopravnej cesty a bezpečnostné osvedčenie, na základe zmluvy prevádzkovanie dopravy na dráhe; uzatvorenú zmluvu je prevádzkovateľ dráhy povinný predložiť príslušnému dráhovému správnemu úradu na schválenie,

b) zabezpečiť dopravcom prístup k službám poskytovaným prevádzkovateľom dráhy spôsobom, aby nedošlo k zvýhodneniu niektorého z dopravcov; rozsah služieb a zoznam doplnkových služieb je uvedený v prílohe č. 2,

c) poskytnúť za úhradu na nevyhnutne potrebný čas svoju dopravnú cestu inému prevádzkovateľovi dráhy na objazdy nezjazdného úseku dráhy, ak táto nezjazdnosť bola spôsobená živelnou udalosťou, nehodou alebo mimoriadnou udalosťou,

d) vytvárať podmienky na výstavbu manipulačných, skladovacích a prekladacích zariadení kombinovanej dopravy v obvode dráhy, ako aj umožniť manipuláciu s tovarmi a nákladovými jednotkami kombinovanej dopravy,

e) vytvárať podmienky na zabezpečenie priechodnosti nákladových jednotiek kombinovanej dopravy na vybraných tratiach,

f) uskutočňovať spoločné rokovania s dopravcami o plánovanej údržbe dráhy,

g) poskytnúť žiadateľom o pridelenie kapacity dopravnej cesty informácie o voľnej kapacite a v lehote piatich pracovných dní odpovedať na požiadavky na jednotlivé vlakové cesty,

h) zabezpečiť, aby jeho príjmy pozostávajúce z tržieb za výkony, zo zisku z iných činností a štátnej pomoci boli v rovnováhe s výdavkami na celoštátnu alebo regionálnu dráhu.

i) vyberať cenu za používanie dopravnej cesty podľa regulácie cien určenej príslušným dráhovým správnym úradom,

j) zabezpečiť, aby ceny pre dopravcov, ktorí zabezpečujú služby rovnakého charakteru, boli nediskriminačné a boli v súlade so zásadami určenými v sieťovom vyhlásení (§ 38h),

k) zabezpečiť ochranu obchodného tajomstva,[10a])

l) príjmy za používanie dopravnej cesty používať na financovanie svojej činnosti podľa tohto zákona.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 10a znie:

„10a) § 17 Obchodného zákonníka.“.

8. § 21 vrátane nadpisu znie:

„§ 21
Cestovný poriadok

(1) Cestovný poriadok verejnej osobnej dopravy na dráhe je súhrn údajov o pohybe vlakov prepravujúcich osoby, zvieratá a veci, ktorý sa má uskutočniť na dopravnej ceste počas určeného obdobia. Prevádzkovateľ celoštátnej a regionálnej dráhy vychádza pri vypracovaní cestovného poriadku z požiadaviek dopravcov.

(2) Návrh cestovného poriadku a návrh jeho zmien je prevádzkovateľ celoštátnej a regionálnej dráhy povinný prerokovať pred jeho zverejnením so žiadateľmi o pridelenie kapacity dopravnej cesty a samosprávnym krajom, ktorého územím dráha prechádza.

(3) Prevádzkovateľ celoštátnej a regionálnej dráhy najneskôr 11 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku zabezpečí určenie predbežných medzinárodných vlakových ciest.

(4) Cestovný poriadok na celoštátnej dráhe a jeho zmeny nadobúdajú platnosť dňom určeným v dohode európskych železničných správ.

(5) Cestovný poriadok na regionálnej dráhe a jeho zmeny nadobúdajú platnosť najskôr 15. deň po jeho zverejnení.

(6) Dopravca, ktorý má na základe licencie prevádzkovať verejnú osobnú dopravu na električkovej, trolejbusovej, špeciálnej alebo na lanovej dráhe, je povinný predložiť pred začatím prevádzkovania dopravy na dráhe cestovný poriadok na schválenie obci, v ktorej sa nachádza východisková stanica dráhy.

(7) Cestovný poriadok na električkovej, trolejbusovej, špeciálnej a lanovej dráhe a jeho zmeny nadobúdajú platnosť najskôr 48 hodín po jeho zverejnení.

(8) Ministerstvo ustanoví všeobecne záväzným právnym predpisom spôsob vypracovania, obsah a zverejňovanie cestovného poriadku dráh.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 11 sa vypúšťa.

9. § 22 vrátane nadpisu znie:

„§ 22
Zmluva o prevádzkovaní celoštátnej alebo regionálnej dráhy

(1) Vlastník dráhy uzatvára s prevádzkovateľom dráhy zmluvu o prevádzkovaní celoštátnej alebo regionálnej dráhy; ak ide o zabezpečenie potrieb obrany štátu, vlastník dráhy uzatvára zmluvu o prevádzkovaní celoštátnej alebo regionálnej dráhy po dohode s Ministerstvom obrany Slovenskej republiky. Zmluva sa uzatvára najmenej na obdobie jedného roka.

(2) Zmluvou vlastník dráhy určí požadované kvantitatívne a kvalitatívne parametre železničnej siete, riadiacich a zabezpečovacích systémov a ďalších potrieb vlastníka dráhy.

(3) Zmluvou sa prevádzkovateľovi dráhy určujú aj podmienky na zabezpečenie vonkajšej a vnútornej ochrany štátu.

(4) Zmluva musí obsahovať spôsob zabezpečenia vyrovnaného hospodárenia prevádzkovateľa dráhy.“.

10. § 23 až 24b sa vypúšťajú.
Poznámka pod čiarou k odkazu 11a sa vypúšťa.

11. V § 27 ods. 1 písm. a) sa vypúšťajú slová „o prevádzkovaní dopravy na dráhe“.

12. V § 28 písm. c) sa vypúšťajú slová „zdravotne postihnutých osôb a“.

13. V § 28 sa za písmeno c) vkladá nové písmeno d), ktoré znie:

„d) zabezpečiť na žiadosť cestujúceho v dráhových vozidlách technické a personálne podmienky na prepravu osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie,“.
Doterajšie písmeno d) sa označuje ako písmeno e).

14. V § 28a ods. 1 písm. c) sa slová „§ 46a“ nahrádzajú slovami „§ 46b“.

15. V § 29 ods. 3 písm. d) sa slová „zdravotne postihnutých osôb“ nahrádzajú slovami „osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie“.

16. V § 29a ods. 3 sa na konci bodka nahrádza bodkočiarkou a pripájajú sa tieto slová: „ak ide o prepravu nebezpečného tovaru na úseku vnútroštátnej prepravy, ministerstvo môže na základe žiadosti dopravcu alebo prepravcu alebo výrobcu alebo dovozcu udeliť výnimku z povinnosti postupovať podľa týchto podmienok.“.

17. § 29a sa dopĺňa odsekmi 5 až 7, ktoré znejú:

„(5) Bezpečnostný poradca musí byť držiteľom osvedčenia o školení bezpečnostného poradcu na prepravu nebezpečného tovaru v železničnej doprave. Na účel získania osvedčenia žiadateľ o osvedčenie musí absolvovať školenie a úspešne vykonať skúšku v súlade s medzinárodnou zmluvou.[13ca])

(6) Osvedčenie o školení bezpečnostného poradcu vydáva ministerstvo alebo ním poverená právnická osoba, ktorá preukáže technickú spôsobilosť, spoľahlivosť a nezávislosť. Vydané osvedčenie musí byť v súlade so vzorom uvedeným v medzinárodnej zmluve.[13ca])

(7) Príslušným úradom na uzatváranie osobitných dohôd na prepravu nebezpečného tovaru s inými štátmi, ako aj na konanie v iných veciach týkajúcich sa prepravy nebezpečného tovaru vo vzťahu k iným štátom a na zastupovanie Slovenskej republiky ako členského štátu a členského štátu medzinárodnej zmluvy[13ca]) je ministerstvo.“.

18. Za § 29a sa vkladá § 29b, ktorý vrátane nadpisu znie:

„§ 29b
Informačný systém

(1) Ministerstvo v rámci jednotného informačného systému vo vnútroštátnej a medzinárodnej osobnej a nákladnej železničnej doprave sleduje a vyhodnocuje

a) vývoj ponuky kapacít, najmä počet prevádzkovateľov dráhy a dopravcov, ich finančnú spôsobilosť a počet vozidiel,

b) objem realizovaného dopravného výkonu a vývoj dopytu po prepravných a dopravných výkonoch,

c) vývoj nákladov a cien,

d) pravidelnosť a bezpečnosť dopravy.

(2) Príslušný dráhový správny úrad, dopravca, prevádzkovateľ dráhy, prepravca a zasielateľ vybraní podľa štatistických metód sú povinní poskytnúť ministerstvu údaje podľa odseku 1. Ministerstvo je povinné pri prijímaní, spracúvaní, uchovávaní a distribúcii údajov zabezpečiť ich ochranu pred zneužitím.“.

19. V § 30 odsek 1 znie:

„(1) Zmluvou o výkonoch vo verejnom záujme pri prevádzkovaní dopravy na dráhe (ďalej len „zmluva o prevádzkovaní dopravy") sa dopravca zaväzuje poskytnúť štátu, samosprávnemu kraju alebo obci výkony, ktoré by z hľadiska svojich obchodných záujmov neposkytoval vôbec alebo neposkytoval v požadovanom rozsahu pre ich ekonomickú nevýhodnosť, a štát, samosprávny kraj alebo obec sa zaväzuje dopravcovi uhradiť za tieto výkony preukázateľnú stratu.“.

20. V § 30 ods. 2 sa vypúšťajú slová „na dráhe“.

21. V § 30 odsek 3 znie:

„(3) Zmluvu o prevádzkovaní dopravy uzatvára s dopravcom

a) na celoštátnej alebo regionálnej dráhe štát zastúpený ministerstvom po dohode s Ministerstvom financií Slovenskej republiky a príslušným dráhovým správnym úradom; ak ide o zabezpečenie potrieb obrany štátu, aj po dohode s Ministerstvom obrany Slovenskej republiky, ak ide o zabezpečenie dopravných potrieb štátu, alebo samosprávny kraj, ak ide o zabezpečenie základnej dopravnej obslužnosti jeho územného obvodu,

b) na električkovej, trolejbusovej alebo špeciálnej dráhe obec, ak ide o zabezpečenie základnej dopravnej obslužnosti územia obce.“.

22. V § 30 ods. 8 sa slová „alebo jednotke územnej samosprávy“ nahrádzajú slovami „samosprávnemu kraju alebo obci“.

23. V § 30 odsek 9 znie:

„(9) Zmluva o prevádzkovaní dopravy

a) na celoštátnej a regionálnej dráhe sa uzatvára po schválení zákona o štátnom rozpočte na príslušný rok najmenej na obdobie jedného roka maximálne do výšky finančných prostriedkov určených v štátnom rozpočte na príslušný rok; pri uzatváraní zmluvy o prevádzkovaní dopravy dbá samosprávny kraj, aby základná dopravná obslužnosť bola zabezpečená vzájomným prepojením verejnej osobnej dopravy na dráhe s verejnou pravidelnou autobusovou dopravou,[13ce])

b) na električkovej, trolejbusovej a špeciálnej dráhe sa uzatvára po schválení zákona o štátnom rozpočte na príslušný rok najmenej na obdobie jedného roka.“.

24. V § 30 ods. 10 sa vypúšťajú slová „na dráhe“ a slová „jednotky územnej samosprávy“ sa nahrádzajú slovami „samosprávny kraj alebo obec“.

25. V § 30a ods. 1 sa slová „o výkonoch vo verejnom záujme“ nahrádzajú slovami „o prevádzkovaní dopravy“.

26. V § 30a ods. 2 úvodnej vete sa slová „vo verejnom záujme“ nahrádzajú slovami „o prevádzkovaní dopravy“.

27. V § 30a ods. 2 písmeno a) znie:

„a) samosprávny kraj alebo obec zo svojho rozpočtu, ak ide o zabezpečenie základnej dopravnej obslužnosti jeho územného obvodu,“.

28. V § 30a v celom odseku 3 sa slová „o výkonoch vo verejnom záujme“ nahrádzajú slovami „o prevádzkovaní dopravy“.

29. V § 30a ods. 4 sa vypúšťajú slová „na dráhe“.

30. V § 30b sa za slovo „obvodu“ vkladá slovo „samosprávneho“.

31. § 31 vrátane nadpisu znie:

„Oprávnenie

§ 31

(1) Prevádzkovať celoštátnu dráhu môže právnická osoba a prevádzkovať regionálnu dráhu môže právnická osoba alebo fyzická osoba len na základe povolenia na prevádzkovanie dráhy.

(2) Prevádzkovať dopravu na celoštátnej alebo regionálnej dráhe môže právnická osoba na základe

a) platnej licencie vydanej príslušným úradom členského štátu, ktorou sa uznáva spôsobilosť právnickej osoby poskytovať dopravné služby na zabezpečenie prepravy osôb, zvierat a vecí na dráhe,

b) pridelenej kapacity dopravnej cesty,

c) platného bezpečnostného osvedčenia a

d) uzavretej zmluvy s prevádzkovateľom dráhy.

(3) Prevádzkovať vlečku, električkovú, trolejbusovú, lanovú alebo špeciálnu dráhu môže právnická osoba alebo fyzická osoba len na základe povolenia na prevádzkovanie dráhy.

(4) Prevádzkovať dopravu na vlečke, električkovej, trolejbusovej, lanovej alebo špeciálnej dráhe môže právnická osoba alebo fyzická osoba na základe licencie a uzavretej zmluvy o prevádzkovaní dopravy na dráhe, ak nie je prevádzkovateľ dráhy a dopravca jedna osoba.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 14 sa vypúšťa.

32. V § 32 písm. b) sa čiarka na konci nahrádza bodkočiarkou a pripájajú sa tieto slová: „ak ani jeden člen štatutárneho orgánu nie je odborne spôsobilý, môže štatutárny orgán ustanoviť odborne spôsobilého zodpovedného zástupcu; to neplatí pre celoštátne a regionálne dráhy,“.

33. V § 32 sa vypúšťa písmeno c).
Doterajšie písmeno d) sa označuje ako písmeno c).

34. Za § 32 sa vkladá § 32a, ktorý vrátane nadpisu znie:

„§ 32a
Zodpovedný zástupca

(1) Zodpovedným zástupcom sa rozumie fyzická osoba, ktorá je odborne spôsobilá (§ 34) na prevádzkovanie dráhy alebo prevádzkovanie dopravy na dráhe podľa tohto zákona.

(2) Funkciu zodpovedného zástupcu možno vykonávať len pre jednu fyzickú osobu alebo pre jednu právnickú osobu.

(3) Zodpovedným zástupcom právnickej osoby nemôže byť člen dozornej rady alebo iného kontrolného orgánu právnickej osoby.

(4) Ak zodpovedný zástupca nebude v priebehu platnosti povolenia na prevádzkovanie dráhy alebo platnosti licencie vykonávať svoju funkciu, fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá je držiteľom povolenia na prevádzkovanie dráhy alebo licencie, je povinná do 15 dní ustanoviť nového zodpovedného zástupcu a bezodkladne to oznámiť príslušnému dráhovému správnemu úradu.“.

35. § 33 znie:

„§ 33

a) ak ide o celoštátnu alebo regionálnu dráhu, ten, kto bol právoplatne odsúdený za úmyselný trestný čin alebo za trestný čin súvisiaci s povoľovanou činnosťou, alebo za trestný čin súvisiaci s činnosťou, na ktorú sa udeľuje licencia, alebo bol právoplatne odsúdený za trestný čin neodvedenia dane a poistného alebo skrátenia dane a poistného, alebo za trestný čin porušovania predpisov o obehu tovaru v styku s cudzinou v prípade podniku, ktorý chce vykonávať cezhraničnú prepravu tovaru podliehajúceho colným predpisom,

b) ak ide o vlečku, električkovú, trolejbusovú, lanovú alebo špeciálnu dráhu, ten, kto bol právoplatne odsúdený za úmyselný trestný čin alebo za trestný čin súvisiaci s povoľovanou činnosťou podľa tohto zákona alebo s činnosťou, na ktorú sa udeľuje licencia.“.

36. V § 34 ods. 1 písm. a) sa slová „v odbore prevádzkovania dráh“ nahrádzajú slovami „v riadiacej činnosti pri prevádzkovaní príslušného druhu dráhy“.

37. V § 34 ods. 1 písm. b) sa slová „v odbore prevádzkovania dopravy na dráhe“ nahrádzajú slovami „v riadiacej činnosti pri prevádzkovaní dopravy na príslušnom druhu dráhy“.

38. § 34a sa dopĺňa odsekom 3, ktorý znie:

„(3) Žiadateľ sa nepovažuje za finančne spôsobilého, ak má nedoplatky na daniach alebo na odvodoch na zdravotné, dôchodkové a nemocenské poistenie a na poistenie v nezamestnanosti alebo ak bol naňho vyhlásený konkurz alebo bol zamietnutý návrh na vyhlásenie konkurzu pre nedostatok majetku.“.

39. § 34b sa dopĺňa odsekom 3, ktorý znie:

„(3) Žiadateľ sa nepovažuje za finančne spôsobilého, ak má nedoplatky na daniach alebo na odvodoch na zdravotné, dôchodkové a nemocenské poistenie a na poistenie v nezamestnanosti alebo ak bol naňho vyhlásený konkurz alebo bol zamietnutý návrh na vyhlásenie konkurzu pre nedostatok majetku.“.

40. V § 35 ods. 2 písm. c) sa na konci pripájajú slová „alebo ním ustanoveného zodpovedného zástupcu; to neplatí pre celoštátne a regionálne dráhy“.

41. V § 35 ods. 4 sa vypúšťa písmeno g).
Doterajšie písmeno h) sa označuje ako písmeno g).

42. Za § 38 sa vkladajú § 38a až 38m, ktoré vrátane nadpisov znejú:

„§ 38a
Žiadosť o udelenie licencie na prevádzkovanie dopravy na celoštátnej alebo regionálnej dráhe

(1) Žiadosť o udelenie licencie musí obsahovať

a) obchodné meno, sídlo, právnu formu, ako aj meno, priezvisko a bydlisko osoby alebo osôb, ktoré sú jej štatutárnym orgánom,

b) identifikačné číslo, ak bolo pridelené,

c) údaje o rozsahu a množstve dopravy v určitom časovom období,

d) údaje o počte a druhu prevádzkovaných dráhových vozidiel,

e) dobu, na akú sa žiada udelenie licencie,

f) údaje o odbornej spôsobilosti zamestnancov zodpovedných za bezpečnosť a podrobnosti týkajúce sa školenia zamestnancov.

(2) K žiadosti o udelenie licencie žiadateľ pripojí

a) odpis z registra trestov všetkých členov štatutárneho orgánu nie starší ako tri mesiace,

b) výpis z obchodného registra,

c) doklad preukazujúci odbornú spôsobilosť aspoň jedného z členov štatutárneho orgánu,

d) doklady preukazujúce finančnú spôsobilosť (§ 34b),

e) doklad o zaplatení správneho poplatku.

Licencia na prevádzkovanie dopravy na celoštátnej alebo regionálnej dráhe

§ 38b

(1) Licenciu udeľuje na základe žiadosti príslušný dráhový správny úrad.

(2) Príslušný dráhový správny úrad licenciu neudelí, ak žiadateľ nespĺňa podmienky na udelenie licencie.

(3) Príslušný dráhový správny úrad v rozhodnutí o udelení licencie určí podmienky na prevádzkovanie dopravy na dráhe týkajúce sa najmä bezpečnosti dopravy na dráhe.

(4) Licencia vydaná príslušným úradom členského štátu je platná na celom území Slovenskej republiky.

§ 38c

a) obchodné meno, sídlo, právnu formu, ako aj meno, priezvisko a bydlisko osoby alebo osôb, ktoré sú jej štatutárnym orgánom,

b) identifikačné číslo, ak bolo pridelené,

c) dátum začatia prevádzkovania dopravy na dráhe.

§ 38d

(1) Príslušný dráhový správny úrad rozhodne o zmene licencie, ak

a) je to nevyhnutné na dodržanie záväzkov vyplývajúcich z medzinárodnej zmluvy,

b) sa zmenili údaje uvedené v žiadosti o udelenie licencie, ktoré boli podkladom na jej udelenie.

(2) Držiteľ licencie je povinný oznámiť a predložiť príslušnému dráhovému správnemu úradu zmeny údajov, ktoré boli obsahom žiadosti o vydanie licencie, do 15 dní od vzniku zmien. Príslušný dráhový správny úrad s ohľadom na rozsah oznámených zmien rozhodne o prípadnej zmene alebo odňatí licencie a informuje Európsku komisiu.

§ 38e

(1) Príslušný dráhový správny úrad môže licenciu odňať, ak držiteľ licencie

a) porušuje povinnosti ustanovené týmto zákonom,

b) neplní podmienky určené v licencii.

(2) Príslušný dráhový správny úrad odníme licenciu, ak držiteľ licencie

a) požiadal o odňatie licencie,

b) je v konkurznom konaní.

(3) O odňatí licencie príslušný dráhový správny úrad informuje Európsku komisiu.

§ 38f

a) dňom zániku právnickej osoby, ktorá je držiteľom licencie,

b) dňom právoplatnosti rozhodnutia príslušného dráhového správneho úradu o odňatí licencie.

Prideľovanie kapacity dopravnej cesty

§ 38g

(1) Kapacitou dopravnej cesty je možnosť naplánovať na určité časové obdobie vlakové cesty požadované na úseku dopravnej cesty.

(2) Prevádzkovateľ dráhy na účely prevádzkovania dopravy na dráhe prideľuje žiadateľom dopravnú cestu podľa rozsahu jej technickej kapacity maximálne na dobu trvania platnosti cestovného poriadku.

(3) Prevádzkovateľ dráhy je pri prideľovaní kapacity povinný postupovať tak, aby kapacita dopravnej cesty bola prideľovaná spravodlivým a nediskriminačným spôsobom.

(4) Pridelenú kapacitu nemožno previesť na iného dopravcu.

§ 38h

(1) Prevádzkovateľ dráhy po prerokovaní so žiadateľmi o pridelenie kapacity dopravnej cesty spracuje najneskôr 16 mesiacov pred platnosťou cestovného poriadku sieťové vyhlásenie, ktoré zverejní vo Vestníku Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií (ďalej len „vestník dopravy").

(2) Sieťové vyhlásenie musí obsahovať

a) charakter dopravnej cesty a jej kapacitu, ktorá je dostupná pre dopravcov,

b) zásady, kritériá a podmienky prideľovania kapacity dopravnej cesty,

c) zásady spoplatňovania dopravnej cesty,

d) podmienky prístupu na dopravnú cestu,

e) podmienky na prideľovanie kapacity dopravnej cesty na obdobie presahujúce platnosť cestovného poriadku a zásady uzatvárania rámcových zmlúv o rezervácii kapacity s dopravcom,

f) podmienky vzdania sa pridelenej kapacity pri jej nevyužívaní,

g) podmienky odobratia pridelenej kapacity pri jej nevyužívaní alebo čiastočnom využívaní vrátane informácie o cene za nevyužívanie pridelenej kapacity,

h) postupy a kritériá používané v prípade preťaženej dopravnej cesty,

i) princípy, ktorými sa riadi koordinačný proces,

j) informácie o cene za použitie dopravnej cesty,

k) náležitosti žiadosti o pridelenie kapacity dopravnej cesty,

l) podrobnosti o obmedzeniach využitia dopravnej cesty v prípade jej údržby,

m) určenie rezervnej kapacity dopravnej cesty pre mimoriadne prípady a postup pri jej využívaní.

§ 38i

(1) Žiadosť o pridelenie kapacity dopravnej cesty môže podať

a) dopravca, ktorý má platnú licenciu,

b) dopravca, ktorý je v rámci Európskej únie oprávnený prevádzkovať nákladnú železničnú dopravu alebo kombinovanú dopravu na dráhach zaradených do európskeho železničného systému,

c) medzinárodné združenie oprávnených železničných podnikov, ktoré majú sídlo v rôznych členských štátoch, na pridelenie kapacity na dráhach zaradených do európskeho železničného systému.

(2) Žiadosť o pridelenie kapacity dopravnej cesty podáva žiadateľ prevádzkovateľovi dráhy po zverejnení sieťového vyhlásenia, najneskôr do 12 mesiacov pred dňom platnosti cestovného poriadku.

§ 38j

(1) Prevádzkovateľ dráhy pridelí kapacitu dopravnej cesty, pokiaľ žiadateľ splnil podmienky na pridelenie kapacity určené v zverejnenom sieťovom vyhlásení a kapacita dopravnej cesty to dovoľuje; pritom postupuje tak, aby nedošlo k zvýhodneniu niektorého žiadateľa. Prevádzkovateľ dráhy je oprávnený prednostne prideliť kapacitu dopravnej cesty žiadateľovi, ktorý zabezpečuje dopravnú obslužnosť zmluvou o prevádzkovaní dopravy a ktorého hlavným predmetom podnikania je verejná doprava na dráhe. Kapacitu dopravnej cesty pridelí na dobu platnosti cestovného poriadku.

(2) Prevádzkovateľ dráhy prideľuje kapacitu dopravnej cesty za cenu určenú príslušným dráhovým správnym úradom vymedzením rámcových časových trás vlakov.

(3) Ak nie je možné uspokojiť všetky uplatnené požiadavky na pridelenie kapacity dopravnej cesty, je prevádzkovateľ dráhy oprávnený vykonať koordináciu požiadaviek a navrhnúť všetkým žiadateľom v primeranej miere inú kapacitu dopravnej cesty, ktorá nezodpovedá v plnom rozsahu jednotlivým žiadostiam, alebo prideliť kapacitu dopravnej cesty dražbou. Koordináciou je postup, ktorým sa prevádzkovateľ dráhy a

žiadatelia pokúšajú riešiť konfliktné situácie, ktoré vznikajú pri požiadavkách na kapacitu dopravnej cesty.

(4) Ak žiadateľ nesúhlasí s vykonanou koordináciou požiadaviek, oznámi svoj nesúhlas písomne do troch pracovných dní odo dňa doručenia návrhu na pridelenie kapacity dopravnej cesty prevádzkovateľovi dráhy, ktorý o ňom rozhodne najneskôr do 10 pracovných dní odo dňa doručenia nesúhlasu žiadateľa.

(5) Ak po koordinácii požiadaviek nie je možné primerane uspokojiť všetky požiadavky na kapacitu dopravnej cesty, musí prevádzkovateľ dráhy vyhlásiť príslušný úsek dopravnej cesty za preťažený. Preťaženou dopravnou cestou je úsek dopravnej cesty, na ktorom aj po koordinácii požiadaviek na jeho kapacitu nemôže byť po určitú dobu plne uspokojený dopyt po kapacite.

(6) Ak bola dopravná cesta vyhlásená ako preťažená, prevádzkovateľ dráhy vykoná kapacitnú analýzu, ktorú musí ukončiť do dvoch mesiacov po tom, ako bola dopravná cesta vyhlásená za preťaženú.

(7) Kapacitná analýza obsahuje dôvody preťaženia a opatrenia, ktoré môžu znížiť preťaženie. Každé opatrenie musí zahŕňať najmä presmerovanie a časové preloženie dopravných služieb, zmeny cestovnej rýchlosti a zlepšenie dopravnej cesty.

(8) Prevádzkovateľ dráhy po šiestich mesiacoch po ukončení kapacitných analýz predloží príslušnému dráhovému správnemu úradu plán na zvýšenie kapacity vypracovaný po konzultácii s dopravcami na preťaženej dopravnej ceste.

(9) Plán na zvýšenie kapacity musí obsahovať dôvody preťaženia, predpokladaný vývoj prepravy, prekážky v rozvoji dopravnej cesty, možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane predpokladaných zmien v cenách za použitie dopravnej cesty.

(10) Ak bola vlaková cesta v priebehu minimálne jedného mesiaca využitá pod kapacitu stanovenú v sieťovom vyhlásení, musí prevádzkovateľ dráhy požiadať dopravcu o vzdanie sa nároku na vlakovú cestu.

(11) Nevyužitú kapacitu dopravnej cesty prideľuje prevádzkovateľ dráhy žiadateľom v priebehu platnosti cestovného poriadku podľa časového poradia podania žiadostí o pridelenie kapacity; prednostne pridelí nevyužitú kapacitu dopravnej cesty žiadateľovi, ktorý má potvrdené štátom zabezpečovať dopravnú obslužnosť územia zmluvou o prevádzkovaní dopravy a ktorého hlavným predmetom podnikania je verejná doprava na dráhe.

§ 38k

a) verejnú osobnú dopravu na dráhe na zabezpečenie dopravných potrieb štátu alebo na zabezpečenie základnej dopravnej obslužnosti územného obvodu kraja,

b) medzinárodnú tranzitnú dopravu na dráhe alebo kombinovanú dopravu.

§ 38l

(1) Žiadateľ o pridelenie kapacity dopravnej cesty môže požiadať príslušný dráhový správny úrad o preskúmanie

a) sieťového vyhlásenia a kritérií v ňom obsiahnutých,

b) pridelenia kapacity dopravnej cesty, pokiaľ jeho požiadavkám nebolo vyhovené alebo bolo vyhovené iba v obmedzenom rozsahu,

c) spôsobu spoplatnenia a úrovne alebo štruktúry ceny za použitie dopravnej cesty,

d) bezpečnostného osvedčenia,

e) cien za vnútroštátnu železničnú osobnú dopravu.

(2) Ak zistí príslušný dráhový správny úrad nesprávny postup prevádzkovateľa dráhy pri spracovaní sieťového vyhlásenia alebo pri prideľovaní kapacity dopravnej cesty, rozhodne o zmene sieťového vyhlásenia alebo rozhodne o pridelení kapacity.

§ 38m
Regulácia cien

(1) Reguláciou cien za použitie dopravnej cesty je

a) určenie spôsobu výpočtu maximálnej ceny za použitie dopravnej cesty, ktorej poskytnutie sa považuje za vykonávanie regulovanej činnosti,

b) určenie maximálnej ceny za použitie dopravnej cesty, ktorej poskytnutie sa považuje za vykonávanie regulovanej činnosti.

(2) Spôsob výpočtu ceny podľa odseku 1 písm. a) a cena určená podľa odseku 1 písm. b) zohľadňujú ekonomicky oprávnené náklady a primeraný zisk.[14])

(3) Reguláciou cien vo vnútroštátnej železničnej osobnej doprave je

a) určenie spôsobu výpočtu maximálnej ceny vo vnútroštátnej železničnej osobnej doprave, ktorej poskytnutie sa považuje za vykonávanie regulovanej činnosti,

b) určenie maximálnej ceny vo vnútroštátnej železničnej osobnej doprave, ktorej poskytnutie sa považuje za vykonávanie regulovanej činnosti.

(4) Rozsah regulácie cien ustanovuje príslušný dráhový správny úrad výnosom o regulácii cien. Výnos o regulácii cien sa zverejňuje v Zbierke zákonov Slovenskej republiky a vo vestníku dopravy.

(5) Podrobnosti o postupe pri regulácii cien a pri určovaní rozsahu ekonomicky oprávnených nákladov a primeraného zisku podľa odseku 2 ustanoví všeobecne záväzný právny predpis, ktorý vydá príslušný dráhový správny úrad.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 14 znie:

„14) § 2 ods. 3 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 18/1996 Z. z. v znení zákona č. 276/2001 Z. z.“.

43. Nadpis nad § 39 znie: „Žiadosť o udelenie licencie na prevádzkovanie dopravy na vlečke, električkovej, trolejbusovej, lanovej a špeciálnej dráhe“.

44. V § 40 ods. 2 sa vypúšťa písmeno e).
Doterajšie písmeno f) sa označuje ako písmeno e).

45. Nadpis nad § 41 znie: „Licencia na prevádzkovanie dopravy na vlečke, električkovej, trolejbusovej, lanovej a špeciálnej dráhe.“

46. V § 41 ods. 5 sa vypúšťa druhá veta a písmená a) až c).

47. V § 43 ods. 1 sa vypúšťa písmeno a).
Doterajšie písmená b) a c) sa označujú ako písmená a) a b).

48. § 46a vrátane nadpisu znie:

„§ 46a
Bezpečnostné osvedčenie

(1) Dopravca musí mať ku dňu začatia prevádzkovania dopravy na dráhe vykonávanej na základe licencie bezpečnostné osvedčenie. Bezpečnostné osvedčenie vydáva príslušný dráhový správny úrad na základe žiadosti dopravcu.

(2) Dopravca bezpečnostným osvedčením preukazuje, že

a) spĺňa podmienky odbornej, zdravotnej, zmyslovej a psychologickej spôsobilosti osôb zabezpečujúcich prevádzkovanie dopravy na dráhe,

b) spĺňa podmienky ustanovené týmto zákonom na prevádzkovanie dráhových vozidiel,

c) má vytvorený systém riadenia bezpečnosti, ktorý obsahuje určenie zodpovednosti v rámci organizačnej štruktúry.“.

49. V § 46b sa odsek 2 dopĺňa písmenom i), ktoré znie:

„i) preukázať sa na výzvu vodiča dráhového vozidla, sprievodcu dráhového vozidla alebo iného zamestnanca dopravcu povereného výkonom kontroly preukazom totožnosti pri zakúpení cestovného lístka prostredníctvom internetu v prípade kontroly preukazov, na základe ktorých je priznaná zľava cestovného, a v prípade vymáhania náhrad škôd v zmysle prepravného poriadku dopravcu.“.

50. V § 46b ods. 3 písm. b) sa slovo „stonásobok“ nahrádza slovami „do stonásobku“ a na konci sa pripájajú tieto slová: „a určí ju dopravca v prepravnom poriadku“.

51. V § 48 ods. 2 sa na konci pripájajú tieto slová: „a príslušnému dráhovému správnemu úradu“.

52. Za § 48 sa vkladajú § 48a až 48c, ktoré vrátane nadpisov znejú:

„§ 48a
Regulácia bezpečnosti na celoštátnej alebo regionálnej dráhe

a) rozvoj bezpečnosti, vypracovávanie plánov a správ o bezpečnosti, tvorbu pravidiel a noriem,

b) certifikáciu organizácií, ktoré konštruujú, vyrábajú, montujú alebo opravujú dráhové vozidlá a iné subsystémy interoperability,

c) schvaľovanie dráhových vozidiel železničných dráh,

d) vykonávanie dohľadu a vyšetrovanie nehôd.

§ 48b
Správy o bezpečnosti

(1) Prevádzkovatelia dráhy a dopravcovia sú povinní predložiť príslušnému dráhovému správnemu úradu každý rok do 30. júna výročnú správu o bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok.

(2) Správa podľa odseku 1 musí obsahovať

a) dosiahnuté ciele v oblasti bezpečnosti,

b) výsledky plánu bezpečnosti,

c) výsledky auditu vnútornej bezpečnosti.

(3) Príslušný dráhový správny úrad je povinný každý rok do 30. júla zverejniť vo vestníku dopravy výročnú správu týkajúcu sa svojej činnosti v oblasti bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok.

(4) Správa podľa odseku 3 musí obsahovať

a) stav vývoja bezpečnosti v železničnej doprave,

b) zmeny v právnych predpisoch v oblasti bezpečnosti a regulácie bezpečnosti,

c) výsledky a skúsenosti z dohľadu nad prevádzkovateľmi dráhy a dopravcami.

§ 48c
Vyšetrovanie nehôd

(1) Príslušný dráhový správny úrad môže vyšetrovať nehody, ktorých výsledkom je jedna alebo viac usmrtených osôb, päť alebo viac vážne zranených osôb alebo materiálne škody značného rozsahu.

(2) Príslušný dráhový správny úrad môže vyšetrovať aj iné nehody a úrazy, ak nezávislé vyšetrovanie predpokladá, že to bude mať dopad na bezpečnosť v železničnej doprave.

(3) Vyšetrovanie musí byť nezávislé od prevádzkovateľa dráhy alebo dopravcu.

(4) Príslušný dráhový správny úrad pri vyšetrovaní nehôd môže požiadať o spoluprácu iné orgány Slovenskej republiky.“.

53. V § 50 ods. 1 sa vypúšťajú slová „typovým osvedčením“.

54. V § 50 ods. 2 sa vypúšťa tretia veta.

55. V § 50 sa za odsek 4 vkladá nový odsek 5, ktorý znie:

„(5) Na základe kladného výsledku overenia podľa odsekov 2 a 4 príslušný dráhový správny úrad schváli technickú spôsobilosť dráhového vozidla na prevádzku a pri určených dráhových vozidlách vydá technický preukaz dráhového vozidla.“.
Doterajší odsek 5 sa označuje ako odsek 6.

56. V § 51 ods. 2 sa za slová „typu dráhového vozidla“ vkladajú slová „alebo nie sú vykonávané predpísané technické kontroly a skúšky“ a za slovo „odoberie“ sa vkladajú slová „u určených dráhových vozidiel“.

57. V § 52 sa za odsek 3 vkladá nový odsek 4, ktorý znie:

„(4) Viesť dráhové vozidlo bez preukazu na vedenie dráhového vozidla môžu osoby pri výcviku alebo pri skúške na vedenie dráhového vozidla pod dohľadom určenej osoby dopravcu, ktorá vlastní preukaz na vedenie príslušného dráhového vozidla a ktorá je povinná dbať na dodržanie určených podmienok bezpečnosti dopravy na dráhe.“.
Doterajšie odseky 4 a 5 sa označujú ako odseky 5 a 6.

58. V § 57 ods. 1 prvej vete sa slovo „a“ nahrádza čiarkou a za slová „zariadení v prevádzke“ sa vkladajú slová „a kontrolu činnosti vo zváraní a nedeštruktívnom skúšaní (§ 55)“.

59. V § 57 ods. 2 prvej vete sa slovo „a“ nahrádza čiarkou a za slová „obsluhu určeného technického zariadenia“ sa vkladajú slová „a kontrolu činnosti vo zváraní a nedeštruktívnom skúšaní“.

60. V § 57 ods. 2 sa slovo „osvedčenie“ nahrádza slovom „doklad“.

61. V § 57a sa za odsek 4 vkladá nový odsek 5, ktorý znie:

„(5) Prevádzkovateľ určeného technického zariadenia je povinný vykonať vlastné zisťovanie príčin vzniku mimoriadnej udalosti, viesť ich evidenciu a evidenciu príčin vzniku a vykonať potrebné opatrenia.“.
Doterajší odsek 5 sa označuje ako odsek 6.

62. Za ŠIESTU ČASŤ zákona sa vkladá nová SIEDMA ČASŤ, ktorá vrátane nadpisu znie:

„SIEDMA ČASŤ
INTEROPERABILITA EURÓPSKEHO ŽELEZNIČNÉHO SYSTÉMU

§ 57b

(1) Interoperabilita je schopnosť systému transeurópskych konvenčných železníc umožniť bezpečný a nepretržitý pohyb dráhového vozidla na dráhach európskeho železničného systému.

(2) Subsystémy znamenajú rozdelenie systému transeurópskych konvenčných železníc uvedené v prílohe č. 3. Tieto subsystémy sú štrukturálne a prevádzkové a musia spĺňať základné požiadavky.

(3) Komponenty interoperability znamenajú akýkoľvek základný komponent, skupinu komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému transeurópskych konvenčných železníc. Pod pojmom komponent sa rozumejú hmotné aj nehmotné veci.

(4) Základné požiadavky sú požiadavky uvedené v prílohe č. 4, ktoré musí spĺňať systém transeurópskych konvenčných železníc, subsystémy a ich komponenty interoperability vrátane rozhrania.

(5) Európskou špecifikáciou sa rozumie spoločná technická špecifikácia, európske technické schválenie alebo národná norma implementujúca európsku normu.

(6) Technické špecifikácie interoperability (ďalej len „technická špecifikácia") sú špecifikácie, ktoré platia pre každý subsystém alebo jeho časť tak, aby spĺňali základné požiadavky a aby sa zabezpečila interoperabilita systému transeurópskych konvenčných železníc.

(7) Základné parametre sú regulačné, technické alebo prevádzkové podmienky, ktoré sú rozhodujúce pre interoperabilitu.

(8) Notifikované orgány sú orgány zodpovedné za posudzovanie zhody alebo spôsobilosti na používanie komponentov interoperability alebo za hodnotenie „ES" postupu overovania subsystémov.

(9) Rekonštrukcia je akákoľvek väčšia práca na zmenu subsystému alebo časti subsystému, ktorá zvýši výkonnosť subsystému.

(10) Obnova je akákoľvek väčšia práca na náhradu subsystému alebo časti subsystému, ktorá nezmení výkonnosť subsystému.

(11) Existujúci železničný systém je štruktúra skladajúca sa z tratí a stabilných zariadení existujúceho železničného systému a dráhové vozidlá všetkých kategórií a pôvodu, ktoré sa pohybujú na celoštátnej alebo regionálnej dráhe.

(12) Špeciálny prípad znamená časť systému transeurópskych konvenčných železníc, pre ktorú sú potrebné špeciálne ustanovenia v technických špecifikáciách prechodne alebo natrvalo z dôvodu geografických, topografických, urbanisticko-environmentálnych prekážok alebo prekážok, ktoré majú vplyv na kompatibilitu s existujúcim systémom. Môže to zahŕňať najmä železničné trate a siete izolované od zvyšku spoločenstva, prechodový prierez, rozchod koľaje alebo vzdialenosť osi koľaje a dráhové vozidlá určené výlučne pre miestnu a regionálnu dopravu alebo na historické účely, ako aj dráhové

vozidlá pochádzajúce z tretích štátov alebo určené pre tretie štáty, pokiaľ takéto dráhové vozidlá neprekračujú hranice medzi dvoma členskými štátmi.

(13) Na zabezpečenie interoperability musí európsky železničný systém na území Slovenskej republiky, jeho štrukturálne a prevádzkové subsystémy a ich jednotlivé súčasti zodpovedať technickým špecifikáciám a spĺňať základné požiadavky na konštrukčné a prevádzkové podmienky.

(14) Technické špecifikácie určené Európskou železničnou agentúrou uverejňuje Európska komisia v Úradnom vestníku Európskej únie.

(15) Na posudzovanie zhody alebo vhodnosti použitia jednotlivých zložiek interoperability a subsystémov a vydávanie dokladu o zhode sa vzťahujú osobitné predpisy.[19a])

(16) Pred uvedením do prevádzky štrukturálnych subsystémov, ktoré budú súčasťou európskeho železničného systému, musí byť overená ich vhodnosť na použitie a kompatibilita so systémom, do ktorého majú byť integrované.

(17) Overenie kompatibility a vhodnosti na použitie štrukturálnych subsystémov podľa odseku 4 vykonáva právnická osoba autorizovaná podľa osobitného predpisu.[20])

Poznámka pod čiarou k odkazu 20 znie:

„20) § 11 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 264/1999 Z. z. o technických požiadavkách na výrobky a o posudzovaní zhody a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.".

§ 57c

(1) Vlastník dráhy a prevádzkovateľ dráhy, ktorá je alebo bude súčasťou európskeho železničného systému, je povinný pri stavbe alebo modernizácii dráhy alebo stavby na dráhe, pri ich uvedení do užívania, prevádzke a údržbe zaistiť dodržanie technických špecifikácií interoperability a základných požiadaviek na konštrukciu a prevádzkové podmienky.

(2) Príslušný dráhový správny úrad vydá kolaudačné rozhodnutie na užívanie novovybudovanej alebo modernizovanej železničnej dráhy alebo stavby na dráhe, ktorá sa stane súčasťou európskeho železničného systému za podmienky, že vlastník dráhy alebo jej prevádzkovateľ predloží doklady o vykonaných overeniach.

(3) Výrobcovia dráhových vozidiel železničných dráh a výrobcovia určených technických zariadení, ktoré sú alebo sa stanú súčasťou európskeho železničného systému, sú povinní zabezpečiť, aby ich konštrukcia a technický stav spĺňali základné požiadavky na konštrukčné a prevádzkové podmienky a technické špecifikácie. Na overovanie a schvaľovanie technickej spôsobilosti dráhových vozidiel a určených technických zariadení na prevádzku platia ustanovenia § 50 a 56 tohto zákona.

(4) Dopravca je povinný pri vykonávaní dopravy na dráhe, ktorá je alebo sa stane súčasťou európskeho železničného systému, používať dráhové vozidlo, ktoré spĺňa základné požiadavky na konštrukčné a prevádzkové podmienky a technické špecifikácie.

(5) O podmienkach prevádzkovania dráhového vozidla, pre ktoré nie sú vypracované technické špecifikácie na dráhach, ktoré sú súčasťou európskeho železničného systému, rozhodne na žiadosť dopravcu príslušný dráhový správny úrad.

§ 57d

a) pri stavbe novej železničnej dráhy alebo pri modernizácii, ktorá sa začala pred zverejnením technických špecifikácií v Úradnom vestníku Európskej únie,

b) pri obnove, rozšírení alebo modernizácii dráhy, ak dodržanie technickej špecifikácie by mohlo ohroziť ekonomickú realizáciu projektu alebo kompatibilitu systému dráh,

c) po obnove dráhy v súvislosti s nehodou alebo živelnou udalosťou, keď z dôvodu záujmu na rýchlom obnovení dopravy na dráhe nemožno z ekonomických alebo technických dôvodov dodržať technické špecifikácie,

d) pre dráhové vozidlá idúce do a zo štátov, ktorých rozchod koľají je odlišný od rozchodu dráh európskeho železničného systému, ak o tom rozhodne na návrh Slovenskej republiky Európska komisia; v mene Slovenskej republiky vystupuje ministerstvo.

§ 57e

(1) Prevádzkovateľ dráhy vedie evidenciu jednotlivých zložiek a subsystémov interoperability novobudovaných alebo modernizovaných dráh, ktoré sú zaradené do transeurópskeho konvenčného železničného systému.

(2) Na dráhe, ktorá je súčasťou transeurópskeho konvenčného železničného systému, dopravca vedie evidenciu ním používaných dráhových vozidiel, určených na pohyb na dráhach transeurópskeho konvenčného železničného systému.

(3) Prevádzkovateľ dráhy, ktorá je alebo sa stane súčasťou transeurópskeho konvenčného železničného systému, a dopravca na dráhe, ktorá je súčasťou transeurópskeho konvenčného železničného systému, sú povinní každoročne do 31. decembra podľa nimi vedenej evidencie spracovať informáciu o aktuálnom stave dráh zaradených do transeurópskeho konvenčného železničného systému a o dráhových vozidlách určených a používaných na pohyb na dráhach transeurópskeho konvenčného železničného systému.

(4) Informácie podľa odseku 3 sú povinní každoročne poskytnúť do 31. januára nasledujúceho roka príslušnému dráhovému správnemu úradu a uverejniť vo vestníku dopravy.

(5) Informáciu o aktuálnom stave dráh zaradených do transeurópskeho konvenčného železničného systému a o dráhových vozidlách určených a používaných na pohyb na dráhach transeurópskeho konvenčného železničného systému zasiela príslušný dráhový správny úrad každoročne príslušným úradom členských štátov a spoločnému orgánu poverenému Európskou komisiou.“. Doterajšia SIEDMA, ÔSMA A DEVIATA ČASŤ sa vrátane nadpisov označujú AKO ÔSMA, DEVIATA A DESIATA ČASŤ.

63. V § 58 sa slová „až do výšky 1 000 000 Sk“ nahrádzajú slovami „od 100 000 Sk do 5 000 000 Sk“.

64. V § 59 sa slová „až do výšky 1 000 000 Sk“ nahrádzajú slovami „od 100 000 Sk do 10 000 000 Sk“.

65. V § 59 písm. d) sa na konci pripájajú slová „a pridelenú kapacitu dráhy“.

66. § 59 sa dopĺňa písmenom f), ktoré znie:

„f) neumožní poverenej osobe výkon štátneho dozoru.“.

67. V § 60 sa slová „až do výšky 1 000 000 Sk“ nahrádzajú slovami „od 500 000 Sk do 10 000 000 Sk“.

68. § 60 sa dopĺňa písmenom h), ktoré znie:

„h) neumožní poverenej osobe výkon štátneho dozoru.“.

69. V § 61 sa odsek 1 dopĺňa písmenom e), ktoré znie:

„e) neumožní poverenej osobe výkon štátneho dozoru.“.

70. V § 62 ods. 1 sa na konci vkladá čiarka a pripájajú sa slová „ak ide o pokračujúce neoprávnené prevádzkovanie dopravy na dráhe, najneskôr do troch rokov od doby, keď neoprávnená činnosť ešte trvala“.

71. V § 62 sa za odsek 2 vkladajú odseky 3 a 4, ktoré znejú:

„(3) Pri porušení cenovej disciplíny sa sankcie ukladajú podľa osobitného predpisu.[21])

(4) Pri opätovnom porušení povinností možno pokutu uložiť opakovane.“.

Doterajší odsek 3 sa označuje ako odsek 5.

Poznámka pod čiarou k odkazu 21 znie:

„21) § 18 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 18/1996 Z. z.“.

72. V § 63 a v celom texte zákona sa slová „Štátny dráhový úrad“ nahrádzajú slovami „Úrad pre reguláciu železničnej dopravy“ v príslušnom gramatickom tvare.

73. § 64 znie:

„§ 64

(1) Zriaďuje sa Úrad pre reguláciu železničnej dopravy (ďalej len „úrad") ako orgán štátnej správy vo veciach dráh, národný regulátor a cenový orgán[22]) v oblasti celoštátnych a regionálnych dráh, ktorý vykonáva pôsobnosť podľa tohto zákona s výnimkou vecí, o ktorých rozhoduje ministerstvo a samosprávne kraje.

(2) Úrad je rozpočtová organizácia[23]) so sídlom v Bratislave. Finančnými vzťahmi[24]) je zapojený na štátny rozpočet prostredníctvom rozpočtovej kapitoly ministerstva.

(3) Úrad môže mimo svojho sídla zriaďovať stále alebo dočasné pracoviská.

(4) Úrad vykonáva činnosti efektívne, objektívne, transparentne a nediskriminačne. Rozhodnutia, opatrenia a informácie vrátane informácií, ktoré prispejú k otvorenému a funkčne konkurenčnému rozhodujúcemu trhu, zverejňuje na internete a vo vestníku dopravy, pričom zabezpečuje ochranu údajov.

(5) Na čele úradu je predseda, ktorého vymenúva a odvoláva vláda Slovenskej republiky na návrh ministra.

(6) Predseda úradu

a) riadi úrad a zodpovedá za jeho činnosť,

b) koná ako štatutárny orgán úradu v mene úradu vo všetkých veciach,

c) podpisuje všeobecne záväzné právne predpisy vydávané úradom,

d) schvaľuje organizačný poriadok úradu.

(7) Predsedu úradu v jeho neprítomnosti zastupuje podpredseda úradu, ktorého vymenúva a odvoláva predseda úradu na základe výsledkov výberového konania podľa osobitného predpisu.[25])

(8) Funkčné obdobie predsedu úradu a podpredsedu úradu je šesť rokov. Tá istá osoba môže vykonávať funkciu predsedu úradu alebo podpredsedu úradu najviac dve po sebe nasledujúce funkčné obdobia.

(9) Platové a ďalšie náležitosti predsedu úradu určuje vláda podľa osobitného predpisu.[25])

(10) Predseda úradu a podpredseda úradu nesmú počas funkčného obdobia

a) vykonávať funkciu v politickej strane alebo v politickom hnutí ani pôsobiť v ich prospech,

b) vykonávať funkciu v inom štátnom orgáne alebo v orgáne právnickej osoby zriadenej zákonom ako verejnoprávna inštitúcia,

c) byť zamestnancom, spoločníkom alebo konateľom právnickej osoby, členom jej štatutárneho orgánu, riadiaceho orgánu, kontrolného orgánu, štatutárnym orgánom alebo zamestnancom fyzickej osoby ani mať podiel na základnom imaní alebo podiel na hlasovacích právach týchto osôb, ani pôsobiť v ich prospech alebo neprospech, ak sú tieto osoby prevádzkovateľom dráhy alebo dopravcom; toto obmedzenie sa vzťahuje aj na blízke osoby[26]) predsedu úradu a podpredsedu úradu.

(11) Výkon funkcie predsedu úradu a podpredsedu úradu sa skončí:

a) uplynutím funkčného obdobia,

b) vzdaním sa funkcie,

c) odvolaním z funkcie,

d) ak bol odsúdený za úmyselný trestný čin alebo za trestný čin spáchaný z nedbanlivosti priamo súvisiaci s jeho výkonom funkcie,

e) ak bol pozbavený spôsobilosti na právne úkony,

f) úmrtím alebo vyhlásením za mŕtveho.

(12) Predseda úradu sa môže vzdať funkcie písomným oznámením predsedovi vlády. Funkčné obdobie predsedu úradu zaniká vymenovaním nového predsedu úradu. Podpredseda úradu sa môže vzdať funkcie písomným oznámením predsedovi úradu.

(13) Predseda úradu a podpredseda úradu môžu byť odvolaní z funkcie, ak

a) si neplnia povinnosti podľa tohto zákona alebo nezabezpečia, aby úrad plnil povinnosti, ktoré mu ukladá zákon,

b) počas najmenej šiestich po sebe nasledujúcich mesiacov nevykonáva svoju funkciu.“.

Poznámky pod čiarou k odkazom 22 až 26 znejú:

„22) § 20 ods.1 písm. d) zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 18/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov.

23) § 21 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

24) § 22 zákona č. 523/2004 Z. z.

25) Zákon č. 312/2001 Z. z. o štátnej službe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

26) § 116 Občianskeho zákonníka.“.

74. V § 65 ods. 1 písmeno c) znie:

„c) je v správnom konaní odvolacím orgánom proti rozhodnutiam úradu vo veciach stavebného konania a odvolacím orgánom proti rozhodnutiam samosprávnych krajov,“.

75. V § 65 ods. 1 písmeno f) znie:

„f) rozhoduje o zaradení železničnej dráhy do európskeho železničného systému a o zmenách tohto zaradenia,“.

76. V § 65 ods. 1 písm. h) sa vypúšťa slovo „železničných“.

77. V § 65 ods. 1 písm. k) sa číslo „16a“ v odkaze nad slovom „predpisu“ a v poznámke pod čiarou k nemu nahrádza číslom „27“.

78. § 65 ods. 1 sa dopĺňa písmenami l) až p), ktoré znejú:

„l) určuje priority štátnej dopravnej politiky v oblasti železničnej dopravy a regulácie, ktoré sú záväzné pre všetky orgány, ktoré pôsobia v oblasti železničnej dopravy, ako aj pre prevádzkovateľov dráhy a dopravcov,

m) schvaľuje investičné a finančné programy a plány, pričom prihliada na zabezpečenie optimálneho a efektívneho využívania celoštátnych a regionálnych dráh,

n) vyjadruje sa k opatreniam a informáciám, ktoré úrad zverejňuje,

o) vymenúva vedúceho vyšetrovateľa nehôd,

p) vydáva osvedčenie o školení bezpečnostného poradcu na prepravu nebezpečného tovaru alebo poveruje právnickú osobu na vydávanie osvedčení o školení bezpečnostného poradcu na prepravu nebezpečného tovaru.“.

79. Za § 65 sa vkladajú § 65a a 65b, ktoré znejú:

„§ 65a

a) sleduje nediskriminačné zaobchádzanie prevádzkovateľa dráhy so žiadateľmi o prístup na dopravnú cestu a je odvolacím orgánom vo veciach

1. týkajúcich sa sieťového vyhlásenia a kritérií v ňom obsiahnutých,
2. prideľovania kapacity dopravnej cesty,
3. režimu spoplatňovania,
4. úrovne alebo štruktúry cien za použitie dopravnej cesty,

b) vydáva a odníma licencie dopravcom,

c) vydáva a odníma bezpečnostné osvedčenie,

d) kontroluje dodržiavanie licencií dopravcami,

e) vydáva a odníma povolenia na prevádzkovanie dráhy,

f) vykonáva reguláciu cien za používanie dopravnej cesty a reguláciu cien vo vnútroštátnej železničnej osobnej doprave,

g) vyjadruje sa k zmluve o prevádzkovaní dopravy (§ 30 ods. 3),

h) schvaľuje zmluvy o prístupe na dopravnú cestu medzi prevádzkovateľom dráhy a dopravcom,

i) schvaľuje typy dráhových vozidiel železničných dráh a ich podstatné zmeny znamenajúce odchýlku od schváleného typu, vykonáva evidenciu dráhových vozidiel a prideľuje evidenčné čísla dráhovým vozidlám,

j) poveruje právnické osoby na overovanie odbornej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľa lanovej dráhy a dopravcu na lanovej dráhe,

k) vyšetruje nehody v obvode dráhy (§ 48c),

l) zabezpečuje reguláciu bezpečnosti (§ 48a),

m) spolupracuje a vymieňa si informácie s regulačnými úradmi alebo obdobnými úradmi iných štátov,

n) vydáva na základe zákona všeobecne záväzné právne predpisy, ktoré sa vyhlasujú uverejnením v Zbierke zákonov Slovenskej republiky[28]) (§ 38m),

o) vykonáva štátny dozor a ukladá sankcie.

§ 65b

Predkladanie správ Národnej rade Slovenskej republiky

Úrad každoročne predkladá Národnej rade Slovenskej republiky do 31. mája nasledujúceho roka správu o činnosti a hospodárení úradu.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 28 znie:

„[28]) Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 1/1993 Z. z. o Zbierke zákonov Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov.“.

80. V § 66 ods. 1 písmeno e) znie:

„e) vydávania a odnímania dokladov o odbornej spôsobilosti fyzických osôb na vykonávanie revízií, prehliadok, skúšok, obsluhy určených technických zariadení a kontrolu činnosti vo zváraní a nedeštruktívnom skúšaní (§ 57),“.

81. § 66 ods. 1 sa dopĺňa písmenom g), ktoré znie:

„g) schvaľovania technickej spôsobilosti dráhových vozidiel na prevádzku, rozhodovania o nespôsobilosti dráhových vozidiel na prevádzku, vydávania a odnímania technických preukazov dráhového vozidla.“.

82. V § 66 ods. 2 sa vypúšťa druhá veta.

83. V § 67 odseky 2 a 3 znejú:

„(2) Výkonom štátneho odborného dozoru sa zisťuje, či

a) prevádzkovatelia dráh a dopravcovia dodržujú podmienky a plnia povinnosti ustanovené týmto zákonom a všeobecne záväznými právnymi predpismi vydanými na jeho základe, či prevádzkujú dráhu podľa povolenia a uskutočňujú dopravu na dráhe podľa licencie,

b) prevádzkovatelia určených technických zariadení plnia povinnosti ustanovené týmto zákonom a všeobecne záväznými právnymi predpismi vydanými na jeho základe na uvádzanie do prevádzky a prevádzku, obsluhu, údržbu, opravy, revízie a skúšky určených technických zariadení.

(3) Výkonom štátneho odborného technického dozoru sa zisťuje, či určené technické zariadenia (§ 54) spĺňajú požiadavky technickej bezpečnosti a sú spôsobilé na bezpečnú prevádzku, či určené činnosti (§ 55) vykonávajú podnikateľské subjekty na základe a za podmienok vydaného oprávnenia a či činnosti (§ 57) vykonávajú osoby odborne spôsobilé v súlade s týmto zákonom a všeobecne záväznými predpismi vydanými na jeho základe.“.

84. Za § 67 sa vkladá § 67a, ktorý znie:

„§ 67a

Úrad vykonáva pôsobnosť orgánu dohľadu podľa osobitných predpisov[29]) vo veciach určených technických zariadení a interoperability a subsystémov železničných dráh, ktoré tvoria transeurópsky konvenčný železničný systém.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 29 znie:

„29) § 18 zákona č. 90/1998 Z. z. o stavebných výrobkoch v znení neskorších predpisov.
§ 30 zákona č. 264/1999 Z. z.“.

85. V § 68 odsek 3 sa vypúšťa slovo „dráhového“.

86. § 69a znie:

„§ 69a

(1) Prevádzkovateľ celoštátnej alebo regionálnej dráhy, ktorý prevádzkuje dráhu na základe povolenia na prevádzkovanie dráhy, je povinný do 31. decembra 2006 požiadať úrad o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy. Do rozhodnutia úradu sa tento prevádzkovateľ dráhy považuje za prevádzkovateľa dráhy, ktorému bolo vydané povolenie podľa tohto zákona.

(2) Dopravca, ktorý prevádzkuje dopravu na celoštátnej alebo regionálnej dráhe na základe licencie, je povinný do 31. decembra 2006 požiadať úrad o vydanie licencie. Do rozhodnutia úradu sa dopravca považuje za dopravcu, ktorému bola udelená licencia podľa tohto zákona.

(3) Dopravca, ktorý prevádzkuje verejnú osobnú dopravu na dráhe, je povinný zabezpečiť v dráhových vozidlách technické a personálne podmienky na prepravu osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na všetkých tratiach postupne do 10 rokov od nadobudnutia účinnosti tohto zákona.“.

87. Za § 69a sa vkladá § 69b, ktorý znie:

„§ 69b

(1) Zrušuje sa Štátny dráhový úrad.

(2) Správa majetku štátu, ktorú k 31. decembru 2005 vykonával Štátny dráhový úrad, prechádza od 1. januára 2006 na úrad.

(3) Práva a povinnosti zo štátnozamestnaneckého pomeru štátnych zamestnancov Štátneho dráhového úradu, ktorí k 31. decembru 2005 vykonávali štátnu službu, prechádzajú na úrad.

(4) Práva a povinnosti z pracovnoprávnych vzťahov zamestnancov Štátneho dráhového úradu, ktorí k 31. decembru 2005 vykonávali verejnú službu, prechádzajú na úrad.

(5) Konanie začaté pred účinnosťou tohto zákona sa dokončí podľa tohto zákona.“.

88. V § 70 sa označenie odkazu na poznámku pod čiarou 14 nahrádza označením 30.
Poznámka pod čiarou k odkazu 30 znie:

„30) Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov.“.

89. V § 73 sa pôvodný text označuje odsekom 1 a dopĺňa sa odsekom 2, ktorý znie:

„(2) Proti rozhodnutiu úradu možno podať rozklad. O rozklade rozhoduje predseda úradu na základe návrhu ním zriadenej osobitnej komisie.“.

90. V § 75 sa vypúšťajú body 1 až 6, 9, 11, 13, 14, 16, 17, 20, 24 a 25.

91. Za § 75 sa vkladá § 76, ktorý znie:

„§ 76

Týmto zákonom sa preberajú právne akty Európskych spoločenstiev a Európskej únie uvedené v prílohe č. 5.“.

92. Zákon sa dopĺňa prílohami č. 1 až 5, ktoré znejú:
„Príloha č. 1
k zákonu Národnej rady Slovenskej republiky č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov

SYSTÉM TRANSEURÓPSKYCH KONVENČNÝCH ŽELEZNÍC

1. DOPRAVNÁ CESTA

Dopravnou cestou systému transeurópskych konvenčných železníc sú trate patriace do transeurópskej dopravnej siete.

Táto sieť môže byť rozdelená do týchto kategórií:

a) trate určené na osobnú dopravu,

b) trate určené na zmiešanú dopravu (osobná a nákladná doprava),

c) trate špeciálne projektované alebo rekonštruované na nákladnú dopravu,

d) uzly osobnej dopravy,

e) uzly nákladnej dopravy vrátane intermodálnych terminálov,

f) spojovacie trate medzi uvedenými traťami.

Táto infraštruktúra zahŕňa riadenie vlakov, systémy určovania polohy a navigácie; technické zariadenia na spracovanie dát a telekomunikácie určené pre služby diaľkovej osobnej dopravy a nákladnej dopravy na sieti, aby bola zaručená bezpečnosť a harmonická prevádzka siete a účinné riadenie prepravy.

2. DRÁHOVÉ VOZIDLÁ

Dráhové vozidlá musia zahŕňať všetky dráhové vozidlá, ktoré sa budú pravdepodobne pohybovať na celej transeurópskej konvenčnej železničnej sieti alebo na jej časti vrátane

a) dieselových alebo elektrických motorových vlakov,

b) dieselových alebo elektrických motorových jednotiek,

c) osobných vozňov,

d) nákladných vagónov vrátane dráhových vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov.

Každá z týchto kategórií sa musí rozdeliť na

a) dráhové vozidlá na medzinárodnú dopravu,

b) dráhové vozidlá na vnútroštátnu dopravu, berúc do úvahy ich použitie v miestnej, regionálnej alebo diaľkovej preprave.

3. KOMPATIBILITA SYSTÉMU TRANSEURÓPSKYCH KONVENČNÝCH ŽELEZNÍC

Kvalita železničných služieb v Európe závisí okrem iného od dokonalej kompatibility medzi charakteristikami infraštruktúry (v najširšom zmysle, t. j. fixných častí všetkých príslušných subsystémov) a charakteristikami dráhových vozidiel (vrátane nefixných komponentov všetkých príslušných subsystémov). Úroveň výkonnosti, bezpečnosť, kvalita služieb a náklady závisia od tejto kompatibility.

Príloha č. 2 k zákonu Národnej rady Slovenskej republiky č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov

SLUŽBY POSKYTOVANÉ DOPRAVCOM

1. Minimálny prístupový balík obsahuje

a) spracovanie žiadostí o pridelenie kapacity,

b) právo na využitie kapacity, ktorá je poskytnutá,

c) použitie výhybiek a odbočiek,

d) riadenie vlakov vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácii o pohybe vlaku,

e) všetky ostatné informácie potrebné na realizáciu alebo prevádzku dopravných služieb, pre ktoré bola kapacita poskytnutá.

2. Traťový prístup k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb zahŕňa

a) používanie elektrického napájacieho zariadenia trakčného prúdu, ak je k dispozícii,

b) zariadenia na doplnenie paliva,

c) osobné stanice, ich budovy a iné zariadenia,

d) nákladné terminály,

e) zriaďovacie stanice,

f) zariadenia na zostavovanie vlakov,

g) odstavné koľaje,

h) údržbárske a iné technické zariadenia.

3. Doplnkové služby môžu zahŕňať

a) trakčný prúd,

b) predbežné vykurovanie osobných vlakov,

c) dodávku paliva, posunovanie a všetky ostatné služby poskytnuté uvedenými zariadeniami prístupových služieb,

d) špecifické dohody so zákazníkmi

1. o kontrole prepravy nebezpečného tovaru,

2. o pomoci pri jazde netypických vlakov.

4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať

a) prístup k telekomunikačnej sieti,

b) poskytovanie doplnkových informácií,

c) technickú kontrolu dopravných prostriedkov.

Príloha č. 3 k zákonu Národnej rady Slovenskej republiky č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov

SUBSYSTÉMY

1. ZOZNAM SUBSYSTÉMOV

Systém transeurópskych konvenčných železníc sa môže rozdeliť na tieto dva subsystémy:

a) štrukturálne oblasti:

1. dopravná cesta,

2. energia,

3. riadenie vlakov, zabezpečenie a signalizácia,

4. prevádzka a riadenie prepravy,

5. dráhové vozidlá,

b) prevádzkové oblasti:

1. údržba,

2. telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu.

2. POPIS SUBSYSTÉMOV

Pre každý subsystém alebo časť subsystému navrhuje spoločný zastupiteľský orgán počas tvorby príslušného návrhu technických špecifikácií zoznam komponentov a aspektov týkajúcich sa interoperability.Bez ohľadu na výber aspektov a komponentov týkajúcich sa interoperability alebo poradia, v ktorom sú zahrnuté v technických špecifikáciách, subsystém obsahuje najmä:

2.1 Dopravnú cestu

Koľaje, výhybky, inžinierske stavebné konštrukcie (mosty, tunely, atď.), súvisiacu infraštruktúru v staniciach (nástupištia, prístupové zóny aj so zreteľom na potreby osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, atď.), bezpečnostné a ochranné vybavenie.

2.2 Energiu

Systém elektrifikácie, nadzemné vedenie a zberače prúdu.

2.3 Riadenie vlakov, zabezpečenie a signalizáciu

Všetky zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a na riadenie a kontrolu pohybu vlakov, ktoré sa môžu pohybovať v sieti.

2.4 Prevádzku a riadenie prepravy

Postupy a príslušné vybavenie umožňujúce súvislú prevádzku rôznych štrukturálnych subsystémov počas normálnej i zníženej prevádzky vrátane jazdy vlakov, plánovania a riadenia prepravy.

Odborná kvalifikácia, ktorá sa môže vyžadovať pre cezhraničné dopravné služby.

2.5 Telematické aplikácie

Tento subsystém sa skladá z dvoch prvkov:

a) aplikácií pre osobnú dopravu vrátane systémov poskytujúcich cestujúcim informácie pred cestou a počas nej, systémov rezervácie a platieb, vypravovania cestovných batožín a riadenia prípojov medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy,

b) aplikácií pre nákladnú dopravu vrátane informačných systémov (monitorovania pohybu nákladu a vlaku v reálnom čase), systémov radenia a zostavovania vlakov, rezervácie, platieb a fakturácií, riadenia prípojov k ostatným druhom dopravy a vyhotovovania sprievodných elektronických dokumentov.

2.6 Dráhové vozidlá
Štruktúra, systém riadenia a zabezpečenia vlakov, trakčné jednotky a jednotky na premenu energie, brzdenie, spojovanie, posunovanie (podvozky, nápravy atď.) a zavesenie, dvere, rozhrania človek/stroj (rušňovodič, prepravovaný personál a cestujúci so zreteľom na potreby osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie), pasívne alebo aktívne bezpečnostné zariadenia a zdravotné potreby pre cestujúcich a prepravovaný personál.

2.7 Údržba
Postupy, súvisiace zariadenia, logistické centrá pre údržbárske práce a zásoby umožňujúce predpísanú alebo preventívnu údržbu na účel zabezpečenia interoperability železničného systému a zaručenia požadovanej výkonnosti.
Príloha č. 4 k zákonu Národnej rady Slovenskej republiky č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisovZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

1. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

1.1 Bezpečnosť

1.1.1 Projektovanie, výroba alebo montáž, údržba a monitorovanie komponentov rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, a najmä komponentov podieľajúcich sa na pohybe vlaku musia byť také, aby zaručovali úroveň bezpečnosti zodpovedajúcu cieľom stanoveným pre sieť vrátane tých, ktoré sú stanovené pre špecifické obmedzujúce podmienky.

1.1.2 Parametre týkajúce sa styku koleso/koľajnica musia spĺňať požiadavky stability potrebnej na zaručenie bezpečného pohybu pri maximálnej povolenej rýchlosti.

1.1.3 Používané komponenty musia odolávať akémukoľvek normálnemu alebo výnimočnému namáhaniu, ktoré bolo špecifikované počas ich doby prevádzky. Bezpečnostné vplyvy akejkoľvek nepredvídanej závady sa musia obmedziť primeranými prostriedkami.

1.1.4 Konštrukcia stabilných zariadení a dopravných prostriedkov a výber použitých materiálov sa musí zamerať na obmedzenie produkovania, šírenia a vplyvov ohňa a dymu v prípade požiaru.

1.1.5 Akékoľvek zariadenia, ktoré majú byť obsluhované užívateľmi, musia byť projektované tak, aby sa v prípade, ak sa používajú určeným spôsobom, nenarušila ich bezpečná prevádzka alebo nepoškodilo zdravie a bezpečnosť užívateľov spôsobom, ktorý nezodpovedá stanoveným pokynom.

1.2 Spoľahlivosť a prevádzková pohotovosť
Monitorovanie a údržba stabilných alebo pohyblivých komponentov zúčastňujúcich sa na pohybe vlaku sa musí organizovať, vykonávať a kvantifikovať tak, aby si zachovali svoju funkčnosť za daných podmienok.

1.3 Zdravie

1.3.1 Materiály, ktoré môžu pri ich používaní predstavovať zdravotné riziko pre osoby, ktoré k nim majú prístup, sa nesmú vo vlakoch a železničnej infraštruktúre používať.

1.3.2 Materiály sa musia vybrať, rozmiestniť a používať tak, aby sa znížili emisie škodlivých a nebezpečných výparov a plynov v prípade požiaru.

1.4 Ochrana životného prostredia

1.4.1 Environmentálny vplyv výstavby a prevádzky systému transeurópskych konvenčných železníc sa musí posudzovať a brať do úvahy v etape projektovania systému v súlade s platnými ustanoveniami Spoločenstva.

1.4.2 Materiály používané vo vlakoch a na dopravnej ceste musia zabraňovať emisiám výparov a plynov, ktoré sú škodlivé a nebezpečné pre životné prostredie, najmä v prípade požiaru.

1.4.3 Dráhové vozidlá a systémy dodávky elektrickej energie musia byť projektované a vyrábané tak, aby boli elektromagneticky kompatibilné so zariadeniami, vybavením a verejnými alebo súkromnými sieťami, ktoré by mohli rušiť.

1.4.4 Prevádzka systému transeurópskych konvenčných železníc musí rešpektovať existujúce predpisy o limitoch hluku.
Prevádzka systému transeurópskych konvenčných železníc nesmie v normálnych podmienkach údržby vyvolávať neprípustnú úroveň vibrácie pôdy pre aktivity a oblasti nachádzajúce sa blízko dopravnej cesty.

1.5 Technická kompatibilita
Technické charakteristiky infraštruktúry a stabilných zariadení musia byť navzájom kompatibilné a súčasne kompatibilné s charakteristikami tých vlakov, ktoré sa majú používať v systéme transeurópskych konvenčných železníc.
Ak sa preukáže, že je ťažké dodržať tieto charakteristiky na niektorých častiach siete, môžu sa realizovať dočasné riešenia, ktoré zabezpečia kompatibilitu v budúcnosti.

2. POŽIADAVKY ŠPECIFICKÉ PRE KAŽDÝ SUBSYSTÉM

2.1 Dopravná cesta

2.1.1 Bezpečnosť
Musia sa prijať vhodné opatrenia na zabránenie prístupu alebo nežiaduceho vniknutia do zariadení.
Musia sa prijať opatrenia na zníženie nebezpečenstva, ktorému sú osoby vystavené najmä na staniciach, cez ktoré vlaky prechádzajú.
Dopravná cesta, na ktorú má verejnosť prístup, musí byť projektovaná a budovaná tak, aby sa obmedzili akékoľvek riziká pre ľudské zdravie (stabilita, požiar, prístup, evakuácia, nástupištia, atď.).
Musia sa prijať vhodné opatrenia tak, aby sa brali do úvahy osobitné bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch.

2.2 Energia

2.2.1 Bezpečnosť
Prevádzka systémov dodávky elektrickej energie nesmie narúšať bezpečnosť vlakov alebo osôb (užívatelia, prevádzkový personál, osoby bývajúce v susedstve trate a tretie strany).

2.2.2 Ochrana životného prostredia
Činnosť systémov dodávky elektrickej alebo tepelnej energie nesmie zaťažiť životné prostredie nad špecifikované limity.

2.2.3 Technická kompatibilita
Systémy dodávky elektrickej/tepelnej energie musia
- umožniť vlakom, aby dosiahli špecifikované úrovne výkonnosti,
- v prípade systémov dodávky elektrickej energie byť kompatibilné so zariadeniami na odber prúdu inštalovanými na vlaku.

2.3 Riadenie, zabezpečenie vlakov a signalizácia

2.3.1 Bezpečnosť
Používané riadiace, zabezpečovacie a signalizačné zariadenia a postupy musia umožniť vlakom jazdu s vysokou úrovňou bezpečnosti, ktorá zodpovedá cieľom stanoveným pre sieť. Riadiace, zabezpečovacie a signalizačné systémy by mali umožňovať bezpečnú prevádzku vlakov, ktorých ďalšia jazda je povolená za obmedzujúcich podmienok.

2.3.2 Technická kompatibilita
Všetky nové infraštruktúrne zariadenia a nové dráhové vozidlá vyrábané alebo vyvíjané po schválení kompatibilného systému riadenia, zabezpečenia a signalizácie sa musia upraviť tak, aby ich tieto systémy mohli využívať.
Riadiace, zabezpečovacie a signalizačné zariadenia inštalované v kabínach rušňovodičov musia za špecifických podmienok umožňovať normálnu prevádzku v celom systéme transeurópskych konvenčných železníc.

2.4 Dráhové vozidlá

2.4.1 Bezpečnosť
Spôsob konštrukcie dráhových vozidiel a spojenia medzi vozidlami musia byť koncipované tak, aby chránili priestory pre cestujúcich a hnací mechanizmus v prípade zrážky alebo vykoľajenia.
Elektrické zariadenie nesmie narušiť bezpečnosť a činnosť riadiacich, zabezpečovacích a signalizačných zariadení.
Spôsoby brzdenia a vyvolané namáhanie musia byť kompatibilné s konštrukciou trate, inžinierskymi stavbami a signalizačnými systémami.
Musia sa prijať opatrenia na zabránenie prístupu k prvkom, ktoré sú pod elektrickým prúdom, aby sa neohrozila bezpečnosť osôb.
V prípade nebezpečenstva musia zariadenia umožniť cestujúcim, aby informovali rušňovodiča, a sprievodnému personálu musia umožniť kontakt s rušňovodičom.
Súčasťou vstupných dverí musí byť otvárací a zatvárací systém, ktorý zaručuje cestujúcemu bezpečnosť.
Musia byť k dispozícii označené núdzové východy.
Musia sa prijať primerané opatrenia týkajúce sa osobitných bezpečnostných podmienok vo veľmi dlhých tuneloch.
Vo vlaku musí byť povinne núdzový osvetľovací systém s dostatočnou intenzitou a stálosťou.
Vlaky musia byť vybavené miestnym rozhlasom, ktorý zabezpečuje informovanosť verejnosti zo strany personálu vlaku a prevádzkových riadiacich stanovíšť.

2.4.2 Spoľahlivosť a prevádzková pohotovosť
Konštrukcia dôležitého posunovacieho, trakčného a brzdového zariadenia a tiež riadiaci a zabezpečovací systém musia byť také, aby v špecifických obmedzujúcich podmienkach umožňovali vlaku pokračovať v ďalšej jazde bez nepriaznivých dôsledkov na zariadenie, ktoré ostáva v prevádzke.

2.4.3 Technická kompatibilita
Elektrické vybavenie musí byť kompatibilné s prevádzkou riadiacich, zabezpečovacích a signalizačných zariadení.
Charakteristiky zariadení na zber prúdu musia byť také, aby umožňovali jazdu vlaku v systémoch dodávky elektrickej energie pre systém transeurópskych konvenčných železníc.
Charakteristiky dráhových vozidiel musia byť také, aby umožňovali jazdu na ktorejkoľvek trati, na ktorej majú byť prevádzkované.

2.5 Údržba

2.5.1 Zdravie a bezpečnosť
Technické zariadenia a postupy používané v strediskách údržby musia zaručiť bezpečnú činnosť subsystémov a nesmú predstavovať nebezpečenstvo pre zdravie a bezpečnosť.

2.5.2 Ochrana životného prostredia
Technické zariadenia a postupy používané v strediskách údržby nesmú presiahnuť povolené hladiny škodlivín vzhľadom na okolité prostredie.

2.5.3 Technická kompatibilita
Údržbárske zariadenia pre konvenčné dráhové vozidlá musia byť také, aby umožňovali bezpečné, hygienické a pohodlné vykonávanie prác na všetkých vlakoch, pre ktoré boli určené.

2.6 Prevádzka a riadenie prepravy

2.6.1 Bezpečnosť
Zosúladenie prevádzkových pravidiel siete a kvalifikácií rušňovodičov, vlakových čiat a zamestnancov riadiacich stanovíšť musí byť také, aby bola zabezpečená bezpečná prevádzka, pričom sa musia brať do úvahy rozdielne požiadavky cezhraničnej a vnútroštátnej dopravy.
Údržbárske činnosti a ich intervaly, odborná príprava a kvalifikácia personálu údržbárskych a riadiacich stredísk a systémy zabezpečenia kvality vytvorené príslušnými operátormi v riadiacich a údržbárskych strediskách musia byť také, aby bola zabezpečená vysoká úroveň bezpečnosti.

2.6.2 Spoľahlivosť a prevádzková pohotovosť
Údržbárske činnosti a ich intervaly, odborná príprava a kvalifikácie personálu údržbárskych a riadiacich stredísk a systémy zabezpečenia kvality vytvorené príslušnými operátormi v

riadiacich a údržbárskych strediskách musia byť také, aby bola zabezpečená vysoká úroveň spoľahlivosti a prevádzkovej pohotovosti.

2.6.3 Technická kompatibilita
Zosúladenie prevádzkových pravidiel siete a kvalifikácií rušňovodičov, vlakových čiat a zamestnancov riadiacich stanovíšť musí byť také, aby bola zabezpečená prevádzková výkonnosť systému transeurópskych konvenčných železníc, pričom sa musia brať do úvahy rozdielne požiadavky cezhraničnej a vnútroštátnej dopravy.

2.7 Telematické aplikácie pre nákladnú a osobnú dopravu

2.7.1 Technická kompatibilita
Základné požiadavky na telematické aplikácie zabezpečujú minimálnu kvalitu služieb pre cestujúcich a zákazníkov nákladnej dopravy, najmä ak ide o technickú kompatibilitu.
Musí sa zabezpečiť:
- aby sa databázy, software a dátové prenosové protokoly vyvíjali spôsobom, ktorý umožní maximálnu výmenu dát medzi rôznymi aplikáciami a operátormi, pričom sa vylúčia dôverné obchodné dáta,
- ľahký prístup k informáciám pre užívateľov.

2.7.2 Spoľahlivosť a prevádzková pohotovosť
Metódy používania, riadenia, aktualizácie a starostlivosti o tieto databázy, software a dátové prenosové protokoly musia zaručovať efektívnosť týchto systémov a kvalitu služieb.

2.7.3 Zdravie
Rozhrania medzi týmito systémami a užívateľmi musia spĺňať minimálne pravidlá týkajúce sa ergonomiky a ochrany zdravia.

2.7.4 Bezpečnosť
Vzhľadom na uchovávanie a prenos informácií vzťahujúcich sa na bezpečnosť musí byť zabezpečená primeraná úroveň celistvosti a spoľahlivosti dát.
Príloha č. 5 k zákonu Národnej rady Slovenskej republiky č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov

ZOZNAM PREBERANÝCH PRÁVNYCH AKTOV EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV A EURÓPSKEJ ÚNIE

1. Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. ES, L 237, 24. 8. 1991) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001 (Ú. v. ES, L 075, 15. 3. 2001) a jej opravy (Ú. v. ES, L 334, 18. 12. 2001).

2. Smernica Rady č. 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom (Ú. v. ES, L 143, 27.6.1995) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES z 26. februára 2001 (Ú. v. ES, L 075, 15. 3. 2001).

3. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii ES (Ú. v. ES, L 075, 15. 3. 2001).

4. Smernica Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite na transeurópskych vysokorýchlostných železniciach (Ú. v. ES, L 235, 17. 9. 1996) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/50/ES z 29. apríla 2004 (Ú. v. ES, L 164, 30. 4. 2004) a jej opravy (Ú. v. EÚ, L 220, 21. 6. 2004).

5. Smernica Rady 96/35/ES z 3. júna 1996 o menovaní a odbornej kvalifikácii bezpečnostných poradcov pre prepravu nebezpečného tovaru cestnou, železničnou, vnútrozemskou vodnou dopravou (Ú. v. ES, L 145, 19. 6. 1996).

6. Smernica Rady 96/49/ES z 23. júla 1996 o zblížení zákonov členských štátov týkajúcich sa prepravy nebezpečného tovaru železničnou dopravou (Ú. v. ES, L 235, 17. 9. 1996) v znení smernice Komisie 96/87/ES z 13. decembra 1996 (Ú. v. ES, L 335, 24. 12. 1996), v znení smernice Komisie 1999/48/ES z 21. mája 1999 (Ú. v. ES, L 169, 5. 7. 1999), v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/62/ES z 10. októbra 2000 (Ú. v. ES, L 279, 1.11.2000), v znení smernice Komisie 2001/6/ES z 29. januára 2001 (Ú. v. ES, L 030, 1. 2. 2001), v znení smernice Komisie 2003/29/ES zo 7. apríla 2003 (Ú. v. EÚ, L 090, 8. 4. 2003).

7. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/18/ES zo 17. apríla 2000 o minimálnych požiadavkách na bezpečnostných poradcov pre prepravu nebezpečného tovaru cestnou, železničnou alebo vnútrozemskou vodnou dopravou (Ú. v. ES, L 118, 19. 5. 2000).

8. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 (Ú. v. ES, L 110, 20. 4. 2001) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/50/ES z 29. apríla 2004 (Ú. v. EÚ, L 164, 30. 4. 2004) a jej opravy (Ú. v. EÚ, L 220, 21. 6. 2004).“.

Čl. II

Predseda Národnej rady Slovenskej republiky sa splnomocňuje, aby v Zbierke zákonov Slovenskej republiky vyhlásil úplné znenie zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 164/1996 Z. z. o dráhach a o zmene zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov, ako vyplýva zo zmien a doplnení vykonaných zákonom č. 58/1997 Z. z., zákonom č. 260/2001 Z. z., zákonom č. 416/2001 Z. z., zákonom č. 114/2004 Z. z., zákonom č. 725/2004 Z. z. a týmto zákonom.

Čl. III

Zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov sa článok I mení a dopĺňa takto:

1. V § 16 ods. 4 sa písmeno a) dopĺňa siedmym bodom, ktorý znie:

   „7. potvrdenie o zaplatení príspevku do Recyklačného fondu za dovezené vozidlo.[8a])“.

2. V § 16 ods. 4 sa písmeno b) dopĺňa ôsmym bodom, ktorý znie:

   „8. potvrdenie o zaplatení príspevku do Recyklačného fondu za dovezené vozidlo.[8a])“.

3. V § 16 sa odsek 8 dopĺňa písmenom h), ktoré znie:

   „h) potvrdenie o zaplatení príspevku do Recyklačného fondu za dovezené vozidlo.[8a])“.

4. V § 16 ods. 11 písm. a) v časti vety za bodkočiarkou sa medzi slovami „e)“ a „f)“ spojka „a“ nahrádza čiarkou a za písmeno „f)“ sa vkladajú slová „a h)“.
   Poznámka pod čiarou k odkazu 8a znie:

   „8a) § 54 zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.“.

5. § 101 sa dopĺňa písmenom m), ktoré znie:

   „m) poskytuje orgánom štátnej správy súčinnosť pri zisťovaní žiadateľov o schválenie jednotlivo dovezeného vozidla, uznanie typového schválenia ES a uznanie typového schválenia jednotlivo dovezeného vozidla podľa § 16.“.

Čl. IV

Tento zákon nadobúda účinnosť 1. januára 2006 s výnimkou čl. III, ktorý nadobúda účinnosť 1. apríla 2005.

Ivan Gašparovič v. r.

Pavol Hrušovský v. r.

Mikuláš Dzurinda v. r.

Vydavateľ Zbierky zákonov Slovenskej republiky a prevádzkovateľ právneho a informačného portálu Slov-Lex dostupného na webovom sídle www.slov-lex.sk je Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, Župné námestie 13, 813 11 Bratislava, tel.: 02 571 01 000, e-mail: helpdesk@slov-lex.sk.