ZBIERKA ZÁKONOV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2009

Vyhlásené: 10. 12. 2009 Vyhlásená verzia v Zbierke zákonov Slovenskej republiky

Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.

513

ZÁKON

z 28. októbra 2009

o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Národná rada Slovenskej republiky sa uzniesla na tomto zákone:

Čl. I

PRVÁ ČASŤ
VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

§ 1
Predmet úpravy

(1) Tento zákon upravuje

a) druhy dráh a pravidlá ich výstavby a prevádzky,

b) schvaľovanie typov dráhových vozidiel a povoľovanie ich prevádzky,

c) prevádzku určených technických zariadení a oprávnenia na vykonávanie určených činností,

d) prevádzku železničnej infraštruktúry, prideľovanie jej kapacity a určovanie úhrad za jej používanie,

e) odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť na výkon práce na dráhach,

f) interoperabilitu a bezpečnosť železničného systému,

g) pôsobnosť orgánov štátnej správy vo veciach dráh.

(2) Tento zákon sa nevzťahuje na banské dráhy, priemyselné dráhy, lunaparkové dráhy, lanové vleky, dočasné prenosné dráhy a na visuté lanové dopravníky.

Dráhy

§ 2
Druhy dráh

(1) Dráhami sú koľajové dráhy, trolejbusové dráhy a lanové dráhy.

(2) Koľajovými dráhami sú železničné dráhy, električkové dráhy a špeciálne dráhy.

(3) Železničnými dráhami sú železničné trate a vlečky.

(4) Železničné trate tvoria dopravnú cestu železničným vozidlám na účely železničnej dopravy. Železničné trate sa podľa účelu, významu a vybavenia členia na hlavné a vedľajšie. Hlavné železničné trate z hľadiska dopravného významu slúžia na medzinárodnú dopravu a na zabezpečenie celoštátnej dopravnej obslužnosti. Vedľajšie železničné trate slúžia na zabezpečenie regionálnej dopravnej obslužnosti a na mestské a prímestské dopravné služby.

(5) Vlečkou je železničná dráha priamo alebo prostredníctvom inej vlečky zaústená do železničnej trate; používa sa na pohyb železničných vozidiel na účely nakládky, prekládky a vykládky tovaru v podnikoch, skladoch, prístavoch a v termináloch.

(6) Špeciálnou dráhou je koľajová dráha na mestskú a prímestskú verejnú osobnú dopravu, najmä metro a mestské a prímestské rýchlodráhy, ako aj železničná dráha nezaústená do železničnej trate, ktorá slúži len miestnym alebo turistickým potrebám, najmä miestne úzkorozchodné dráhy.

(7) Železničné trate, stanice, terminály a všetky druhy pevných zariadení, ktoré sú potrebné na zaistenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky železníc, tvoria železničnú sieť.

Obvod dráhy

§ 3

(1) Obvod dráhy tvoria pozemky určené na umiestnenie dráhy a jej súčastí, ktoré sú potrebné na prevádzku dráhy a na dopravu na nej. V pochybnostiach o tom, ktoré pozemky patria do obvodu dráhy, rozhodne špeciálny stavebný úrad na návrh prevádzkovateľa dráhy.

(2) Obvod dráhy zriaďuje špeciálny stavebný úrad v stavebnom povolení alebo stavebný úrad vo vyvlastňovacom rozhodnutí. Obvod dráhy vzniká dňom právoplatnosti stavebného povolenia alebo vyvlastňovacieho rozhodnutia.

(3) Obvod dráhy je vymedzený zvislými plochami vedenými na pozemok. Ak z rozhodnutia podľa odseku 2 nevyplýva inak, obvod dráhy je tri metre

a) od vonkajšieho okraja telesa železničnej dráhy a stavieb, konštrukcií a pevných zariadení, ktoré sú jej súčasťou, ak ide o železničnú dráhu,

b) od osi krajnej koľaje električkovej dráhy, od krajného nosného alebo dopravného lana lanovej dráhy alebo od krajného vodiča trakčného trolejbusového vedenia, najmenej však 1,5 metra od vonkajšieho okraja súčasti dráhy; to neplatí, ak ide o električkovú dráhu alebo trolejbusovú dráhu, ktorá vedie po ceste alebo miestnej komunikácii (ďalej len „cestná komunikácia“).

(4) Obvod dráhy zaniká dňom právoplatnosti rozhodnutia o zrušení dráhy.

§ 4

(1) V obvode dráhy je zakázané vysádzať stromy a kry a umiestňovať stavby, reklamné, propagačné a informačné zariadenia, konštrukcie a predmety, ktoré nesúvisia s prevádzkou dráhy ani s dopravou na dráhe.

(2) V obvode dráhy možno umiestňovať len súčasti dráhy a vykonávať činnosti, ktoré súvisia s prevádzkou dráhy, najmä údržbu telesa dráhy a obvodu dráhy, s dopravou na dráhe alebo s výkonom štátneho dozoru, ako aj uskutočňovať záchranné práce a odstraňovať následky nehôd a mimoriadnych udalostí, ktoré ohrozujú prevádzku dráhy alebo bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Vlastník alebo užívateľ nehnuteľností v obvode dráhy je povinný užívať ich tak, aby neohrozovali dráhu alebo dopravu na dráhe, a je povinný umožniť prevádzkovateľovi dráhy prístup

k súčastiam dráhy cez svoje pozemky.

(3) Prevádzkovateľ dráhy je povinný trvalo zabezpečovať obvod dráhy a priechodný prierez dráhy v stave, ktorý neohrozuje dráhu a jej súčasti, ani dopravu na dráhe, a predchádzať ohrozeniam prevádzky dráhy. Na tento účel je prevádzkovateľ dráhy oprávnený vyzvať vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti v obvode dráhy, aby okliesnil alebo odstránil v nevyhnutnom rozsahu prekážajúce stromy a kry a odstránil spadnuté stromy, kamene a predmety, ktoré sú ohrozením prevádzky dráhy alebo niektorej jej súčasti alebo ohrozením bezpečnosti a plynulosti dopravy na dráhe. Ak vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti neuposlúchne výzvu prevádzkovateľa dráhy a hrozí bezprostredné nebezpečenstvo pre prevádzku dráhy alebo pre dopravu na dráhe, prevádzkovateľ dráhy je oprávnený sám vykonať tieto činnosti v nevyhnutnom rozsahu po upovedomení vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti.

(4) Vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti v obvode dráhy je povinný strpieť umiestňovanie súčastí dráhy a vykonanie činností podľa odsekov 2 a 3. Oprávnenia prevádzkovateľa dráhy podľa odsekov 2 a 3 sú vecnými bremenami viaznucimi na nehnuteľnostiach v obvode dráhy a na prístupových cestách k obvodu dráhy. Návrh na vykonanie záznamu v katastri nehnuteľností podá prevádzkovateľ dráhy. Ak je vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti obmedzený v dôsledku umiestnenia súčasti dráhy v obvyklom užívaní nehnuteľnosti; má právo na jednorazovú primeranú náhradu za nútené obmedzenie užívania nehnuteľnosti; toto právo zaniká, ak sa neuplatnilo u prevádzkovateľa dráhy do jedného roka odo dňa zapísania vecného bremena do katastra nehnuteľností.

(5) Činnosti podľa odsekov 2 a 3 môže vykonávať len prevádzkovateľ dráhy a ním poverení zamestnanci; iné osoby len na základe jeho poverenia alebo s jeho predchádzajúcim súhlasom. Ak nie je možné z dôvodu nevyhnutnosti bezprostredného vykonania záchrannej akcie zabezpečiť súhlas prevádzkovateľa dráhy vopred, musí sa o nej upovedomiť bezodkladne.

(6) Zakazuje sa vstupovať na teleso dráhy a do obvodu dráhy iným osobám, než sú uvedené v odseku 5; to neplatí, ak ide o električkovú dráhu vedenú po cestnej komunikácii alebo o trolejbusovú dráhu.

(7) Iné osoby, než uvedené v odseku 5, môžu vstupovať do obvodu dráhy a pohybovať sa v ňom so súhlasom prevádzkovateľa dráhy, ak tým neohrozia seba ani dopravu na dráhe. Bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy možno vstupovať do obvodu dráhy len

a) na prechod dráhy v mieste úrovňového križovania dráhy s cestnou komunikáciou,

b) na osobných nástupištiach, na prístupových cestách k nim a na iných miestach určených na pohyb cestujúcich,

c) na nakladacích rampách a na prístupových cestách k nim a na iných miestach určených pre nakládku, prekládku a vykládku tovaru,

d) po verejne prístupných účelových komunikáciách v obvode dráhy zriadených prevádzkovateľom dráhy alebo so súhlasom prevádzkovateľa dráhy.

(8) Osoby podľa odseku 7 sú povinné pohybovať sa a správať sa v obvode dráhy podľa pravidiel určených prevádzkovateľom dráhy, najmä rešpektovať zákazy a príkazy na označeniach priestorov a na výveskách a uposlúchnuť pokyny oprávnených zamestnancov prevádzkovateľa dráhy.

Ochranné pásmo dráhy

§ 5

(1) Ochranné pásmo dráhy je priestor po oboch stranách obvodu dráhy vymedzený zvislými plochami vedenými v určenej vzdialenosti od hranice obvodu dráhy; zriaďuje sa na ochranu dráhy,

jej prevádzky a dopravy na nej.

(2) Ochranné pásmo novej dráhy vzniká dňom právoplatnosti stavebného povolenia. Ochranné pásmo zaniká dňom právoplatnosti rozhodnutia o zrušení dráhy.

(3) Ak stavebné povolenie neurčuje inak, hranica ochranného pásma dráhy je

a) pre železničnú dráhu 60 metrov od osi krajnej koľaje, najmenej však 30 metrov od vonkajšej hranice obvodu dráhy,

b) pre ostatné koľajové dráhy a pre pozemnú lanovú dráhu 15 metrov od osi krajnej koľaje,

c) pre visutú lanovú dráhu 15 metrov od nosného alebo dopravného lana,

d) pre trolejbusovú dráhu 10 metrov od krajného vodiča trakčného trolejového vedenia.

(4) Ak dráha vedie po cestnej komunikácii alebo v uzavretom priestore prevádzkovateľa dráhy, ochranné pásmo dráhy sa nezriaďuje.

§ 6

(1) V ochrannom pásme dráhy je zakázané bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy a bez záväzného stanoviska špeciálneho stavebného úradu

a) umiestňovať stavby, konštrukcie, vzdušné vedenia a svetelné zariadenia, ktoré by boli zameniteľné so svetelnými signalizačnými zariadeniami slúžiacimi na chod a bezpečnosť dopravy na dráhe,

b) umiestňovať elektromagnetické zariadenia, ktoré by rušili alebo inak ovplyvňovali trolejové vedenia, ich napájanie, zariadenia na premenu, prívod a rozdelenie elektrického prúdu alebo zabezpečovacie, signalizačné, oznamovacie alebo spojové zariadenia dráhy alebo zariadenia trakčných vozidiel,

c) umiestňovať predmety, ktorých farebné plochy sú zameniteľné s označeniami používanými v doprave na dráhach,

d) uskladňovať horľaviny a výbušniny a zriaďovať skládky, ktoré by mohli poškodiť dráhu alebo jej súčasť alebo ohroziť bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe,

e) vykonávať činnosti, ktoré by mohli poškodiť dráhu alebo jej súčasť, alebo ohroziť bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe, najmä uskutočňovať terénne úpravy, zemné práce, trhacie práce a činnosti vykonávané banským spôsobom.

(2) Vlastníci a užívatelia nehnuteľností a správcovia vodných tokov a odkrytých podzemných vôd v ochrannom pásme dráhy sú povinní udržiavať pozemky a stromy a kry na nich, skládky, stavby, mostné piliere a iné konštrukcie a vzdušné vedenia v takom stave a užívať ich takým spôsobom, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčastí, ani neobmedzili bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe.

(3) Prevádzkovateľ dráhy je oprávnený vyzvať vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti alebo správcu vodného toku alebo odkrytej podzemnej vody v ochrannom pásme, aby v určenej lehote odstránil stromy a kry, naplaveniny na mostných pilieroch dráhy alebo znefunkčnil zariadenie podľa odseku 1 písm. a) a b), odstránil skládky, stavby a iné konštrukcie podľa odseku 1 písm. c) a d) a bezodkladne upustil od činnosti podľa odseku 1 písm. e).

(4) Ak vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti alebo správca vodného toku alebo odkrytej podzemnej vody v určenej lehote neuposlúchne výzvu podľa odseku 3, špeciálny stavebný úrad na podnet prevádzkovateľa dráhy uloží ich vlastníkovi alebo užívateľovi povinnosť v určenej lehote odstrániť ich alebo znefunkčniť alebo zakázať činnosti podľa odseku 1 písm. e).

(5) Po upovedomení vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti alebo správcu vodného toku alebo odkrytej podzemnej vody sú poverení zamestnanci prevádzkovateľa dráhy oprávnení vstupovať na nehnuteľnosť v ochrannom pásme dráhy z dôvodu údržby a opravy dráhy a jej súčastí a stavieb, ktoré slúžia dráhe alebo doprave na dráhe, s nimi aj iné osoby nevyhnutne potrebné na vykonanie potrebných činností. Oprávnenie na vstup majú aj osoby, ktoré vykonávajú záchrannú akciu alebo odstraňujú následky nehody alebo mimoriadnej udalosti, vykonávajú ich vyšetrovanie alebo štátny dozor. Ak je nevyhnutné vykonať okamžite záchrannú akciu a odstrániť následky nehody alebo mimoriadnej udalosti a nemožno vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti alebo správcu vodného toku alebo odkrytej podzemnej vody upovedomiť vopred, treba ho upovedomiť bezodkladne. Vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti a správca vodného toku alebo odkrytej podzemnej vody je povinný na tento účel strpieť vstup týchto osôb na nehnuteľnosť.

(6) Ak je bezprostredne ohrozená prevádzka dráhy alebo niektorej jej súčasti alebo ak je ohrozená bezpečnosť dopravy na dráhe, poverení zamestnanci prevádzkovateľa dráhy sú po upovedomení vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti alebo správcu vodného toku alebo odkrytej podzemnej vody oprávnení vstúpiť na nehnuteľnosť a vykonať nevyhnutné úpravy stromov a krov, znefunkčniť zariadenia a iné konštrukcie, alebo odstrániť skládky, naplaveniny na mostných pilieroch, stavby na náklady vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti alebo správcu vodného toku alebo odkrytej podzemnej vody. Vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti a správca vodného toku alebo odkrytej podzemnej vody je povinný tieto úpravy strpieť a vzniknuté náklady uhradiť.

(7) Zamestnanci prevádzkovateľa dráhy a ostatné osoby, ktoré vstupujú na nehnuteľnosť v ochrannom pásme podľa odsekov 5 a 6, sú povinní počínať si tak, aby nespôsobili škodu neprimeranú vykonanej činnosti a aby neobmedzili vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti nad mieru primeranú vykonanej činnosti.

Výstavba dráh

§ 7
Stavebno-technické požiadavky na stavbu dráh a ich súčastí

(1) Ak ďalej nie je ustanovené inak, na navrhovanie, projektovanie a uskutočňovanie stavieb dráh a ich súčastí sa vzťahujú základné požiadavky na stavby a všeobecné technické požiadavky na navrhovanie a uskutočňovanie stavieb podľa stavebných predpisov.[1])

(2) Stavebno-technické požiadavky stavieb železničných dráh a špeciálnych dráh sa vzťahujú na

a) priestorové usporiadanie dráhy,

b) zaťaženie koľají,

c) geometrické usporiadanie koľají,

d) tvar, rozmery a šírkové usporiadanie železničného spodku,

e) zaťažiteľnosť a priechodnosť stavieb a zariadení železničného spodku,

f) spôsoby zabezpečenia a parametre križovaní s cestnými komunikáciami,

g) konštrukciu a parametre železničného zvršku,

h) označenie železničnej trate alebo trate špeciálnej dráhy,

i) vybavenie staníc a zastávok,

j) konštrukciu, vybavenie, spoľahlivosť a bezpečnosť súčastí železničnej dráhy.

(3) Stavebno-technické požiadavky stavieb električkových dráh sa vzťahujú na

a) priestorové usporiadanie dráhy,

b) geometrické usporiadanie koľají,

c) tvar, rozmery a šírkové usporiadanie spodku električkovej trate,

d) konštrukciu a parametre električkového zvršku,

e) označenie električkovej trate,

f) vybavenie konečných a nácestných zastávok,

g) konštrukciu, vybavenie, spoľahlivosť a bezpečnosť súčastí električkovej dráhy.

(4) Stavebno-technické požiadavky stavieb trolejbusových dráh sa vzťahujú na

a) umiestnenie trolejbusovej dráhy na cestnej komunikácii,

b) zaťaženie cestnej komunikácie trolejbusom,

c) pozdĺžny sklon trolejbusovej dráhy,

d) vybavenie konečných a nácestných zastávok,

e) konštrukciu, polohu a parametre trolejového vedenia,

f) konštrukciu, vybavenie, spoľahlivosť a bezpečnosť súčastí trolejbusovej dráhy.

(5) Stavebno-technické požiadavky stavieb lanových dráh sa vzťahujú na

a) priestorové usporiadanie dráhy,

b) dopravnú rýchlosť a časový interval medzi dráhovými vozidlami,

c) konštrukciu a parametre poháňacieho zariadenia a jeho bŕzd,

d) konštrukciu a parametre zariadenia na nesenie a vedenie lán a dráhových vozidiel,

e) konštrukciu a parametre lanových kotúčov a napínacieho zariadenia lana,

f) vybavenie nástupných a výstupných staníc,

g) konštrukciu, vybavenie, spoľahlivosť a bezpečnosť súčastí lanovej dráhy,

h) zariadenie na prevádzku v noci,

i) vyhotovenie a parametre elektrického zariadenia lanovej dráhy a zariadenia na ochranu pred účinkami atmosférickej elektriny.

§ 8
Stavba dráhy

(1) Ak ďalej nie je ustanovené inak, na umiestňovanie stavieb dráh a ich súčastí a stavieb v ochrannom pásme dráh, na povoľovanie a ohlasovanie stavieb, ich zmien pred dokončením a zmien dokončenej stavby a na ich kolaudáciu sa vzťahujú stavebné predpisy.[2])

(2) Pri stavbe dráhy alebo pri jej zmene je stavebník povinný vybudovať na vlastné náklady pre vlastníka dotknutej stavby len úpravy priamo vyvolané stavbou dráhy, a to na úrovni technického riešenia v čase vyvolanej úpravy. Vlastník dotknutej stavby je povinný bezodkladne po právoplatnosti kolaudačného rozhodnutia stavbu prevziať.

(3) Pri stavbe novej vlečky zaústenej do železničnej trate je stavebník vlečky povinný na vlastné náklady vybudovať odbočkovú výhybku a trvalo ju na vlastné náklady prevádzkovať a udržiavať. Ak ide o stavbu novej vlečky zaústenej do existujúcej vlečky, stavebník novej vlečky je povinný na vlastné náklady vybudovať odbočkovú výhybku a na vlastné náklady ju trvalo prevádzkovať a udržiavať.

(4) V konaniach o umiestnenie stavby, o povolenie stavby a o povolenie činností v ochrannom

pásme dráhy, ktoré neslúžia prevádzke dráhy ani doprave na dráhe, má vlastník dráhy alebo ním splnomocnený prevádzkovateľ dráhy postavenie účastníka konania.[3])

(5) Súčasťou kolaudácie stavby dráhy a jej súčastí je technicko-bezpečnostná skúška stavby.

§ 9
Technicko-bezpečnostná skúška stavby

(1) Technicko-bezpečnostná skúška stavby je súbor úkonov a činností, ktorými sa v rámci kolaudačného konania overuje, či dráha, jej samostatná časť alebo niektorá súčasť dráhy vyhovuje overenej projektovej dokumentácii a podmienkam stavebného povolenia, či je funkčná, či zaručuje bezpečné a trvalé prevádzkovanie dráhy a bezpečnú a plynulú dopravu na dráhe.

(2) Ak ide o mosty, tunely a iné obdobné inžinierske stavby, ktoré sú súčasťou dráhy, nahrádza technicko-bezpečnostnú skúšku stavby hlavná prehliadka. Obsahom hlavnej prehliadky je overenie, či skutočné rozmery, použité stavebné výrobky, montáž a parametre konštrukcie inžinierskej stavby sú v súlade s overenou projektovou dokumentáciou a s podmienkami stavebného povolenia.

(3) Súčasťou hlavnej prehliadky mosta je aj záťažová skúška. Obsahom záťažovej skúšky je overenie, či most vyhovuje projektovanému zaťaženiu koľají. Postup a podmienky vykonávania hlavnej prehliadky a záťažovej skúšky upravujú technické normy.

(4) Technicko-bezpečnostnú skúšku stavby vo vzťahu k určeným technickým zariadeniam nahrádza overenie podľa § 16 ods. 3.

(5) Overenia podľa odsekov 2 až 4, záväzné stanoviská dotknutých orgánov, povolenia a schválenia na prevádzku sú podkladom na kolaudáciu stavby dráhy a jej súčastí.

(6) Náklady technicko-bezpečnostnej skúšky stavby a overovaní podľa odsekov 2 až 4 znáša zhotoviteľ stavby, ktorý aj zabezpečí účasť odborného technického personálu potrebného na jej uskutočnenie a poskytne potrebné technické prostriedky.

§ 10
Skúšobná prevádzka stavby

(1) Skúšobnou prevádzkou stavby sa overuje funkčnosť dráhy a tie parametre dráhy a jej súčastí, ktoré nie je možné overiť technicko-bezpečnostnou skúškou stavby.

(2) Rozsah a podmienky skúšobnej prevádzky stavby určí špeciálny stavebný úrad v rozhodnutí o dočasnom užívaní stavby,[4]) najmä určí

a) požiadavky na zaistenie bezpečného prevádzkovania dráhy a bezpečnej a plynulej dopravy na dráhe,

b) trvanie skúšobnej prevádzky,

c) spôsob monitorovania skúšobnej prevádzky,

d) rozsah zaznamenávaných a vyhodnocovaných údajov.

(3) Špeciálny stavebný úrad určí dĺžku skúšobnej prevádzky podľa druhu dráhy a spôsobu jej prevádzkovania, podľa rozsahu stavby a podľa charakteru dopravy na dráhe, najdlhšie však na 12 mesiacov.

§ 11
Vyvlastňovanie pozemkov a stavieb

(1) Na účely uskutočnenia stavby dráhy a jej súčastí alebo stavby v ochrannom pásme dráhy, ktorá slúži prevádzke dráhy alebo doprave na dráhe, na účely prístupu k dráhe alebo k jej súčastiam a na účely zabezpečenia prevádzky dráhy alebo dopravy na dráhe, možno potrebné pozemky a stavby vyvlastniť alebo zriadiť k nim vecné bremeno.

(2) Podmienky vyvlastnenia a vyvlastňovacie konanie upravujú všeobecné predpisy.[5])

§ 12
Zrušenie dráhy

(1) Dráhu, ktorá slúži verejnej osobnej doprave, možno zrušiť len z dôvodu zániku potreby dopravnej obslužnosti územia a ekonomickej neefektívnosti jej prevádzky.

(2) Rozhodnúť o zrušení dráhy môže správny orgán len na návrh vlastníka dráhy alebo na návrh ním povereného prevádzkovateľa dráhy so súhlasom vlastníka dráhy. Ak ide o železničnú dráhu, do ktorej sú zaústené ďalšie železničné dráhy, je potrebný aj súhlas vlastníkov týchto dráh.

(3) Rozhodnutie o zrušení dráhy je podkladom na konanie špeciálneho stavebného úradu o odstránenie stavby dráhy a jej súčastí podľa stavebných predpisov.

(4) Ak dôjde po zrušení dráhy aj k čiastočnému alebo úplnému odstráneniu telesa dráhy a súčastí dráhy a pre vlastníka dráhy sú zostávajúce nehnuteľnosti prebytočné, ponúkne ich do nájmu alebo na predaj.

Styk dráh

§ 13
Druhy styku dráh

(1) Stykom dráh je prepojenie dráh, ktoré umožňuje plynulý prechod dráhových vozidiel z jednej dráhy na druhú. Stykom dráh je súbeh dráh, zaústenie jednej dráhy do druhej a križovanie dráh.

(2) Hranica stýkajúcich sa dráh rôznych prevádzkovateľov musí byť presne vymedzená a viditeľne označená. Technické riešenie a práva a povinnosti zabezpečenia styku dráh dohodnú ich prevádzkovatelia zmluvou.

§ 14
Križovanie dráh s cestnými komunikáciami

(1) Križovanie nových hlavných železničných tratí s cestnými komunikáciami sa zriaďuje ako mimoúrovňové. Pri modernizácii alebo významnej obnove existujúcich hlavných železničných tratí alebo križujúcich cestných komunikácií stavebník existujúce úrovňové križovanie prestavia na mimoúrovňové križovanie, alebo ho zruší.

(2) Križovanie vedľajších železničných tratí s cestnými komunikáciami sa zriaďuje spravidla mimo úrovne koľají. Výnimku povoľuje cestný správny orgán podľa osobitného predpisu.[6]) Špeciálny stavebný úrad na základe tejto výnimky určí v stavebnom povolení podmienky jeho zhotovenia.

(3) Ak ide o úrovňové križovanie dráhy s cestnou komunikáciou, na ktorom to vyžaduje bezpečnosť cestnej premávky, špeciálny stavebný úrad na návrh bezpečnostného orgánu (§ 103)

nariadi správcovi cestnej komunikácie prestavbu križovania na mimoúrovňové alebo prevádzkovateľovi dráhy vybaviť ho priecestným signalizačným zariadením dráhy.

(4) Pri úrovňovom križovaní dráhy s cestnou komunikáciou má prevádzka dráhy prednosť pred cestnou premávkou. Úrovňové križovanie dráhy s cestnou komunikáciou musí byť označené podľa pravidiel pre dráhy a v súlade s pravidlami cestnej premávky a ak ide o hlavnú železničnú trať, musí byť zo strany cestnej komunikácie vybavené aj priecestným signalizačným zariadením dráhy.

(5) Ak ide o električkovú dráhu alebo o trolejbusovú dráhu, ktorá používa cestnú komunikáciu, úrovňový styk dráhy a cestnej komunikácie sa neoznačuje ani nezabezpečuje. Ak ide o spoločnú prevádzku električkovej dráhy alebo trolejbusovej dráhy a cestnej premávky, vzťahujú sa na ich prevádzku aj pravidlá cestnej premávky.[7])

§ 15
Križovanie dráh s vedeniami

(1) Križovanie dráh s energetickými, telekomunikačnými, vodovodnými, kanalizačnými a inými vedeniami, ktoré neslúžia prevádzke dráhy ani doprave na dráhe, sa musí navrhovať a zriaďovať tak, aby vedenia neovplyvňovali bezpečnú prevádzku dráhy ani bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe, najmä aby neovplyvňovali zabezpečovacie, spojové, záznamové a signalizačné zariadenia, trakčné napájacie vedenia a iné zariadenia energetického vybavenia dráhy ani prevádzkové energetické vybavenie trakčných vozidiel.

(2) Vedenia uvedené v odseku 1 možno pri križovaní s dráhou viesť popod teleso dráhy kolmo na smerové vedenie dráhy a pri súbežnom vedení v ochrannom pásme dráhy. Súbežné umiestnenie vedenia s dráhou v obvode dráhy je možné len na základe zmluvy vlastníka vedenia s vlastníkom dráhy alebo ním splnomocneným prevádzkovateľom dráhy o zriadení vecného bremena a o podmienkach údržby a opráv a po ohlásení špeciálnemu stavebnému úradu.

(3) Ak dôjde k funkčnej poruche alebo k havárii vedenia umiestneného v obvode dráhy, vlastník vedenia je povinný bezodkladne informovať prevádzkovateľa dráhy o rozsahu nevyhnutných prác a o čase nevyhnutnom na ich vykonanie. Vlastník vedenia je povinný postupovať podľa pokynov prevádzkovateľa dráhy tak, aby prevádzka dráhy a doprava na dráhe boli dotknuté čo najmenej.

(4) Stavebník, ktorý vykonáva modernizáciu alebo významnú obnovu dráhy, pri ktorej je potrebná preložka dráhy alebo preložka vedenia križujúceho dráhu alebo súbežne smerovaného s dráhou v obvode dráhy, je povinný na vlastné náklady zabezpečiť nové umiestnenie dráhy alebo vedenia ako vyvolanú investíciu a po skončení prác dráhu alebo vedenie odovzdať vlastníkovi, ten je povinný dokončenú stavbu prevziať.

Určené technické zariadenia

§ 16
Určené technické zariadenia

(1) Určenými technickými zariadeniami sú dopravné zariadenia, plynové zariadenia, tlakové zariadenia, zdvíhacie zariadenia, elektrické zariadenia, zariadenia na ochranu pred účinkami atmosférickej a statickej elektriny a na ochranu pred negatívnymi účinkami spätných trakčných prúdov, kontajnery a vymeniteľné nadstavby, ktoré sa vyrábajú, sú určené alebo slúžia na zabezpečenie prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe alebo sú súčasťou dráh.

(2) V prevádzke sa môžu používať len určené technické zariadenia, ktoré sú spôsobilé na prevádzku. Spôsobilosťou na prevádzku sa rozumie technický stav, ktorý zodpovedá požiadavkám na zaistenie bezpečnosti jeho prevádzky.

(3) Pred uvedením určeného technického zariadenia do prevádzky musí bezpečnostný orgán alebo ním poverená právnická osoba overiť a schváliť jeho spôsobilosť. Ak ide o určené technické zariadenie, ktoré je zároveň určeným výrobkom,[8]) podkladom na schválenie spôsobilosti na prevádzku je doklad o preukázaní zhody jeho úžitkových vlastností s technickými požiadavkami, ktoré sa naň vzťahujú.[9])

(4) Ak bezpečnostný orgán zistí, že určené technické zariadenie má závažné nedostatky, že nemožno zaručiť jeho ďalšiu bezpečnú prevádzku alebo že nie sú splnené technické alebo prevádzkové podmienky na zaistenie bezpečnosti prevádzky, rozhodne o obmedzení prevádzky alebo o vyradení určeného technického zariadenia z prevádzky.

(5) Prevádzkovateľ určeného technického zariadenia je povinný

a) prevádzkovať len také určené technické zariadenie, ktorého spôsobilosť na prevádzku bola overená a schválená, a v takom stave, ktorý je v súlade s predpismi na zaistenie bezpečnosti prevádzky, konštrukčnej, projektovej a sprievodnej dokumentácie a schválenej spôsobilosti na prevádzku,

b) plniť určené podmienky a požiadavky na zaistenie bezpečnosti prevádzky určeného technického zariadenia,

c) zabezpečiť v prevádzke určeného technického zariadenia v určených lehotách a určeným spôsobom overovanie jeho bezpečnosti a spôsobilosti na prevádzku,

d) zabezpečiť, aby revízie, inšpekcie, skúšky a obsluhu určeného technického zariadenia vykonávali len osoby s platným dokladom o odbornej spôsobilosti podľa § 18.

§ 17
Určené činnosti

(1) Určenými činnosťami sú

a) montáž, opravy, rekonštrukcie, revízie, skúšky a overovanie spôsobilosti určených technických zariadení,

b) inšpekcie, zváranie a nedeštruktívne skúšanie dráhových vozidiel, koľajníc a oceľových mostných a mostom podobných dráhových konštrukcií,

c) plnenie kovových tlakových nádob používaných na dráhach plynmi a

d) plnenie cisternových vozňov, cisternových kontajnerov a vymeniteľných nadstavieb plynmi a inými nebezpečnými látkami.

(2) Určené činnosti môžu vykonávať len právnické osoby na základe oprávnenia udeleného bezpečnostným orgánom po overení splnenia požiadaviek určených na vykonávanie určených činností.

(3) Overovanie splnenia požiadaviek určených na vykonávanie určených činností vykonáva bezpečnostný orgán alebo ním poverená právnická osoba.

(4) Bezpečnostný orgán udelí oprávnenie žiadateľovi, ktorý

a) zamestnáva osobu s platným dokladom o odbornej spôsobilosti podľa § 18,

b) má technické zariadenia potrebné na vykonávanie určených činností,

c) má vytvorenú organizačnú štruktúru, systém odborného riadenia a monitorovania vykonávaných činností,

d) má vypracované pokyny a postupy na vykonávanie určených činností a má k dispozícii dokumentáciu na vykonávanie určených činností.

(5) Ak bezpečnostný orgán zistí závažné nedostatky pri vykonávaní určených činností, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť prevádzky určených technických zariadení alebo na bezpečnosť prevádzky dráhy alebo dopravy na dráhe, alebo zistí nedodržiavanie podmienok oprávnenia, začne konanie o obmedzenie rozsahu oprávnenia alebo o jeho zrušenie.

§ 18
Odborná spôsobilosť na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach

(1) Revízie, inšpekcie, skúšky, obsluhu určených technických zariadení v prevádzke, overovanie spôsobilosti určených technických zariadení, zapletanie a opravy oceľových lán a zalievanie lanových koncoviek a spojok používaných na zariadeniach lanových dráh a kontrolu činnosti vo zváraní a nedeštruktívnom skúšaní môžu vykonávať len fyzické osoby s platným dokladom o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach.

(2) Overovanie odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach vykonáva bezpečnostný orgán alebo ním poverená právnická osoba; doklad o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach vydáva bezpečnostný orgán.

(3) Doklad o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach vydá bezpečnostný orgán tomu, kto

a) dosiahol vek 18 rokov,

b) je plne spôsobilý na právne úkony,

c) je bezúhonný (§ 110),

d) má ukončené odborné vzdelanie v učebnom alebo študijnom odbore, ktorého súčasťou je vyučovací predmet, ktorý obsahuje aspoň opis konštrukcie a funkcie určeného technického zariadenia, odborné vzdelanie pre činnosť na určenom technickom zariadení elektrickom ustanovuje vykonávací predpis podľa § 102 ods. 2 písm. c),

e) absolvoval vstupnú odbornú prípravu v určenom vzdelávacom zariadení a vykonal záverečnú skúšku a

f) je zdravotne spôsobilý na výkon činností na určených technických zariadeniach.

(4) Držiteľ dokladu o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach je povinný

a) zúčastňovať sa na doplnkových školeniach organizovaných zamestnávateľom o stave techniky týkajúcej sa určených technických zariadení, o vykonávaní činností na nich a o organizačných a prevádzkových opatreniach v súlade s právnymi predpismi, prevádzkovými predpismi a s technickými špecifikáciami,

b) absolvovať každých päť rokov aktualizačnú prípravu v určenom vzdelávacom zariadení ako predpoklad na predĺženie platnosti dokladu o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach; vzdelávacie zariadenie potvrdí absolvovanie aktualizačnej prípravy v doklade o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach alebo vykonať periodickú odbornú skúšku.

(5) Bezpečnostný orgán zakáže vykonávanie činností a odníme doklad o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach, ak zistí, že jeho držiteľ

a) nezúčastnil sa bez závažného dôvodu na doplnkovom školení, neabsolvoval aktualizačnú prípravu, alebo nevykonal úspešne periodickú odbornú skúšku,

b) závažným spôsobom porušil svoje povinnosti pri výkone činnosti na určenom technickom

zariadení alebo opakovane napriek predchádzajúcemu upozorneniu osoby poverenej výkonom štátneho dozoru vykazuje nedostatky vo vykonávanej činnosti,

c) činnosti na určených technických zariadeniach vykonáva v rozpore s právnymi predpismi, s prevádzkovými predpismi alebo s technickými špecifikáciami, ktoré upravujú postup pri ich vykonávaní, alebo

d) prestal spĺňať požiadavky podľa odseku 3 písm. b), c) a f).

(6) Bezpečnostný orgán o zákaze vykonávania činností upovedomí zamestnávateľa. Do právoplatnosti rozhodnutia bezpečnostného orgánu o odňatí dokladu o odbornej spôsobilosti je pozastavená platnosť dokladu o odbornej spôsobilosti. V rozhodnutí o odňatí dokladu o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach určí podmienky na jeho opätovné získanie v závislosti od dôvodu, pre ktorý bol odňatý doklad o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach.

(7) Odo dňa právoplatnosti rozhodnutia o odňatí dokladu o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach je doklad neplatný a jeho držiteľ je povinný vrátiť ho bezpečnostnému orgánu do piatich pracovných dní.

§ 19
Mimoriadne udalosti v prevádzke určených technických zariadení

(1) Mimoriadnou udalosťou v prevádzke určeného technického zariadenia je havária, technická porucha alebo iná udalosť alebo stav, pri ktorom

a) bola ohrozená prevádzka určeného technického zariadenia, prevádzka dráhy alebo doprava na dráhe,

b) bol vážne ohrozený život a zdravie ľudí, poškodený majetok alebo znečistené životné prostredie,

c) vznikol smrteľný úraz, ťažký úraz alebo hromadný úraz.

(2) Prevádzkovateľ určeného technického zariadenia je povinný vznik mimoriadnej udalosti v prevádzke určeného technického zariadenia bezodkladne ohlásiť bezpečnostnému orgánu a podľa okolností a následkov privolať záchranné zložky integrovaného záchranného systému a vykonať nevyhnutné opatrenia na mieste. Ak ide o mimoriadnu udalosť v prevádzke určeného technického zariadenia s následkami podľa odseku 1 písm. c), je povinný ohlásiť mimoriadnu udalosť aj Policajnému zboru.

(3) Prevádzkovateľ určeného technického zariadenia je povinný zabezpečiť miesto mimoriadnej udalosti v prevádzke určeného technického zariadenia pred inými osobami a zachovať pôvodný stav do príchodu príslušníkov Policajného zboru. Do príchodu príslušníkov Policajného zboru je oprávnený na mieste mimoriadnej udalosti v prevádzke určeného technického zariadenia vyslobodiť postihnuté osoby a poskytnúť im prvú pomoc alebo odvoz, zabrániť ďalšej škode alebo poškodeniu životného prostredia a uvoľniť časť dráhy na obnovenie jej prevádzky alebo dopravy na nej, ak tým neznemožní vyšetrovanie. Ak je potrebné zasiahnuť do stavu a usporiadania miesta, je povinný zaznamenať pôvodný stav videozáznamom, fotografiami, náčrtkami alebo inou účinnou formou zdokumentovania a zistiť totožnosť postihnutých a svedkov.

(4) Prevádzkovateľ určeného technického zariadenia je povinný vykonať vlastné zisťovanie príčiny vzniku mimoriadnej udalosti v prevádzke určeného technického zariadenia a viesť evidenciu mimoriadnych udalostí v prevádzke určených technických zariadení a zistených príčin. Na základe vlastného zisťovania je povinný prijať potrebné opatrenia na prevenciu mimoriadnych udalostí v prevádzke určeného technického zariadenia a vykonané opatrenia oznámiť bezpečnostnému orgánu.

(5) Bezpečnostný orgán zisťuje príčinu mimoriadnej udalosti v prevádzke určeného technického zariadenia, pri ktorej vznikol smrteľný úraz, ťažký úraz alebo hromadný úraz. Zisťovať príčiny ostatných mimoriadnych udalostí v prevádzke určeného technického zariadenia nie je povinný.

Dráhové vozidlá

§ 20
Druhy dráhových vozidiel

(1) Dráhovými vozidlami sú koľajové vozidlá, trolejbusy a vozidlá lanových dráh.

(2) Koľajovými vozidlami sú železničné vozidlá, električky a vozidlá špeciálnych dráh.

(3) Železničné vozidlo je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré sa pohybuje na vlastných kolesách po železničnej dráhe a skladá sa z jedného alebo z viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo z častí týchto subsystémov.

(4) Dráhové vozidlá musia svojou konštrukciou a technickým stavom v prevádzke zaručovať bezpečnosť dopravy na dráhe a nesmú ohrozovať cestujúcich a personál, ani prepravované zvieratá a veci.

(5) Na trh a do prevádzky na dráhach možno uvádzať len dráhové vozidlá schváleného typu okrem vozidiel lanových dráh.

§ 21
Schvaľovanie typu železničného vozidla

(1) Typy železničných vozidiel schvaľuje schvaľovací orgán na žiadosť výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v členskom štáte; ak ide o železničné vozidlo vyrobené v inom ako členskom štáte (ďalej len „tretí štát“), na žiadosť dovozcu. Schvaľovací orgán je príslušný schvaľovať aj podstatné zmeny, ktoré sú odchýlkou od schváleného typu železničného vozidla.

(2) Podmienkou schválenia typu železničného vozidla je preukázanie splnenia základných požiadaviek preukázaním zhody s technickými špecifikáciami, ktoré sa vzťahujú na typ železničného vozidla a na predpokladaný druh prevádzky. Ak ide o typ železničného vozidla, na ktorý sa

a) vzťahujú technické špecifikácie interoperability, použije sa postup posudzovania zhody podľa prílohy č. 4 a podľa technických špecifikácií interoperability,

b) nevzťahujú technické špecifikácie interoperability, použije sa postup posudzovania zhody podľa všeobecných predpisov[10]) a podľa európskych špecifikácií.

(3) Ak sa zmenili príslušné technické špecifikácie interoperability alebo technické a bezpečnostné predpisy, na ktorých základe bol schválený typ železničného vozidla, schvaľovací orgán určí, či sa predĺži platnosť udeleného schválenia, alebo je potrebné nové schválenie typu. Ak určí, že je potrebné nové schválenie typu, predmetom kontroly sú len zmeny uskutočnené na type železničného vozidla od schválenia. Obnovenie schválenia typu železničného vozidla nemá vplyv na ostatné skoršie schválenia týkajúce sa typu železničného vozidla.

(4) Ak žiadateľ požiadal o schválenie typu železničného vozidla súčasne aj v inom členskom štáte, schvaľovací orgán v záujme zjednodušenia postupu a minimalizovania administratívnej činnosti spolupracuje so schvaľovacím orgánom členského štátu, v ktorom žiadateľ požiadal o schválenie typu železničného vozidla.

(5) Postupy posudzovania zhody a vykonanie typových skúšok dráhových vozidiel zabezpečuje žiadateľ o schválenie typu na vlastné náklady u oprávnenej právnickej osoby.

(6) Pred uvedením každého jednotlivého železničného vozidla do prevádzky sa musí preukázať zhoda so schváleným typom. Zhodu železničného vozidla so schváleným typom vyhlasuje výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Európskom spoločenstve a ak ide o železničné vozidlo z tretieho štátu, jeho dovozca.

(7) Podmienkou povolenia na uvedenie každého železničného vozidla do prevádzky je uskutočnenie jeho technickej kontroly a ak ide o určené železničné vozidlá, aj vykonanie technicko-bezpečnostnej skúšky dráhového vozidla s vyhovujúcimi výsledkami. Technickú kontrolu vykonáva osoba poverená podľa § 102 ods. 1 písm. q) na vykonávanie technických kontrol.

§ 22
Schvaľovanie ostatných typov dráhových vozidiel

(1) Typy električiek, trolejbusov a koľajových vozidiel pre špeciálne dráhy schvaľuje schvaľovací orgán podľa § 102 ods. 1 písm. s) na žiadosť výrobcu alebo splnomocneného zástupcu so sídlom v Európskom spoločenstve a ak ide o vozidlo z tretieho štátu, na žiadosť dovozcu. Schvaľovací orgán schvaľuje aj podstatné zmeny, ktoré sú odchýlkou od schváleného typu dráhového vozidla.

(2) Podmienkou schválenia typu dráhového vozidla je preukázanie splnenia technických podmienok a kladný výsledok typovej skúšky dráhového vozidla. Splnením technických podmienok je preukázanie zhody s technickými špecifikáciami, ktoré sa vzťahujú na typ dráhového vozidla a na predpokladaný druh prevádzky.

(3) Typovú skúšku dráhového vozidla zabezpečuje žiadateľ na vlastné náklady u poverenej právnickej osoby na vykonávanie skúšok dráhových vozidiel.

(4) Pred uvedením dráhového vozidla do prevádzky sa musí overiť jeho technická spôsobilosť na prevádzku a zhoda so schváleným typom. Zhodu so schváleným typom preukazuje výrobca a ak ide o dráhové vozidlo z tretieho štátu, jeho dovozca.

(5) Technická spôsobilosť dráhového vozidla na prevádzku sa overuje vykonaním technickej kontroly a ak ide o určené dráhové vozidlo, aj vykonaním technicko-bezpečnostnej skúšky dráhového vozidla.

(6) Overovanie podľa odseku 5 zabezpečuje držiteľ dráhového vozidla na vlastné náklady u právnickej osoby poverenej na overovanie technickej spôsobilosti na prevádzku podľa § 102 ods. 1 písm. q) tretieho bodu.

(7) Na základe kladného výsledku overenia podľa odsekov 4 a 5 schvaľovací orgán podľa § 102 ods. 1 písm. s) schváli technickú spôsobilosť dráhového vozidla na prevádzku a vydá technický preukaz dráhového vozidla.

(8) Technickú spôsobilosť dráhového vozidla lanovej dráhy na prevádzku overuje bezpečnostný orgán podľa § 103 ods. 2 písm. a) ako súčasť overovania a schvaľovania spôsobilosti technologického zariadenia lanovej dráhy.

§ 23
Technicko-bezpečnostná skúška dráhového vozidla

(1) Technicko-bezpečnostná skúška dráhového vozidla je súbor úkonov a činností, ktorými

právnická osoba poverená podľa § 102 ods. 1 písm. q) tretieho bodu v rámci overovania technickej spôsobilosti dráhového vozidla overuje, či dráhové vozidlo vyhovuje výrobnej dokumentácii a podmienkam prevádzky na dráhe, či je funkčné a či zaručuje trvalú bezpečnú prevádzku.

(2) Náklady technicko-bezpečnostnej skúšky dráhového vozidla uhrádza žiadateľ, ktorý aj zabezpečí účasť odborného technického personálu potrebného na vykonanie skúšky a poskytne potrebné technické prostriedky.

§ 24
Technické kontroly dráhových vozidiel

(1) Dráhové vozidlá v prevádzke podliehajú pravidelným technickým kontrolám, ktorými sa kontroluje ich aktuálny technický stav a porovnáva sa s parametrami schváleného typu dráhového vozidla a s výsledkami overenia technickej spôsobilosti podľa § 21 ods. 7 alebo § 22 ods. 5 pri jeho uvedení do prevádzky.

(2) Ak právnická osoba poverená podľa § 102 ods. 1 písm. q) štvrtého bodu technickou kontrolou zistí, že dráhové vozidlo nezaručuje bezpečnú dopravu na dráhe, najmä že vykazuje podstatné odchýlky technického stavu a prevádzkových vlastností od schváleného typu alebo od výsledku overenia technickej spôsobilosti pri jeho uvedení do prevádzky, alebo zistí, že sa nevykonávali predpísané pravidelné technické kontroly a skúšky, jeho prevádzkovateľ je povinný vyradiť dráhové vozidlo z prevádzky.

§ 25
Spôsobilosť na vedenie dráhových vozidiel

(1) Dráhové vozidlo s vlastným pohonom môže viesť len držiteľ preukazu na vedenie dráhového vozidla a ak ide o vodiča električky, aj vodičského oprávnenia skupiny B, a ak ide o vodiča trolejbusu, aj vodičského oprávnenia skupiny D. Bez preukazu na vedenie dráhového vozidla môže viesť dráhové vozidlo len uchádzač o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla v rámci výcviku vodičov v prítomnosti inštruktora so spôsobilosťou na vedenie dráhového vozidla a pri praktickej skúške za účasti skúšobného komisára.

(2) Žiadosť o vydanie preukazu na vedenie dráhových vozidiel môže podať uchádzač alebo zamestnávateľ v jeho mene; lehota na vydanie preukazu je 30 dní odo dňa podania žiadosti.

(3) Bezpečnostný orgán vydá preukaz na vedenie dráhových vozidiel tomu, kto splnil tieto požiadavky:

a) má doklad o odbornej spôsobilosti na výkon práce na dráhe,

b) je podľa výsledku lekárskej preventívnej prehliadky a psychologického vyšetrenia zdravotne a psychicky spôsobilý na vedenie dráhového vozidla,

c) dosiahol vek

   1. 20 rokov, ak ide o vedenie železničného vozidla, koľajového vozidla pre špeciálnu dráhu, električky alebo trolejbusu,

   2. 19 rokov, ak ide o vedenie koľajového vozidla na špeciálnej dráhe, na ktorej je obmedzená rýchlosť na 40 km/hod., alebo železničného vozidla na vlečke, alebo o posun a zoraďovanie vlakov,

   3. 18 rokov, ak ide o riadenie chodu lanovej dráhy alebo o vedenie koľajového vozidla na špeciálnej dráhe, električky alebo trolejbusu pri manipulačných jazdách,

d) absolvoval úspešne výcvik a vykonal praktickú skúšku,

e) je bezúhonný (§ 110 ods. 1).

(4) Držiteľ preukazu na vedenie dráhového vozidla je povinný mať ho počas výkonu práce pri sebe a preukázať sa ním pri kontrole.

(5) Bezpečnostný orgán rozhodne o odňatí preukazu na vedenie dráhového vozidla pred uplynutím jeho platnosti, ak jeho držiteľ prestal byť bezúhonný, stratil zdravotnú spôsobilosť alebo psychickú spôsobilosť alebo jeho doklad o odbornej spôsobilosti stratil platnosť.

§ 26
Skúšobný komisár

(1) Skúšobný komisár je osoba oprávnená na vykonávanie technicko-bezpečnostnej skúšky dráhových vozidiel a na vykonávanie praktickej skúšky uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla.

(2) Skúšobným komisárom sa môže stať ten, kto

a) dosiahol vek 30 rokov,

b) je najmenej 10 rokov držiteľom preukazu na vedenie dráhového vozidla,

c) má vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa strojníckeho alebo elektrotechnického smeru,

d) vykonal skúšku osobitnej odbornej spôsobilosti,

e) je bezúhonný (§ 110 ods. 1),

f) nevykonával výcvik tých uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla, ktorých skúša, a

g) je zamestnancom prevádzkovateľa dráhy alebo dráhového podniku.

(3) Žiadosť o vykonanie skúšky môže podať uchádzač alebo zamestnávateľ v jeho mene.

(4) Skúšobný komisár sa preukazuje osvedčením skúšobného komisára, ktoré osvedčuje splnenie predpokladov podľa odseku 2. Osvedčenie skúšobného komisára platí 10 rokov odo dňa jeho vydania s možnosťou predĺženia jeho platnosti na základe účasti najmenej raz ročne na pravidelných školeniach.

(5) Správny orgán [§ 102 ods. 1 písm. u)], ktorý vydal osvedčenie skúšobného komisára, odoberie osvedčenie skúšobného komisára, ak

a) stratilo platnosť a jeho držiteľ sa nepodrobil preskúšaniu alebo výsledok preskúšania preukazuje nedostatočnú odbornú spôsobilosť,

b) výsledok lekárskeho vyšetrenia vylučuje jeho zdravotnú spôsobilosť alebo psychickú spôsobilosť vykonávať činnosti skúšobného komisára,

c) nevykonáva bez vážneho dôvodu činnosť skúšobného komisára viac ako tri mesiace alebo ak tieto činnosti nevykonáva celkovo viac ako šesť mesiacov počas 12 po sebe nasledujúcich mesiacov,

d) hrubo porušil povinnosti skúšobného komisára, najmä požiadavku nestrannosti, objektivity a nezaujatosti, alebo opakovane napriek upozorneniu nedodržiava predpisy vzťahujúce sa na vykonávanie skúšok podľa odseku 1,

e) stratil bezúhonnosť alebo plnú spôsobilosť na právne úkony.

DRUHÁ ČASŤ
PREVÁDZKOVANIE DRÁH

§ 27
Úvodné ustanovenia

(1) Prevádzkovaním dráhy je správa, obsluha a zabezpečenie prevádzky dráhy v stave, ktorý umožňuje bezpečnú a plynulú dopravu na dráhe a organizovanie dopravy na dráhe.

(2) Obsluha dráhy sa vykonáva prostredníctvom dopravní a stanovíšť obsluhou výhybiek, zabezpečovacieho zariadenia dráhy a telekomunikačného zariadenia dráhy určeným spôsobom.

(3) Organizovaním dopravy na dráhe je určovanie spôsobu a podmienok riadenia dopravy, zjednodušeného riadenia dopravy a operatívneho riadenia dopravy, sledovanie pohybu dráhových vozidiel a dopravnej priepustnosti dráhy.

(4) Prevádzkovateľom dráhy je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá prevádzkuje dráhu ako jej vlastník alebo na základe zmluvy s jej vlastníkom.

(5) Dráhovým podnikom je na účely tohto zákona podnikateľ, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie dopravných služieb na dráhe.

§ 28
Povinnosti vlastníka dráhy

(1) Vlastník dráhy je povinný zabezpečiť trvalé prevádzkovanie dráhy. Ak vlastník dráhy nie je aj prevádzkovateľom dráhy, je povinný zabezpečiť prevádzkovanie dráhy inou osobou, ktorá spĺňa požiadavky tohto zákona na prevádzkovanie dráhy.

(2) Vlastník dráhy je povinný trvalo udržiavať dráhu v prevádzkyschopnom stave, starať sa o údržbu dráhy podľa projektovaných technických parametrov a o rozvoj dráhy v súlade s technickým pokrokom a s požiadavkami na bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Ak je to nevyhnutné na dosiahnutie súladu parametrov dráhy s požiadavkami bezpečnostných predpisov a s projektovanými technickými parametrami, vlastník dráhy je povinný uskutočniť modernizáciu alebo obnovu dráhy alebo jej súčastí.

(3) Ak vlastník dráhy, ktorá nie je v štátnom vlastníctve, nie je schopný trvalo udržiavať dráhu v prevádzkyschopnom stave, starať sa o jej rozvoj v súlade s technickým pokrokom, alebo nemôže zabezpečiť bezpečnú a plynulú dopravu na nej ani na základe zmluvy s inou osobou, je povinný ju ponúknuť na predaj

a) štátu, samosprávnemu kraju alebo združeniu obcí podľa rozsahu obslužnosti územia, ak ide o železničnú trať,

b) obci, ak ide o električkovú dráhu alebo o trolejbusovú dráhu, alebo

c) obci alebo inej osobe, ak ide o vlečku, o lanovú dráhu alebo o špeciálnu dráhu.

(4) Ak vlastník vlečky neudržiava odbočkovú výhybku na zaústení vlečky do železničnej trate v stave podľa konštrukčných parametrov železničnej trate, manažér infraštruktúry je oprávnený vyzvať vlastníka vlečky na nápravu. Ak ani po výzve vlastník vlečky neudržiava odbočkovú výhybku, manažér infraštruktúry je oprávnený po upovedomení vlastníka vlečky vykonať údržbu alebo opravu odbočkovej výhybky sám na náklady vlastníka vlečky. Vlastník vlečky je povinný údržbu alebo opravu odbočkovej výhybky strpieť a vzniknuté náklady uhradiť.

(5) Ak vlastník vlečky trvalo neprevádzkuje alebo neudržiava odbočkovú výhybku na zaústení

vlečky do železničnej trate, je povinný ju bezodplatne previesť do vlastníctva alebo do správy manažéra infraštruktúry, ktorý je povinný ju na vlastné náklady prevádzkovať a udržiavať.

(6) Ak zanikla potreba zabezpečiť na účely dopravy prevádzkovanie dráhy, ktorá je v štátnom vlastníctve, jej vlastník ju ponúkne do nájmu alebo na predaj samosprávnemu kraju, obci alebo združeniu obcí podľa rozsahu dopravnej obslužnosti územia.

(7) Ak sa nepodarí dráhu prenajať alebo predať podľa odsekov 3 a 6, vlastník dráhy ju môže ponúknuť do nájmu alebo na predaj inej osobe. Ak sa ani tak nepodarí dráhu prenajať alebo predať, vlastník dráhy je povinný navrhnúť dráhu zrušiť a po jej zrušení je povinný odstrániť stavbu dráhy vrátane zariadení, ktoré sú jej súčasťou, aby neohrozovali ľudí alebo zvieratá alebo nezhoršovali životné prostredie.

§ 29
Povolenie na prevádzkovanie dráhy

(1) Prevádzkovať dráhu môže len ten, kto

a) má platné povolenie regulačného orgánu na prevádzkovanie dráhy,

b) má uzatvorenú zmluvu o prevádzkovaní dráhy s vlastníkom dráhy, ak sám nie je vlastníkom dráhy,

c) zamestnáva na prevádzkovanie dráhy osoby, ktoré majú odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť na výkon práce.

(2) Povolenie na prevádzkovanie dráhy vydá regulačný orgán

a) fyzickej osobe, ktorá je plne spôsobilá na právne úkony, dosiahla vek 18 rokov, je bezúhonná a spĺňa požiadavku odbornej kvalifikácie; ak táto osoba nemá odbornú kvalifikáciu, musí ustanoviť zodpovedného zástupcu, ktorý ju má,

b) právnickej osobe, ktorej štatutárny zástupca alebo členovia štatutárneho orgánu spĺňajú požiadavky plnej spôsobilosti na právne úkony, veku a bezúhonnosti podľa písmena a), a ktorej štatutárny zástupca alebo najmenej jeden člen štatutárneho orgánu spĺňa požiadavku odbornej kvalifikácie; inak musí ustanoviť zodpovedného zástupcu, ktorý ju má.

(3) Odbornou kvalifikáciou potrebnou na prevádzkovanie dráhy je vysokoškolské dopravné, stavebné, strojnícke alebo elektrotechnické vzdelanie druhého stupňa a najmenej trojročná prax v riadiacej funkcii v oblasti prevádzkovania dráhy, alebo úplné stredoškolské vzdelanie dopravného, stavebného, strojníckeho alebo elektrotechnického zamerania a najmenej päťročná prax v riadiacej funkcii v oblasti prevádzkovania dráhy; preukazuje sa dokladom o dosiahnutom vzdelaní a dokladmi o získanej praxi. Ak nemožno prax preukázať dokladmi, pretože sa nezachovali, alebo neexistuje osoba, u ktorej sa prax vykonávala, možno pripustiť preukázanie praxe čestným vyhlásením.

(4) Zodpovedným zástupcom sa na účely odseku 2 rozumie zamestnanec prevádzkovateľa dráhy v pracovnom pomere na ustanovený týždenný pracovný čas, ktorý spĺňa požiadavky odbornej kvalifikácie podľa odseku 3 a ktorý bude vykonávať dohľad nad plnením povinností prevádzkovateľa dráhy počas platnosti povolenia. Prevádzkovateľ dráhy je povinný po celý čas platnosti povolenia zamestnávať zodpovedného zástupcu a utvoriť v podniku také organizačné podmienky, aby zodpovedný zástupca mohol účinne riadiť a kontrolovať prevádzkovanie dráhy. Ak zodpovedný zástupca prestane byť zamestnancom prevádzkovateľa dráhy, prevádzkovateľ dráhy je povinný bezodkladne ustanoviť nového zodpovedného zástupcu a upovedomiť o tom regulačný orgán, ktorý vydal povolenie na prevádzkovanie dráhy.

(5) Zmluva s vlastníkom dráhy o prevádzkovaní dráhy obsahuje požiadavky vlastníka dráhy na

kvantitatívne a kvalitatívne parametre a rozsah prevádzkovania dráhy a jej súčastí. Ak predmetom zmluvy je prevádzkovanie železničnej trate, zmluva sa uzatvára po dohode s Ministerstvom obrany Slovenskej republiky s prihliadnutím na potreby obrany štátu a obsahuje aj spôsob zabezpečenia vyrovnaného hospodárenia z prevádzky železničnej trate.

(6) Povolenie na prevádzkovanie dráhy platí na čas, ktorý je v ňom uvedený, najmenej však na päť rokov s možnosťou ďalšieho predlžovania. Pred uplynutím platnosti povolenia na prevádzkovanie dráhy ho môže regulačný orgán zmeniť, ak došlo k zmene podmienok, za ktorých bolo vydané. Povolenie na prevádzkovanie dráhy neprechádza na právneho nástupcu prevádzkovateľa dráhy.

(7) Povolenie na prevádzkovanie dráhy zaniká dňom

a) uplynutia jeho platnosti, ak nedošlo k predĺženiu jeho platnosti,

b) právoplatnosti rozhodnutia regulačného orgánu o jeho zrušení,

c) zániku alebo smrti prevádzkovateľa dráhy,

d) právoplatnosti rozhodnutia o zrušení dráhy.

(8) Povolenie na prevádzkovanie dráhy regulačný orgán zruší, ak

a) prevádzkovateľ dráhy prestal spĺňať predpoklady podľa odsekov 1 a 2,

b) prevádzkovateľ dráhy porušuje povinnosti prevádzkovateľa dráhy napriek písomnému upozorneniu orgánu štátneho dozoru a uloženej pokute,

c) prevádzkovateľ dráhy požiadal o zrušenie povolenia.

§ 30
Základné povinnosti prevádzkovateľa dráhy

(1) Prevádzkovateľ dráhy je povinný

a) prevádzkovať dráhu v súlade so zmluvou s vlastníkom dráhy o prevádzkovaní dráhy a s povolením na prevádzkovanie dráhy,

b) prevádzkovať dráhu v súlade s pravidlami prevádzkovania dráhy podľa tohto zákona a vykonávacími predpismi a s prevádzkovými predpismi,

c) zabezpečiť, aby jednotlivé činnosti prevádzkovania dráhy vykonávali len zamestnanci, ktorí spĺňajú požiadavky odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti na výkon práce na dráhe,

d) označiť zamestnancov, ktorí sú oprávnení dávať iným osobám pokyny súvisiace s prevádzkovaním dráhy alebo s dopravou na dráhe,

e) označiť názvom prevádzkované stanice a zastávky,

f) označiť priestory v obvode dráhy, ktoré nie sú prístupné verejnosti,

g) zabezpečiť verejne prístupné priestory v obvode dráhy tak, aby verejnosť nebola pri ich užívaní ohrozená prevádzkou dráhy alebo dopravou na dráhe,

h) oznámiť vyšetrovaciemu orgánu vážnu nehodu alebo mimoriadnu udalosť s následkami vážnej nehody a poskytovať vyšetrovaciemu orgánu a policajným orgánom technickú pomoc a informácie potrebné na vyšetrenie nehôd a mimoriadnych udalostí,

i) dbať o prevenciu vzniku nehôd, najmä zisťovaním príčiny nehody alebo mimoriadnej udalosti a pravidelným školením zamestnancov,

j) vypracovať havarijné plány pre prípad nehody a mimoriadnej udalosti, ktorá má vplyv na prevádzku dráhy alebo na dopravu na dráhe,

k) vydať vnútorný predpis upravujúci postupy zisťovania príčin nehôd a mimoriadnych udalostí, spôsob ohlasovania ich vzniku, úlohy organizačných zložiek prevádzkovateľa dráhy a dráhových podnikov zúčastnených na zisťovaní príčin,

l) dbať na zaistenie bezpečnosti prevádzkovania dráhy a o bezpečnú a plynulú dopravu na dráhe v súlade s technickým pokrokom a bezpečnostnými predpismi.

(2) Pri zabezpečovaní verejnej osobnej dopravy je prevádzkovateľ dráhy povinný ďalej

a) utvárať organizačné a priestorové predpoklady na zverejňovanie informácií poskytovaných dráhovými podnikmi cestujúcim v staniciach a na zastávkach,

b) vydávať a zverejňovať v staniciach a na zastávkach cestovné poriadky jednotlivých liniek a spojov a ich zmeny,

c) udržiavať poriadok, schodnosť a čistotu v priestoroch staníc, zastávok a nástupíšť,

d) zaviesť a udržiavať informačný systém potrebný na orientáciu cestujúcich, vrátane zrakovo a sluchovo postihnutých cestujúcich, v priestoroch staníc, zastávok a nástupíšť a poskytovať iné potrebné informácie týkajúce sa prevádzky dráhy alebo dopravy na dráhe,

e) umožniť používanie staníc, zastávok a nástupíšť osobám s telesným postihnutím a osobám s detským kočíkom alebo so zvieraťom,

f) zabezpečiť piktogramom alebo slovným vyjadrením označenie priestorov, v ktorých je fajčenie a požívanie alkoholických nápojov zakázané zákonom,

g) poskytnúť podľa možností v staniciach alebo v iných budovách na dráhe určených na verejnú osobnú dopravu potrebné priestory pre dráhový podnik na zabezpečenie riadneho chodu dopravy a na poskytovanie služieb cestujúcim.

(3) Prevádzkovateľ dráhy môže obmedziť prevádzkovanie dráhy

a) na čas nevyhnutne potrebný na vykonanie údržby alebo opravy dráhy alebo na jej sprevádzkovanie po nehode alebo mimoriadnej udalosti, alebo

b) počas nevykonávania dopravy na dráhe.

(4) Ak je prevádzka dráhy obmedzená z dôvodu podľa odseku 3 písm. b), prevádzkovateľ dráhy je povinný udržiavať dráhu v prevádzkyschopnom stave, najmä vykonávať prehliadky a kontrolu projektovaných technických parametrov dráhy podľa pravidiel prevádzkovania dráhy, aby bola pripravená na okamžitú obnovu dopravy.

Odborná spôsobilosť, zdravotná spôsobilosť a psychická spôsobilosť

§ 31

(1) Vykonávať pracovné činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe, môžu len zamestnanci, ktorí spĺňajú predpoklady na odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a na psychickú spôsobilosť.

(2) Zoznam pracovných činností vyžadujúcich odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť, s uvedením kvalifikačných predpokladov a obsahového zamerania odbornej prípravy podľa § 32 ods. 2 určia podľa jednotlivých druhov dráh prevádzkovateľ dráhy a dráhový podnik.

(3) Ak činnosti uvedené v zoznamoch podľa odseku 2 vykonávajú osoby, ktoré nie sú v pracovnom pomere k prevádzkovateľovi dráhy alebo k dráhovému podniku, predpoklady na odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť musia spĺňať aj tieto osoby.

§ 32

(1) Odbornou spôsobilosťou na účely tohto zákona sa rozumie súbor vzdelania, odborných vedomostí o stavbe a prevádzke dráhy, o určených technických zariadeniach, o pravidlách prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe a praktických zručností a postupov potrebných na prevádzkovanie dráhy a jej súčastí a na pohyb dráhových vozidiel.

(2) Predpoklady odbornej spôsobilosti musia spĺňať zamestnanci, ktorí

a) zabezpečujú prevádzkyschopnosť dráhy,

b) zabezpečujú a riadia pohyb dráhových vozidiel na dráhe alebo chod lanovej dráhy,

c) vedú hnacie dráhové vozidlá alebo obsluhujú lanovú dráhu,

d) posudzujú technický stav dráhy, dráhových vozidiel a ich prevádzkyschopnosť,

e) vykonávajú činnosti, ktoré majú bezprostredný vplyv na bezpečnosť dopravy na dráhe,

f) organizujú, riadia a kontrolujú zamestnancov vykonávajúcich činnosti uvedené v písmenách a) až d),

g) vykonávajú technicko-bezpečnostnú skúšku dráhových vozidiel,

h) vykonávajú praktické skúšky spôsobilosti na vedenie dráhových vozidiel a na obsluhu lanovej dráhy.

(3) Odborná spôsobilosť sa získava odbornou prípravou v poverenom vzdelávacom zariadení, overuje sa skúškou a osvedčuje dokladom o odbornej spôsobilosti. Zamestnanec sa pri výkone práce musí na výzvu osoby poverenej výkonom kontroly alebo štátneho odborného dozoru preukázať dokladom o odbornej spôsobilosti.

(4) Zamestnanec je povinný podrobiť sa odbornej príprave a skúške na získanie dokladu o odbornej spôsobilosti. Na udržanie odbornej spôsobilosti je zamestnanec povinný zúčastňovať sa najmenej dvakrát ročne pravidelných preškolení organizovaných povereným vzdelávacím zariadením alebo prevádzkovateľom dráhy a podrobiť sa raz za tri roky periodickému preskúšaniu. Potvrdenie o tom vydá vzdelávacie zariadenie zamestnávateľovi do troch pracovných dní.

(5) Ak došlo k podstatnej zmene bezpečnostných predpisov alebo k zavedeniu novej technológie ovplyvňujúcej bezpečnosť, prevádzkovateľ dráhy alebo dráhový podnik rozhodne, že určení zamestnanci sa zúčastnia mimoriadneho preškolenia a podrobia skúške. Určení zamestnanci sú povinní zúčastniť sa mimoriadneho preškolenia a podrobiť sa skúške.

(6) Náklady na odbornú prípravu, skúšku, pravidelné preškolenie a nariadené mimoriadne preškolenie uhrádza zamestnávateľ. Ak zamestnanec dobrovoľne zmenil zamestnávateľa, nový zamestnávateľ je povinný zohľadniť absolvované školenia, získanú kvalifikáciu a nadobudnuté skúsenosti u predchádzajúcich zamestnávateľov, ak zamestnanca zamestnáva na pracovnej pozícii alebo na výkon činnosti, ktoré vyžadujú získanú odbornú spôsobilosť, a uhradiť doterajšiemu zamestnávateľovi na jeho žiadosť pomernú časť nákladov, ktoré vynaložil na odbornú prípravu a na skúšku. Zamestnávatelia sú povinní vydať odchádzajúcim zamestnancom na ich žiadosť doklady potvrdzujúce absolvované školenia, získanú odbornú spôsobilosť a prax.

(7) Osoba poverená výkonom kontroly zamestnancov prevádzkovateľa dráhy a dráhového podniku je oprávnená odobrať doklad o odbornej spôsobilosti zamestnancovi, ktorý

a) sa nepodrobil pravidelnému preškoleniu alebo periodickému preskúšaniu podľa odseku 4 alebo mimoriadnemu preškoleniu podľa odseku 5,

b) sa dopustil pri výkone práce vážneho odborného pochybenia, ktoré ohrozilo bezpečnosť a plynulosť prevádzky dráhy alebo dopravy na dráhe, najmä porušením alebo zanedbaním

bezpečnostných alebo prevádzkových predpisov a pravidiel,

c) zavinil alebo spoluzavinil nehodu, ak jej príčinou bola neodbornosť.

(8) Odobratý doklad o odbornej spôsobilosti možno získať späť po absolvovaní odbornej prípravy a úspešnom vykonaní skúšky.

§ 33

(1) Zdravotnou spôsobilosťou na účely tohto zákona sa rozumie schopnosť vykonávať konkrétnu pracovnú činnosť z hľadiska zdravotného stavu, vrátane zmyslových schopností. Psychickou spôsobilosťou sa na účely tohto zákona rozumie úroveň psychickej schopnosti vykonávať konkrétnu pracovnú činnosť.

(2) Zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť poskytovateľ zdravotnej starostlivosti zisťuje lekárskymi preventívnymi prehliadkami a psychologickým vyšetrením, ktoré sú zamerané na spôsobilosť zamestnanca vykonávať konkrétnu pracovnú činnosť podľa zoznamu (§ 31 ods. 2). Zamestnanec je povinný podrobiť sa lekárskej preventívnej prehliadke a psychologickému vyšetreniu.

(3) Mimoriadna lekárska preventívna prehliadka a psychologické vyšetrenie zamestnanca sa vykonáva po zavinení alebo spoluzavinení nehody, pred nástupom do zamestnania po prerušení práce presahujúcom šesť mesiacov a pri podozrení zo zmeny zdravotného stavu. Ak zamestnanec bol pri výkone práce účastníkom traumatizujúcej udalosti, najmä priamym účastníkom vážnej nehody alebo mimoriadnej udalosti s následkom smrti alebo vážneho zranenia ľudí, zamestnávateľ je povinný zabezpečiť mu odbornú psychoterapeutickú starostlivosť.

(4) Poverená právnická osoba (§ 102 ods. 1 písm. q) druhý bod) zabezpečuje lekárske preventívne prehliadky posudzujúcim lekárom so špecializáciou v špecializačnom odbore Všeobecné lekárstvo. Základné kritériá pre posudzujúcich lekárov sú znalosti rizík príslušnej práce a prostredia železníc. Psychologické vyšetrenia vykonáva v povolaní Iný zdravotnícky pracovník psychológ s certifikovanou pracovnou činnosťou Dopravná psychológia.

(5) Zamestnávateľ znáša náklady lekárskych preventívnych prehliadok a psychologických vyšetrení, ktoré nie sú uhrádzané z povinného zdravotného poistenia.

TRETIA ČASŤ
PREVÁDZKOVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

§ 34
Manažér infraštruktúry

(1) Manažérom infraštruktúry je podnikateľ, ktorý prevádzkuje železničnú infraštruktúru.[11])

(2) Prevádzkovaním železničnej infraštruktúry sa rozumejú činnosti, ktorými sa zabezpečuje správa a obsluha železničnej infraštruktúry a organizuje železničná doprava.

(3) Manažérom infraštruktúry môže byť len právnická osoba, ktorá

a) má platné povolenie vydané regulačným orgánom podľa § 29,

b) má uzatvorenú zmluvu o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry s jej vlastníkom, ak sama nie je jej vlastníkom alebo ak spravuje železničnú infraštruktúru na základe zákona,

c) má platné bezpečnostné povolenie vydané bezpečnostným orgánom podľa § 87,

d) zamestnáva na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry osoby, ktoré majú odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť na výkon práce podľa § 31,

e) spĺňa požiadavku finančnej spôsobilosti; to neplatí, ak ide len o prevádzkovanie vlečky.

(4) Finančnou spôsobilosťou je schopnosť žiadateľa najmenej na jeden rok finančne zabezpečiť začatie a prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a plnenie záväzkov manažéra infraštruktúry podľa tohto zákona. Finančná spôsobilosť sa preukazuje dokladmi o celkovom objeme dostupných finančných prostriedkov na bankových účtoch a prísľubom úveru, podrobným rozpočtom na jedno účtovné obdobie, zoznamom veriteľov a dlžníkov s uvedenou výškou dlhu a účtovnou závierkou za uplynulý účtovný rok, ak už podnikal. Finančne spôsobilým nie je ten, kto nespĺňa požiadavky finančnej spôsobilosti a kto je v konkurze alebo kto nemá vyrovnané finančné vzťahy so štátnym rozpočtom alebo má evidované nedoplatky poistného na zdravotné poistenie, sociálne poistenie a príspevku na starobné dôchodkové sporenie.

(5) Manažér infraštruktúry

a) samostatne vykonáva v súlade s pravidlami pre obchodné spoločnosti vnútornú správu svojho podniku, účtovníctvo a vnútropodnikovú kontrolu,

b) prevádzkuje železničnú infraštruktúru v súlade s predmetom činnosti a týmto zákonom a

c) nakladá so zvereným štátnym majetkom podľa osobitného predpisu.[12])

(6) Manažér infraštruktúry je okrem základných povinností prevádzkovateľa dráhy podľa § 30 povinný

a) prideľovať spravodlivým a nediskriminačným spôsobom železničným podnikom kapacitu železničnej infraštruktúry (ďalej len „kapacita infraštruktúry“) až do vyčerpania celej kapacity železničnej infraštruktúry a uzatvárať s nimi za rovnakých a nediskriminačných podmienok zmluvu o prístupe k železničnej infraštruktúre,

b) poskytovať bezpečnostnému orgánu informácie a údaje potrebné na posúdenie stavu bezpečnosti prevádzkovanej dráhy a dopravy na dráhe, úrovne dopravných služieb a dodržiavania národných bezpečnostných predpisov a na vedenie evidencie a štatistiky,

c) zisťovať príčinu nehody alebo mimoriadnej udalosti na dráhe a oznamovať ich vyšetrovaciemu orgánu,

d) uchovávať podklady a údaje na účely určovania úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a na požiadanie ich poskytnúť regulačnému orgánu,

e) zostaviť grafikon dopravy na dráhe,

(7) Kapacitou infraštruktúry sa rozumie možnosť naplánovať na určité obdobie vlakové trasy na určitom úseku železničnej siete.

(8) Vlakovou trasou sa na účely tohto zákona rozumie kapacita infraštruktúry potrebná na jazdu vlaku medzi miestom odchodu a miestom určenia na železničnej trati.

§ 35
Železničný podnik

(1) Železničným podnikom je podnikateľ, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie dopravných služieb s cieľom zabezpečovať železničnú prepravu tovaru a osôb, pričom zabezpečuje aj ťažnú silu, alebo len ťažnú silu.

(2) Poskytovanie dopravných služieb železničnými podnikmi v železničnej doprave upravuje osobitný predpis.[13])

§ 36
Podnikateľský plán

(1) Manažér infraštruktúry a železničný podnik sú povinní vypracovať svoje podnikateľské plány, ktoré sú určené na optimálne a efektívne využívanie železničnej infraštruktúry na poskytovanie dopravných služieb. Podnikateľský plán obsahuje investičný program a finančný program.

(2) Investičný program manažéra infraštruktúry je zameraný najmä

a) na investície do železničnej infraštruktúry, jej modernizácie a obnovy a do novej výstavby,

b) na zvyšovanie bezpečnosti prevádzky železničnej infraštruktúry,

c) na zvyšovanie kvality a okruhu železničných služieb poskytovaných železničným podnikom a iným používateľom železničnej infraštruktúry.

(3) Investičný program železničného podniku je zameraný najmä

a) na investície do vozňového parku železničných vozidiel,

b) na zvyšovanie bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej dopravy,

c) na zvyšovanie kultúry cestovania rozvíjaním a skvalitňovaním služieb pre cestujúcich a pre objednávateľov a príjemcov tovaru.

(4) Finančný program je zameraný na zabezpečenie vyrovnaného finančného hospodárenia podniku a na určenie spôsobov na dosiahnutie tohto cieľa.

(5) Manažér infraštruktúry a železničný podnik sú povinní v obchodnom vestníku každoročne do konca apríla zverejňovať výsledok hospodárenia za predchádzajúce účtovné obdobie.

(6) Plnenie podnikateľského plánu je predmetom štátnej pomoci. Prideľované finančné prostriedky štátnej pomoci musia byť v rozsahu, ktorý je primeraný úlohám podľa tohto zákona a plneniu podnikateľských plánov s prihliadnutím na štátnu politiku v oblasti železníc.

§ 37
Podmienky používania železničnej siete

(1) Manažér infraštruktúry je povinný po prerokovaní so železničnými podnikmi a inými zainteresovanými osobami vypracovať a najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom na podávanie žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry zverejniť podmienky používania železničnej siete, ktorú prevádzkuje. Prístup k zverejneným podmienkam používania železničnej siete je spravidla bezplatný. Ak sa manažér infraštruktúry rozhodne prístup spoplatniť, úhrada nesmie presiahnuť skutočné náklady na zverejnenie.

(2) Podmienky používania železničnej siete obsahujú podrobné informácie o podmienkach prístupu na jednotlivé prevádzkované železničné trate a o železničných službách poskytovaných železničným podnikom. Obsah a členenie podmienok používania železničnej siete je v prílohe č. 13.

(3) Manažér infraštruktúry je povinný podmienky používania železničnej siete priebežne aktualizovať podľa meniacich sa potrieb používania železničnej siete a svojich možností poskytovania železničných služieb.

§ 38
Prístup k železničnej infraštruktúre

(1) Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť prístup k železničnej infraštruktúre v celej železničnej sieti, ktorú prevádzkuje, každému železničnému podniku so sídlom v Slovenskej

republike, ktorý má platnú licenciu[14]) na poskytovanie dopravných služieb a platné bezpečnostné osvedčenie podľa § 86, ako aj každému železničnému podniku so sídlom v inom členskom štáte, ktorý prevádzkuje dopravné služby v medzinárodnej doprave. Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre musia byť v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre dohodnuté spravodlivo a nediskriminačne v súlade s pravidlami na prideľovanie kapacity infraštruktúry podľa tohto zákona, s bezpečnostným povolením podľa § 87 a s podmienkami používania železničnej siete podľa § 37.

(2) Ak sa prístup k železničnej infraštruktúre podľa odseku 1 týka medzinárodnej osobnej dopravy, železničný podnik so sídlom v inom členskom štáte má právo nechať nastúpiť a vystúpiť cestujúcich na ktorejkoľvek nácestnej stanici na medzinárodnej vlakovej trase pri rešpektovaní zverejnených technických parametrov železničnej infraštruktúry. Právo prístupu k železničnej infraštruktúre však platí len vtedy, ak preprava cestujúcich na medzinárodnej vlakovej trase je základným účelom prístupu tohto železničného podniku k železničnej infraštruktúre. O tom, či základným účelom prístupu železničného podniku k železničnej infraštruktúre je preprava cestujúcich na medzinárodnej vlakovej trase, rozhodne regulačný orgán na žiadosť manažéra infraštruktúry alebo železničných podnikov.

(3) Ak sa prístup k železničnej infraštruktúre podľa odseku 1 týka medzinárodnej nákladnej dopravy, železničný podnik so sídlom v inom členskom štáte má právo používať na medzinárodnej vlakovej trase terminály a prístavy, ktoré slúžia viac než jednému železničnému podniku.

(4) Manažér infraštruktúry je povinný umožniť prístup k staniciam a terminálom na nakládku a vykládku tovaru každému podniku, ktorý prevádzkuje iný druh dopravy.

§ 39
Obmedzenie prístupu k železničným službám

(1) Regulačný orgán môže na žiadosť objednávateľa dopravných služieb obmedziť v medzinárodnej osobnej doprave prístup železničného podniku so sídlom v inom členskom štáte k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry v súvislosti s prístupom na železničnú infraštruktúru, medzi miestom odchodu vlaku a miestom určenia vlaku na území Slovenskej republiky, ak sa na túto časť železničnej infraštruktúry vzťahuje zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme.

(2) Obmedzenie prístupu k železničným službám podľa odseku 1 nesmie obmedziť právo železničného podniku so sídlom v inom členskom štáte nechať cestujúcich nastúpiť na stanici na medzinárodnej vlakovej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici tejto trasy; to neplatí, ak by sa tým narušila hospodárska rovnováha zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.

(3) O tom, či by sa obmedzením tohto práva narušila hospodárska rovnováha zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, rozhodne regulačný orgán na žiadosť objednávateľa dopravných služieb, ktorý uzatvoril zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme, manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku, ktorý plní záväzok zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme po vykonanej analýze podľa odseku 4.

(4) Regulačný úrad analýzou zisťuje vplyv práva podľa odseku 2 na ziskovosť dopravných služieb poskytovaných železničným podnikom na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, vplyv na náklady, ktoré znáša objednávateľ dopravných služieb, a vplyv na cestovné pri zohľadnení umiestnenia staníc a počtu zastavení vlaku na medzinárodnej vlakovej ceste a načasovania a frekvencie jednotlivých vlakov.

(5) Zmluvné strany zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme a manažér infraštruktúry sú povinní na požiadanie poskytnúť regulačnému orgánu na účel analýzy podľa odseku 4 potrebné informácie a údaje. Regulačný orgán posúdi poskytnuté informácie a údaje

a podľa potreby ich prerokuje s osobami podľa odseku 4. Najneskôr do dvoch mesiacov odo dňa, keď získal všetky potrebné informácie a údaje, regulačný orgán informuje osoby uvedené v odseku 4 o obmedzení alebo neobmedzení prístupu železničného podniku so sídlom v inom členskom štáte podľa odseku 1. Ak regulačný orgán rozhodol o obmedzení prístupu, musí svoje rozhodnutie odôvodniť a určiť v ňom podmienky, za ktorých a dokedy môže požiadať o nové posúdenie prístupu ktorýkoľvek žiadateľ podľa odseku 3 a železničný podnik so sídlom v inom členskom štáte, ktorý žiada o prístup k železničnej infraštruktúre.

(6) Regulačný orgán môže obmedziť právo železničného podniku podľa odseku 1 nechať vystúpiť cestujúcich medzi stanicami na medzinárodnej vlakovej trase aj vtedy, keď toto právo bolo založené koncesnou zmluvou uzatvorenou pred 4. decembrom 2007 na základe spravodlivej verejnej súťaže v súlade s pravidlami Európskeho spoločenstva. Toto obmedzenie môže trvať do uplynutia koncesnej lehoty, ale najviac 15 rokov podľa toho, ktorá lehota uplynie skôr.

(7) Regulačný orgán môže uložiť železničnému podniku so sídlom v inom členskom štáte uskutočňujúcemu prepravu osôb na medzinárodnej vlakovej trase povinnosť zaplatiť objednávateľovi dopravných služieb cenový rozdiel za prevádzku železničnej trate medzi dvomi stanicami ako kompenzáciu za záväzok vyplývajúci zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, aby železničné podniky prevádzkujúce vnútroštátnu osobnú dopravu a železničné podniky prevádzkujúce medzinárodnú osobnú dopravu platili rovnakú úhradu za používanie tých istých železničných tratí.

(8) Kompenzácia podľa odseku 7 musí byť v súlade so zásadou spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality medzi priemernou úrovňou cestovného, ktorú platia cestujúci, a celkovou úrovňou úhrad a cien za železničné služby poskytované manažérom infraštruktúry s používaním železničnej siete. Výška kompenzácie podľa odseku 7 nesmie ohroziť hospodársku uskutočniteľnosť verejnej osobnej dopravy na železničných tratiach, na ktoré sa vzťahuje, a nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzku železničného podniku z plnenia zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme pri zohľadnení poskytnutej kompenzácie a primeraného zisku.

§ 40
Prideľovanie kapacity infraštruktúry

(1) Kapacitu infraštruktúry prideľuje manažér infraštruktúry na základe rámcových pravidiel. V rámcových pravidlách určí najmä

a) spôsob prideľovania kapacity infraštruktúry,

b) základné náležitosti žiadosti o pridelenie,

c) časové obdobia, na ktoré sa kapacita prideľuje,

d) pravidlá uzavierania rámcových dohôd,

e) pravidlá posudzovania účelu používania železničnej infraštruktúry,

f) vzor zmluvy upravujúcej práva a povinnosti manažéra infraštruktúry a žiadateľov a

g) spôsob a lehoty informovania o obsahu rámcových pravidiel.

(2) Obchodovanie s pridelenou kapacitou infraštruktúry medzi jej príjemcami je zakázané a má za následok vylúčenie príjemcu z ďalšieho prideľovania. Raz pridelenú kapacitu infraštruktúry nemôže jej príjemca previesť na inú osobu; to neplatí, ak príjemca, ktorý nie je železničným podnikom, umožní pri výkone svojej obchodnej činnosti využitie pridelenej kapacity infraštruktúry železničnému podniku. Takéto umožnenie využitia kapacity infraštruktúry sa na účely ďalšieho prideľovania nepovažuje za jej prevod.

(3) Prideliť kapacitu infraštruktúry vo forme vlakovej trasy možno žiadateľovi najdlhšie na čas platnosti jedného cestovného poriadku železničnej siete (ďalej len „cestovný poriadok“). Manažér infraštruktúry môže so žiadateľom uzavrieť rámcovú dohodu o využívaní kapacity infraštruktúry na dlhšie obdobie, ako je čas platnosti jedného cestovného poriadku. Konkrétne práva a povinnosti manažéra infraštruktúry a žiadateľa týkajúce sa pridelenej kapacity infraštruktúry sa upravia v zmluve o pridelení kapacity infraštruktúry.

(4) Ak žiadateľ mieni požiadať manažéra infraštruktúry o pridelenie kapacity infraštruktúry so zámerom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu, ktorej základným účelom je prepraviť cestujúcich medzi stanicami umiestnenými tak v Slovenskej republike, ako aj v inom členskom štáte, upovedomí o tom manažérov infraštruktúry a regulačné orgány týchto štátov. S cieľom umožniť posúdenie účelu prepravy cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v Slovenskej republike a v inom členskom štáte a jej možného hospodárskeho vplyvu na existujúce zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v týchto štátoch regulačný orgán zabezpečí na celej navrhovanej medzinárodnej vlakovej trase informovanie objednávateľov dopravných služieb uzavierajúcich zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme a železničné podniky, ktoré plnia záväzok z týchto zmlúv.

§ 41
Spolupráca pri prideľovaní kapacity infraštruktúry na viacerých železničných sieťach

(1) Manažéri infraštruktúry spolupracujú s manažérmi infraštruktúry iných železničných sietí, aby umožnili efektívne vytváranie a prideľovanie kapacity infraštruktúry, ktorá zasahuje do niekoľkých železničných sietí. Organizujú medzinárodné vlakové trasy, najmä na železničných tratiach v rámci transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy, a určujú postupy na ich zabezpečenie.

(2) Postupy určené na koordináciu prideľovania kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni združujú zástupcov manažérov infraštruktúry za všetky železničné infraštruktúry, ktorých prideľovanie majú vplyv na viac ako jedného ďalšieho manažéra infraštruktúry. Na týchto postupoch sa môžu podieľať aj manažéri infraštruktúry tretích štátov. Na rokovania o týchto postupoch manažér infraštruktúry pozýva aj zástupcu Európskej komisie ako pozorovateľa.

(3) Na zasadaniach alebo pri iných činnostiach konaných s cieľom prideľovať kapacitu infraštruktúry pre transsieťové železničné dopravné služby majú rozhodovacie právo len zástupcovia manažérov infraštruktúry.

(4) Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť verejnú prístupnosť dohodnutých postupov, spôsobov práce a kritérií používaných na posudzovanie a prideľovanie kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni.

(5) Manažér infraštruktúry je povinný predkladať na posúdenie dotknutým manažérom infraštruktúry spravujúcim iné železničné siete návrhy železničných podnikov na organizáciu medzinárodných vlakových trás, aby sa uľahčila prevádzka nákladných vlakov v medzinárodnej doprave.

(6) Takéto dohodnuté medzinárodné vlakové trasy na viacerých železničných sieťach sú dostupné žiadateľom prostredníctvom manažéra infraštruktúry zúčastneného na dohode.

§ 42
Žiadatelia

(1) Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môžu podávať železničné podniky a ich medzinárodné zoskupenia, ako aj iné osoby, ktoré majú záujem na jej získaní s cieľom

prevádzkovať železničnú dopravu, najmä prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, odosielatelia a príjemcovia tovaru.

(2) Manažér infraštruktúry môže určiť, aké požiadavky musia splniť žiadatelia, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov z využívania železničnej infraštruktúry budú naplnené. Takéto požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné a musia byť vopred zverejnené ako časť princípov prideľovania kapacity infraštruktúry uvedených v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37.

(3) Požiadavky podľa odseku 2 môžu zahŕňať určenie finančnej záruky, ktorá nesmie presiahnuť úroveň primeranú predpokladanému rozsahu činnosti žiadateľa na pridelenej kapacite infraštruktúry, ubezpečenie žiadateľa o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa pridelenej kapacity infraštruktúry.

(4) Požiadavky podľa odsekov 2 a 3 sú predmetom notifikácie Európskej komisii.

(5) Žiadateľ môže požiadať manažéra infraštruktúry o pridelenie kapacity infraštruktúry zasahujúcej do niekoľkých železničných sietí. Manažér infraštruktúry, ktorý takúto žiadosť dostal, je oprávnený konať v mene žiadateľa pri hľadaní potrebnej kapacity u manažérov infraštruktúry spravujúcich iné železničné siete.

(6) Ak manažéri infraštruktúry, spravujúci nadväzujúce železničné siete, založili združenie s právnou subjektivitou, manažér infraštruktúry je povinný zverejniť, že žiadateľ môže podať žiadosť priamo na takéto združenie.

(7) Žiadosti týkajúce sa grafikonu vlakovej dopravy musia byť podané v lehotách podľa plánu prideľovania kapacity infraštruktúry.

(8) Žiadateľ, ktorý je stranou rámcovej dohody podľa § 43, podáva žiadosť v lehote dohodnutej v rámcovej dohode.

(9) Manažér infraštruktúry je povinný rešpektovať obchodné tajomstvo vzťahujúce sa na informácie poskytnuté žiadateľmi.

§ 43
Rámcové dohody

(1) Rámcová dohoda na účely tohto zákona je dohoda medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom o právach a povinnostiach týkajúcich sa prideľovanej kapacity infraštruktúry a o úhradách a cenách na iné obdobie, než je obdobie platnosti jedného cestovného poriadku. Rámcová dohoda upresňuje charakteristiky kapacity infraštruktúry požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi, vrátane frekvencie vlakov, objemu a kvality vlakových trás; môže obsahovať zmluvné pokuty pre prípad neplnenia alebo jednostrannej zmeny rámcovej dohody alebo predčasného skončenia jej platnosti odstúpením alebo vypovedaním.

(2) Rámcová dohoda by mala v rámci možností železničnej siete vyhovovať oprávneným obchodným potrebám žiadateľa, najmä ak ide o železničný podnik prevádzkujúci železničnú dopravu na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme alebo medzinárodnú železničnú dopravu, a zároveň umožňovať vykonávať priebežne zmeny alebo obmedzenia zmluvných podmienok z dôvodu lepšieho využitia kapacity infraštruktúry. Rámcová dohoda však nesmie vylučovať z používania železničnej infraštruktúry iných žiadateľov.

(3) Rámcová dohoda sa uzatvára spravidla na päť rokov s možnosťou predĺženia jej platnosti na rovnaké obdobie, na aké bola uzatvorená. Manažér infraštruktúry môže na návrh žiadateľa uzatvoriť rámcovú dohodu na dlhšie alebo kratšie obdobie. Uzatvorenie rámcovej dohody na dlhšie

obdobie, než je päť rokov, však musí byť odôvodnené existenciou obchodných zmlúv, vynaložených osobitných investícií alebo predpokladaných rizík.

(4) Rámcovú dohodu na dopravné služby, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru, možno uzatvoriť až na 15 rokov. Podmienkami na uzatvorenie takejto rámcovej dohody sú, že špecializovaná infraštruktúra si vyžiadala značné a dlhodobé investície a že na takúto investíciu sú uzatvorené zmluvy vrátane viacročných plánov amortizácie.

(5) Ak ide o rámcovú dohodu podľa odseku 4, žiadateľ môže vyžadovať presné vymedzenie charakteristík kapacity špecializovanej infraštruktúry (§ 47) vrátane frekvencie vlakov, objemu a kvality vlakových trás, ktoré sa mu majú poskytnúť na obdobie trvania platnosti rámcovej dohody. Manažér infraštruktúry môže počas platnosti rámcovej dohody znížiť vyhradenú kapacitu, ktorá sa najmenej jeden mesiac využívala menej, než je limit využívania vlakovej trasy stanovený v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37.

(6) Všeobecné ustanovenia každej rámcovej dohody bez ustanovení obsahujúcich obchodné tajomstvo musia byť prístupné iným žiadateľom.

§ 44
Cestovný poriadok

(1) Manažér infraštruktúry pred začatím rokovaní o novom cestovnom poriadku dohodne s manažérmi infraštruktúry, ktorí spravujú nadväzujúce železničné siete, ktoré medzinárodné vlakové trasy zahrnú do cestovných poriadkov nadväzujúcich železničných sietí. Zmeny takto dohodnutých medzinárodných vlakových trás sú možné len výnimočne z nevyhnutných prevádzkových dôvodov a po dohode ostatných zúčastnených manažérov infraštruktúry.

(2) Po uzavretí dohôd podľa odseku 1 manažér infraštruktúry zostavuje cestovný poriadok podľa plánu prideľovania kapacity infraštruktúry v týchto lehotách:

a) cestovný poriadok sa zostavuje raz za kalendárny rok,

b) žiadosti o pridelenie kapacity sa musia doručiť manažérovi infraštruktúry najneskôr 12 mesiacov pred dňom nadobudnutia platnosti cestovného poriadku,

c) najneskôr 11 mesiacov pred dňom nadobudnutia platnosti cestovného poriadku manažér infraštruktúry určí predbežné medzinárodné vlakové trasy dohodnuté podľa odseku 1 a následne dbá, aby sa tieto dohodnuté trasy v ďalšom procese rešpektovali,

d) najneskôr štyri mesiace po uplynutí lehoty určenej na podávanie žiadostí, manažér infraštruktúry vypracuje na základe dohôd podľa odseku 1, požiadaviek železničných podnikov a iných žiadateľov návrh cestovného poriadku na ďalšie rokovania podľa odseku 5 s cieľom racionalizovať využívanie železničnej siete a uspokojiť prepravné potreby obyvateľstva a odosielateľov a príjemcov tovaru.

(3) Ak je to možné, manažér infraštruktúry je povinný vyhovieť všetkým požiadavkám na kapacitu infraštruktúry, vrátane požiadaviek na vlakové trasy prechádzajúce viac než jednou železničnou sieťou, a zohľadniť všetky obmedzenia žiadateľov, vrátane ekonomického vplyvu na ich podnikanie.

(4) Manažér infraštruktúry môže v procese plánovania a koordinácie uprednostniť špecifické požiadavky na dopravné služby len vtedy, ak je železničná infraštruktúra preťažená alebo ak ide o špecializovanú infraštruktúru.

(5) Manažér infraštruktúry prerokuje návrh cestovného poriadku so zainteresovanými osobami a určí im primeranú lehotu na predkladanie pripomienok a návrhov, ktorá nesmie byť kratšia ako jeden mesiac. Medzi zainteresované osoby patria všetci žiadatelia o pridelenie kapacity

infraštruktúry, objednávatelia dopravných služieb, ako aj ďalšie osoby, ktoré podávajú pripomienky k návrhu cestovného poriadku z hľadiska jeho vplyvu na ich možnosť poskytovať dopravné služby počas platnosti cestovného poriadku.

(6) Manažér infraštruktúry prijme opatrenia na to, aby vybavil všetky uplatnené pripomienky. Ak po vstupe cestovného poriadku do platnosti vznikne voľná kapacita infraštruktúry, manažér infraštruktúry jej parametre bezodkladne zverejní, aby umožnil jej dodatočné využitie na základe nových žiadostí.

(7) Ak sa manažéri infraštruktúry nedohodnú inak, zmena cestovného poriadku celoštátnej dopravy sa uskutočňuje každoročne o polnoci v druhú sobotu v decembri. Ak potreba zmeny alebo inej úpravy cestovného poriadku vznikne až po zimných mesiacoch najmä z dôvodu zohľadnenia zmien regionálnych cestovných poriadkov, z dôvodu koordinácie s inými druhmi dopravy, najmä z riešenia paralelných dopravných služieb s verejnou autobusovou dopravou, alebo z dôvodu dodatočného pridelenia voľnej kapacity infraštruktúry, zmena sa spravidla uskutoční o polnoci v druhú sobotu v júni. Ak je to nevyhnutné z iného dôležitého dôvodu, najmä z prevádzkových potrieb alebo uskutočnenia plánovaných opráv železničných tratí, zmenu alebo inú úpravu cestovného poriadku možno uskutočniť aj v inom termíne.

(8) Ak má zmena alebo iná úprava cestovných poriadkov vplyv na medzinárodnú dopravu, dohodu manažérov infraštruktúry, ktorí spravujú nadväzujúce železničné siete, o rozsahu a termíne takejto zmeny musí manažér infraštruktúry informovať Európsku komisiu.

(9) Ak sa počas platnosti cestovného poriadku vyskytne dodatočná požiadavka na vlakovú trasu, manažér infraštruktúry je povinný vybaviť takúto požiadavku do piatich pracovných dní odo dňa doručenia žiadosti. Informácia o voľnej kapacite infraštruktúry, ktorú má k dispozícii, musí byť prístupná všetkým žiadateľom, ktorý ju chcú využiť.

(10) Manažéri infraštruktúry v prípade potreby posúdia možnosti kapacitnej rezervy, ktorú majú k dispozícii v rámci konečného znenia cestovného poriadku, aby mohli rýchle reagovať na predvídateľné dodatočné žiadosti na pridelenie voľnej kapacity infraštruktúry.

§ 45
Koordinácia

(1) Ak počas prípravy cestovného poriadku manažér infraštruktúry zistí rozpory medzi rôznymi požiadavkami na obsah cestovného poriadku, pokúsi sa ich vyriešiť rokovaním so žiadateľmi tak, aby čo možno najlepšie uspokojil všetky ich požiadavky. Ak sa mu nepodarí rozpory vyriešiť rokovaním so žiadateľmi, manažér infraštruktúry ich musí riešiť formou koordinácie.

(2) V rámci koordinácie manažér infraštruktúry má právo navrhnúť žiadateľom kapacitu infraštruktúry, ktorá sa v primeranom rozsahu odlišuje od nimi požadovanej, napríklad ju primerane skráti alebo uprednostní vlakové trasy, ktoré sú prioritami určenými objednávateľom dopravných služieb pre jednotlivé železničné trate.

(3) Pravidlá koordinácie, vrátane systému riešenia sporov musia byť upravené v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37. Pravidlá koordinácie zohľadňujú najmä ťažkosti pri dosahovaní dohody o medzinárodných vlakových trasách a možný vplyv zmien na manažérov infraštruktúry, ktorí spravujú nadväzujúce železničné siete.

(4) Systém riešenia rozporov musí byť upravený v podmienkach používania železničnej siete tak, aby umožnil okamžite riešiť zistené rozpory a prijať záver do 10 pracovných dní od začiatku riešenia rozporov.

§ 46
Preťažená infraštruktúra

(1) Preťaženou infraštruktúrou sa rozumie úsek železničnej siete, na ktorom aj po rokovaní so žiadateľmi a po koordinácii podľa § 45 nie je možné v určitom období primerane uspokojiť dopyt po kapacite infraštruktúry. To isté sa vzťahuje aj na železničné trate alebo ich úseky, na ktorých sa predpokladá nedostatočná kapacita v blízkej budúcnosti.

(2) Ak nastane stav podľa odseku 1, manažér infraštruktúry musí bezodkladne vyhlásiť sporný úsek železničnej siete za preťaženú infraštruktúru. Zároveň musí uskutočniť kapacitnú analýzu podľa § 48; to neplatí, ak sa už uskutočňuje plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry podľa § 49.

(3) Ak úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, ktoré zohľadňujú nedostatok kapacity, ešte neboli vybraté alebo ak sa koordináciou nedosiahol uspokojivý výsledok a železničná infraštruktúra bola vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry môže pri prideľovaní kapacity uplatniť kritérium priority uvedené v podmienkach používania železničnej siete. Aj postupy, ktoré treba dodržiavať pri uplatňovaní kritéria priority, musia byť uvedené v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37.

(4) Kritérium priority musí zohľadňovať význam jednej dopravnej služby pre spoločnosť vo vzťahu k inej dopravnej službe, ktorej poskytovanie bude vylúčené alebo obmedzené. Pri výbere priorít treba zohľadniť význam medzinárodnej nákladnej dopravy a požiadavky na dopravné služby vo verejnom záujme. Prioritou pre hlavné železničné trate sú dohodnuté medzinárodné vlakové trasy v transeurópskej železničnej sieti.

(5) Ak uplatnením kritéria priority dôjde k výluke niektorých dopravných služieb, a tým dôjde k strate príjmu manažéra infraštruktúry, možno manažérovi infraštruktúry stratu dotovať z verejného rozpočtu.

(6) Manažér infraštruktúry môže vyzvať používateľa železničnej siete, aby sa vzdal vlakovej trasy, ktorú v priebehu jedného mesiaca využíval pod limitom určeným v podmienkach používania železničnej siete; to neplatí, ak nevyužívanie bolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré užívateľ nemohol ovplyvniť, najmä obmedzením prevádzky dráhy zo strany manažéra infraštruktúry.

(7) Manažér infraštruktúry môže v podmienkach používania železničnej siete pri určovaní priorít prideľovacieho procesu zohľadniť aj predchádzajúcu úroveň využívania konkrétnych vlakových trás.

§ 47
Špecializovaná infraštruktúra

(1) Kapacita infraštruktúry je všeobecne dostupná pre všetky typy dopravných služieb, ktoré sú zhodné s charakteristikami potrebnými na prevádzku vlakovej trasy.

(2) Ak existujú vhodné alternatívne vlakové trasy, manažér infraštruktúry môže po prerokovaní so zainteresovanými osobami určitú časť železničnej infraštruktúry vyhradiť pre špecifické typy prepravy. V takom prípade manažér infraštruktúry môže pri prideľovaní kapacity infraštruktúry uprednostniť tieto typy prepráv. Ostatné typy prepráv sa môžu na tejto železničnej infraštruktúre uplatniť len v rozsahu zostávajúcej voľnej kapacity.

(3) Vymedzenie špecializovanej infraštruktúry sa uvedie v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37.

§ 48
Kapacitná analýza

(1) Účelom kapacitnej analýzy je zistiť obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré neumožňujú primerane vyhovieť všetkým požiadavkám všetkých žiadateľov a navrhnúť spôsob, ktorý by to umožnil. Výsledkom kapacitnej analýzy je identifikácia príčin preťaženia železničnej infraštruktúry a návrh opatrení, ktoré by mohli v krátkom až strednodobom horizonte znížiť preťaženie.

(2) Predmetom kapacitnej analýzy je železničná infraštruktúra, prevádzkové postupy, charakter rôznych prevádzkovaných dopravných služieb a vplyvy týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry.

(3) Kapacitná analýza sa musí ukončiť do šiestich mesiacov odo dňa vyhlásenia železničnej infraštruktúry za preťaženú.

§ 49
Plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry

(1) Manažér infraštruktúry je povinný do šiestich mesiacov odo dňa skončenia kapacitnej analýzy vypracovať v spolupráci s užívateľmi preťaženej infraštruktúry plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry.

(2) Plán podľa odseku 1 obsahuje

a) zistené príčiny preťaženia,

b) pravdepodobný budúci vývoj prepráv na preťaženej infraštruktúre,

c) existujúce prekážky rozvoja železničnej infraštruktúry,

d) možnosti zvýšenia kapacity infraštruktúry a predpokladané náklady na toto zvýšenie, vrátane pravdepodobných zmien v úhradách za použitie železničnej infraštruktúry.

(3) Na základe analýzy nákladov a výnosov možných navrhovaných opatrení sa v pláne podľa odseku 1 uvedú aj konkrétne opatrenia, ktoré je potrebné uskutočniť na zvýšenie kapacity infraštruktúry, vrátane časového rozvrhu ich uskutočňovania. Navrhované opatrenia sa musia zaoberať najmä možnosťami presmerovania dopravných služieb na iné železničné trate, iného časového rozloženia dopravných služieb, vplyvom zmeny cestovnej rýchlosti vlakov, možnosťami zlepšenia vybavenia alebo modernizáciou železničnej infraštruktúry.

(4) Manažér infraštruktúry musí zastaviť vyberanie úhrad za používanie železničnej infraštruktúry, v ktorých je zohľadnený nedostatok kapacity traťového úseku počas obdobia preťaženia, ak nevypracoval plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry alebo ak neurobil pokrok v uskutočňovaní opatrení uvedených v pláne na zvýšenie kapacity infraštruktúry. So súhlasom regulačného orgánu manažér infraštruktúry môže pokračovať vo vyberaní úhrad, ak plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry nemôže uskutočniť z dôvodu, ktorý manažér infraštruktúry nemôže ovplyvniť, alebo ak dostupné možnosti nie sú ekonomicky alebo finančne únosné.

§ 50
Kapacita infraštruktúry na účely plánovanej údržby

(1) Požiadavky na kapacitu infraštruktúry na účely vykonania jej plánovanej údržby sa predkladajú v rovnakých termínoch a rovnakým spôsobom ako požiadavky na jej používanie na poskytovanie dopravných služieb.

(2) Manažér infraštruktúry musí jednotlivým žiadateľom primerane zohľadniť vplyv kapacity infraštruktúry vyhradenej na plánovanú údržbu v ich podieloch.

(3) Manažér infraštruktúry je oprávnený na nevyhnutný čas obmedziť alebo zastaviť prevádzku z dôvodu potreby akútnej rekonštrukcie, obnovy alebo údržby železničnej trate.

§ 51
Riešenie núdzových situácií

(1) Na riešenie núdzových situácií vypracuje manažér infraštruktúry a železničné podniky havarijný plán, v ktorom uvedú všetky orgány a iné osoby, ktoré treba upovedomiť o vážnej nehode alebo o mimoriadnej udalosti s následkami vážnej nehody a o závažnom narušení chodu vlakov.

(2) Ak je chod vlakov narušený nehodou, mimoriadnou udalosťou alebo technickou poruchou, manažér infraštruktúry a železničný podnik musia bezodkladne uskutočniť opatrenia podľa havarijného plánu a opatrenia potrebné na čo najskoršie obnovenie bežného stavu.

(3) V núdzových situáciách, keď je to nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčinila dočasné vyradenie časti železničnej infraštruktúry z prevádzky, manažér infraštruktúry môže aj bez predchádzajúceho oznámenia odobrať pridelené vlakové trasy na čas nevyhnutne potrebný na obnovu bežného stavu.

(4) Manažér infraštruktúry môže v záujme čo najskoršej obnovy bežného stavu požiadať železničné podniky, aby mu dali k dispozícii vecné prostriedky, ktoré považuje za najvhodnejšie na čo najrýchlejšie obnovenie bežného stavu. Železničné podniky sú povinné v rámci svojich možností vyhovieť tejto požiadavke.

(5) Regulačný orgán môže požadovať od železničných podnikov, aby sa podieľali na monitorovaní dodržiavania bezpečnostných noriem a určených pravidiel. Železničné podniky sú povinné v rámci svojich možností vyhovieť tejto požiadavke.

Regulačný orgán

§ 52

(1) Regulačný orgán dohliada na dodržiavanie transparentných a nediskriminačných podmienok prístupu žiadateľov na železničnú sieť a prideľovania kapacity infraštruktúry.

(2) Regulačný orgán monitoruje hospodársku súťaž na železničných trhoch a preskúmava prístup a obmedzenia prístupu na železničnú infraštruktúru a na tento účel môže požadovať informácie a údaje od manažéra infraštruktúry a od železničných podnikov.

(3) Regulačný orgán je povinný zaoberať sa podnetmi a sťažnosťami na nespravodlivé a diskriminačné rozhodovanie a činnosť manažéra infraštruktúry, ktoré sa týkajú

a) podmienok používania železničnej siete a kritérií uvedených v týchto podmienkach,

b) prideľovacieho procesu pri poskytovaní kapacity infraštruktúry,

c) prístupu k železničnej infraštruktúre a k železničným službám s tým spojeným,

d) uplatňovania úhrady za používanie železničnej infraštruktúry.

(4) Podnet alebo žiadosť podľa odseku 3 môže podať každý žiadateľ o prístup k železničnej infraštruktúre alebo tretia osoba, ak sa domnieva, že sa s ňou zaobchádzalo nespravodlivo, že bola predmetom diskriminácie alebo že bola poškodená. Regulačný orgán je oprávnený vo veciach uvedených v odseku 3 začať konanie aj z vlastného podnetu.

(5) Na účely konaní podľa odsekov 3 a 4 je regulačný orgán oprávnený požadovať od manažéra infraštruktúry, od železničných podnikov, od poskytovateľov služieb a od iných zainteresovaných

osôb informácie a údaje potrebné na prešetrenie podaných sťažností a podnetov a na začatie konania; požiadané osoby sú povinné bezodkladne poskytnúť požadované informácie a údaje. Za bezdôvodné odopretie informácií alebo údajov môže regulačný orgán uložiť poriadkovú pokutu do 3 000 eur.

(6) Regulačný orgán musí rozhodnúť o sťažnostiach a prijať nápravné opatrenia do dvoch mesiacov odo dňa začatia konania. Ak boli v konaní vyžiadané doplňujúce podklady, lehota plynie odo dňa, keď boli doručené doplňujúce podklady. Nápravnými opatreniami sú uloženie povinnosti zdržať sa nespravodlivého a diskriminačného správania a uloženie povinnosti odstrániť protiprávny stav.

(7) Ak ide o podnety na preskúmanie odmietnutia žiadosti prideliť kapacitu infraštruktúry alebo podmienok ponuky kapacity manažéra infraštruktúry, regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo že sa vyžaduje toto rozhodnutie zmeniť podľa pokynu, ktorý zároveň vydá.

(8) Regulačný orgán musí byť pri rozhodovaní organizačne, finančne a právne nezávislý na manažérovi infraštruktúry a na železničných podnikoch a na objednávateľoch dopravných služieb.

§ 53

(1) Regulačný orgán okrem úloh podľa § 52

a) určuje všeobecne záväzným právnym predpisom úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B,

b) ustanovuje všeobecne záväzným právnym predpisom regulačný rámec, v ktorom vymedzí spôsob regulácie, podrobnosti postupu pri určovaní úhrad podľa písmena a), rozsah a podrobnosti uplatňovania princípov spoplatňovania železničnej infraštruktúry, rozsah a podrobnosti o určovaní primeraného zisku a ekonomicky oprávnených nákladov, ktoré sú vynaložené na prevádzku vlaku,

c) vykonáva kontrolu dodržiavania regulačného rámca a vyberania určených úhrad podľa písmena a),

d) schvaľuje rámcové dohody podľa § 43,

e) ukladá pokuty za porušenie regulačného rámca a vyberania určených úhrad.

(2) Regulačný orgán je povinný zabrániť diskriminácii železničných podnikov a musí zabezpečiť, aby úhrady za rovnaké používanie železničnej siete boli porovnateľné a aby porovnateľné služby na tom istom segmente trhu železničnej dopravy podliehali rovnakým úhradám. Regulačný orgán je povinný rešpektovať obchodné tajomstvo vzťahujúce sa na informácie poskytnuté žiadateľmi.

(3) Manažér infraštruktúry je povinný rešpektovať obchodné tajomstvo vzťahujúce sa na informácie poskytnuté žiadateľmi. Manažér infraštruktúry je povinný preukázať regulačnému orgánu, že systém úhrad uvedený v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37 spĺňa požiadavky regulačného rámca podľa odseku 1 písm. b), a poskytnúť mu potrebné údaje a podklady.

(4) Rokovania manažéra infraštruktúry a žiadateľa o úrovni úhrad za použitie infraštruktúry sa môžu uskutočniť len pod dohľadom regulačného orgánu. Regulačný orgán je povinný zasiahnuť v prípade, ak má podozrenie, že rokovania sú v rozpore s požiadavkami regulačného rámca podľa odseku 1 písm. b) alebo s pravidlami transparentnosti a nediskriminácie.

(5) Regulačný orgán je povinný vo svojej registratúre uchovávať informácie a údaje potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj úhrad a ich použitie; tieto informácie a údaje sú predmetom

notifikácie Európskej komisii.

(6) Regulačný orgán môže určovať úhrady podľa odseku 1 písm. a) ako

a) určenie maximálnej úhrady alebo porovnateľnej úhrady,

b) určenie spôsobu výpočtu maximálnej úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre na základe ekonomicky oprávnených variabilných nákladov,

c) určenie rozsahu ekonomicky oprávnených nákladov a primeraného zisku, ktoré možno zarátať do úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre, alebo

d) spojenie alebo kombinácia spôsobov podľa písmen a) až c).

(7) Porovnateľnou úhradou podľa odseku 6 písm. a) sa rozumie úhrada určená porovnaním

a) ekonomicky oprávnených nákladov alebo nákladových položiek služieb a činností s ekonomicky oprávnenými nákladmi alebo nákladovými položkami inej rovnakej alebo porovnateľnej služby alebo činnosti v Slovenskej republike,

b) úhrady podľa odseku 1 písm. a) s úhradami rovnakej alebo porovnateľnej služby alebo činnosti v iných členských štátoch.

(8) Na určovanie úhrad podľa odseku 1 písm. a) regulačným orgánom sa nevzťahujú všeobecné predpisy o cenách. Na ceny iných železničných služieb, vrátane cien za poskytovanie doplnkových služieb a vedľajších služieb podľa prílohy č. 13 časti B, sa vzťahujú pravidlá pre dohodovanie cien.[15])

§ 54
Služby

(1) Železničné podniky majú za úhradu nárok na minimálny prístupový balík a na traťový prístup k servisným zariadeniam a k službám podľa prílohy č. 13 časti B prvého a druhého bodu. Poskytovanie týchto železničných služieb musí manažér infraštruktúry zabezpečovať všetkým užívateľom železničnej infraštruktúry nediskriminačným spôsobom.

(2) Ak manažér infraštruktúry ponúka aj niektoré z doplnkových služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B, musí ich poskytnúť na požiadanie každému železničnému podniku. Požiadavky železničných podnikov na tieto služby môže odmietnuť len vtedy, keď na trhu železničnej dopravy existuje reálna alternatíva, najmä ak ich poskytuje iná osoba. Ak tieto služby neponúka jeden manažér infraštruktúry, musí čo najviac uľahčiť poskytovanie týchto služieb inou osobou.

(3) Železničné podniky môžu požadovať od manažéra infraštruktúry alebo od iných osôb poskytovanie vedľajších služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B. Manažér infraštruktúry nie je povinný takéto služby poskytovať, ale je povinný umožniť ich poskytovanie inou osobou.

§ 55
Určovanie úhrad

(1) Manažér infraštruktúry navrhuje úhradu za používanie železničnej infraštruktúry podľa regulačného rámca určeného regulačným orgánom.

(2) Účelom úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre je prispieť manažérovi infraštruktúry na pokrytie časti nákladov na prevádzku železničnej infraštruktúry. Príjmy manažéra infraštruktúry z výnosu úhrad za minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam a k službám a z výnosu cien za doplnkové služby a za vedľajšie služby podľa prílohy č. 13 časti B spolu s hospodárskym výsledkom z iných obchodných činností súvisiacich s používaním železničnej siete a s úhradou z verejného rozpočtu podľa zmluvy manažéra

infraštruktúry s vlastníkom železničnej infraštruktúry vo výške fixnej časti ekonomicky oprávnených nákladov železničnej infraštruktúry sú v priebehu roka aspoň v rovnováhe s výdavkami na prevádzku železničnej infraštruktúry.

(3) Manažér infraštruktúry je pri navrhovaní úhrady povinný spolupracovať s manažérmi infraštruktúr, ktorí spravujú nadväzujúce železničné siete, so zámerom dosiahnuť poskytovanie dopravných služieb na viac ako jednej železničnej sieti a zabezpečiť tak efektívne využívanie transeurópskej siete železníc. Na tento účel môže manažér infraštruktúry vstupovať s nimi do spoločných podnikov.

(4) Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť, aby bol systém úhrad a cien založený na rovnakých princípoch pre celú železničnú sieť, ktorú spravuje, aby výsledkom boli rovnocenné a nediskriminačné úhrady a ceny pre všetky železničné podniky, ktoré zabezpečujú služby rovnakého druhu na rovnakej alebo podobnej časti trhu železničnej dopravy, a aby úhrady boli skutočne uplatňované v súlade s pravidlami určenými v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37.

(5) Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre platia železničné podniky manažérovi infraštruktúry v lehotách a spôsobom dohodnutým v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre.

§ 56
Náklady na železničnú infraštruktúru

(1) Náklady na prevádzku železničnej infraštruktúry tvoria náklady manažéra infraštruktúry na zabezpečenie činností súvisiacich so službami podľa prílohy č. 13 časti B a z plnenia povinností manažéra infraštruktúry podľa tohto zákona. Manažér infraštruktúry je povinný sledovať a evidovať náklady na služby podľa prílohy č. 13 časti B a na činnosti súvisiace s plnením povinností vyplývajúcich z tohto zákona.

(2) Manažér infraštruktúry musí byť pri zachovaní požiadaviek na bezpečnosť a údržbu železničnej infraštruktúry a na zvyšovanie kvality poskytovaných služieb motivovaný na znižovaní nákladov spojených s poskytovaním kapacity infraštruktúry pri dodržaní úrovne úhrad za používanie železničnej infraštruktúry. Na tento účel sa mu môže poskytnúť na obdobie najmenej troch rokov a najviac 15 rokov na základe zmluvy s vlastníkom železničnej infraštruktúry dotácia zo štátneho rozpočtu, alebo regulačný orgán zavedie vhodné regulačné opatrenia s určením primeraných oprávnení manažéra infraštruktúry.

(3) Podmienky zmluvy a štruktúra dotácie zo štátneho rozpočtu podľa odseku 2 musia byť dohodnuté na celé zmluvné obdobie.

(4) Fixnú časť ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb železničnej infraštruktúry, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad za používanie železničnej infraštruktúry regulačným orgánom, uhrádza vlastník železničnej infraštruktúry.

Princípy spoplatňovania železničnej infraštruktúry

§ 57

(1) Návrh systému úhrad musí manažér infraštruktúry odôvodniť a vypracovať v súlade s regulačným rámcom podľa § 53 ods. 1 písm. b), s podmienkami používania železničnej siete podľa § 37 a s rozsahom poskytovania služieb podľa prílohy č. 13 časti B. Manažér infraštruktúry je povinný poskytnúť železničným podnikom všetky potrebné informácie o jednotlivých úhradách a cenách za služby poskytované podľa prílohy č. 13.

(2) Úhrady za minimálny prístupový balík a za traťový prístup k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 navrhne manažér infraštruktúry na základe variabilných nákladov, ktoré mu vznikli priamo prevádzkou vlaku na železničnej infraštruktúre. Ak doplnkové služby alebo vedľajšie služby podľa prílohy č. 13 ponúka len jeden poskytovateľ, cena za ich poskytovanie nesmie presiahnuť náklady potrebné na ich zabezpečenie spolu s primeraným ziskom a musí sa vypočítať na základe skutočnej úrovne využívania týchto služieb.

(3) Úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre môže zohľadňovať aj nedostatok kapacity vymedzeného úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia infraštruktúry (§ 46).

(4) Úhrada za používanie železničnej infraštruktúry môže zohľadňovať aj environmentálne náklady, ktoré musia byť odstupňované podľa výšky škôd spôsobených prevádzkou vlakov a nákladov, ktoré manažér infraštruktúry vynaložil na ich odstránenie. Zohľadnenie environmentálnych nákladov v úhrade je však prípustné len vtedy, keď sa také spoplatnenie uplatňuje na porovnateľnej úrovni v konkurenčných druhoch dopravy. Ak neexistuje porovnateľná úroveň spoplatňovania v konkurenčných druhoch dopravy, nesmú sa zahrnúť environmentálne náklady do úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre.

(5) Ak bola zavedená porovnateľná úroveň spoplatňovania environmentálnych nákladov v železničnej doprave a v konkurenčných druhoch dopravy a environmentálne náklady boli zahrnuté do úhrady, aj výnos tejto časti úhrady je príjmom manažéra infraštruktúry.

(6) Aby sa zabránilo nežiaducim neprimeraným výkyvom v jednotlivých spoplatnených obdobiach, regulačný orgán môže na návrh manažéra infraštruktúry spriemerovať úhrady podľa odsekov 3 až 5 za dlhšie obdobie. Spriemerovaná úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre aj v takom prípade musí zodpovedať najviac nákladom zahrnutým do spoplatňovania.

(7) Úhrada sa môže vyberať aj za využitie kapacity použitej na účely údržby železničnej infraštruktúry. Taká úhrada nesmie presiahnuť čistú stratu na výnosoch, ktorá vznikne manažérovi infraštruktúry z dôvodu údržby železničnej infraštruktúry.

§ 58

(1) Na dosiahnutie plnej návratnosti nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry na prevádzku železničnej infraštruktúry môže regulačný orgán pri zohľadnení efektívnych, transparentných a nediskriminačných princípov povoliť zvýšenie úhrady nad rozsah vyrátaný pri uplatnení princípov podľa § 57, ak to unesie trh železničnej dopravy, najmä ak sa udrží optimálna konkurencieschopnosť v medzinárodnej nákladnej doprave pri zohľadnení zvýšenia produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky v dôsledku vynaložených nákladov manažérom infraštruktúry.

(2) Úroveň úhrady po zvýšení podľa odseku 1 nesmie vylučovať z používania železničnej siete železničné podniky ani iných užívateľov, ktorí môžu zaplatiť úhrady, ktoré pokrývajú aspoň náklady priamo vynaložené na prevádzku železničnej dopravy navýšené o mieru výnosnosti, ktorú môže trh železničnej dopravy uniesť.

(3) Pri špecifických budúcich investičných projektoch týkajúcich sa železničnej infraštruktúry a pri investičných projektoch, ktoré boli dokončené po 26. februári 1986, regulačný orgán na návrh manažéra infraštruktúry povolí vyššiu úhradu, ak uskutočnenie týchto projektov je založené na dlhodobých nákladoch a ak sa ich uskutočnením zvýšila výkonnosť železničnej siete alebo niektorých železničných tratí, alebo ak vzrástla nákladová efektívnosť prevádzky, ktorá by sa nemohla dosiahnuť inak. Taký systém spoplatnenia môže zahŕňať aj dohody o deľbe rizika spojeného s novými investíciami.

(4) Úhrady manažéra infraštruktúry za rovnaké používanie železničnej siete musia byť

porovnateľné a porovnateľné služby na tom istom segmente železničného trhu musia podliehať rovnakým úhradám. Manažér infraštruktúry v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37 musí preukázať bez toho, aby zverejnil obchodné informácie dôvernej povahy, že navrhovaný systém spoplatnenia spĺňa tieto požiadavky.

(5) Ak chce manažér infraštruktúry upraviť základné prvky spoplatňovacieho systému podľa odseku 1, musí ich predložiť regulačnému orgánu najmenej tri mesiace vopred.

§ 59

(1) Spoplatniť prístup k železničnej infraštruktúre možno aj podľa výkonov železničných podnikov. Systém spoplatňovania podľa výkonov sleduje podporiť železničné podniky a manažéra infraštruktúry minimalizovať prevádzkové poruchy a zvyšovať výkonnosť železničnej siete. Tento systém môže zahŕňať

a) pokuty za činnosti narušujúce prevádzku železničnej siete alebo plynulosť dopravy na nej,

b) kompenzácie pre železničné podniky postihnuté prevádzkovými poruchami železničnej siete a

c) prémie za výkony, ktoré sú lepšie než plánované.

(2) Ak sa zvolí spoplatňovanie podľa výkonov, základné princípy tohto systému musia platiť pre celú železničnú sieť.

(3) V systéme spoplatňovania možno zaviesť aj rezervačné ceny. Rezervačné ceny sú platby za pridelenú kapacitu železničnej infraštruktúry, ktorú železničný podnik nevyužíva. Rezervačné ceny treba uplatňovať tak, aby sa nimi železničné podniky motivovali na efektívne využívanie pridelenej kapacity infraštruktúry.

(4) Manažér infraštruktúry musí byť vždy schopný na požiadanie bezodkladne informovať železničné podniky a iných užívateľov železničnej infraštruktúry o kapacite infraštruktúry, ktorá bola pridelená železničným podnikom.

§ 60
Zľavy

(1) Manažér infraštruktúry môže poskytovať železničným podnikom a ostatným užívateľom železničnej infraštruktúry zľavy zo schválených úhrad. Ak ďalej nie je ustanovené inak, zľavy z úhrad nesmú presiahnuť skutočnú úsporu správnych nákladov manažéra infraštruktúry. Pri určení úrovne zľavy sa nesmie vychádzať z úspory správnych nákladov, ktorá už je zahrnutá v schválenej a vyberanej úhrade.

(2) Manažér infraštruktúry môže zaviesť na špecifických úsekoch železničnej siete osobitné spoplatňovacie režimy, v ktorých rámci poskytuje časovo obmedzené zľavy na podporu rozvoja nových dopravných služieb, alebo zľavy na podporu používania málo využívaných železničných tratí. Tieto režimy musia byť dostupné všetkým užívateľom týchto úsekov železničnej infraštruktúry a poskytnuté zľavy sa môžu vzťahovať len na úhrady a ceny vyberané na týchto úsekoch.

(3) Podobné zľavy, ako sú uvedené v odseku 2, sa uplatnia pre podobné dopravné služby.

§ 61
Dotácie

(1) Manažérovi infraštruktúry možno poskytnúť zo štátneho rozpočtu dotáciu na úhradu

a) environmentálnych nákladov, ktoré preukázateľne vynaložil na prevádzku železničnej

infraštruktúry a ktoré neboli zahrnuté v úhradách zaplatených železničnými podnikmi,

b) nákladov vyvolaných nehodami a mimoriadnymi udalosťami,

c) podľa osobitného predpisu.

(2) Dotáciu podľa odseku 1 písm. a) a b) možno poskytnúť najdlhšie na päť rozpočtových rokov nasledujúcich po podaní prvej žiadosti. Pri poskytovaní dotácie podľa odseku 1 musí byť verejne dostupná tak použitá metodológia výpočtu nákladov, ako aj vykonané kalkulácie. Musia sa preukázať špecifické neúčtované náklady, ktorými nie je zaťažená konkurenčná dopravná infraštruktúra a ktorých plateniu sa zabránilo vďaka použitiu železničnej dopravy, a musí sa zabezpečiť, aby sa pri uplatňovaní pravidiel porovnávania nákladov zaobchádzalo s podnikmi konkurenčných druhov dopravy nediskriminačným spôsobom.

(3) Dotácia sa poskytuje na žiadosť manažéra infraštruktúry. Žiadosť musí byť písomná a podpísaná štatutárnym orgánom. V žiadosti sa uvedú identifikačné údaje žiadateľa, dôvod, pre ktorý sa žiada dotácia, požadovaná výška dotácie a obdobie, ktoré má pokryť. K žiadosti sa priložia dokumenty preukazujúce dôvod podľa odseku 1 na poskytnutie dotácie.

(4) Dotáciu možno použiť len na úhradu nákladov podľa odseku 1 v rozsahu a spôsobom uvedeným v zmluve medzi manažérom infraštruktúry a vlastníkom železničnej infraštruktúry.

ŠTVRTÁ ČASŤ
INTEROPERABILITA ŽELEZNIČNÉHO SYSTÉMU

§ 62
Železničný systém

(1) Železničný systém je súhrn štrukturálnych a funkčných subsystémov uvedených v prílohe č. 1.

(2) Systém transeurópskych železníc tvorí systém transeurópskych konvenčných železníc a systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc v rozsahu uvedenom v prílohe č. 2 a v osobitnom predpise.[16])

(3) Transeurópsku sieť železničnej nákladnej dopravy tvoria určené železničné trate a obchádzkové trate s traťovými prístupmi k terminálom, vrátane privádzačov a odvádzačov v dĺžke do 50 km alebo najviac 20 % dĺžky železničnej trate, a k prístavom a z prístavov, vrátane privádzačov a odvádzačov, ak ide o terminály a prístavy, ktoré slúžia viac ako jednému konečnému spotrebiteľovi.

§ 63
Existujúci železničný systém

(1) Existujúci železničný systém tvoria existujúce železničné dráhy na území Slovenskej republiky a ich súčasti a registrované železničné vozidlá všetkých radov a typov, ktoré na nich jazdia.

(2) Určené[17]) hlavné železničné trate existujúceho železničného systému sú súčasťou systému transeurópskych konvenčných železníc.

(3) Súčasťou existujúceho železničného systému nie sú

a) siete električkových dráh[18]) a električky, ktoré sa používajú v týchto sieťach,

b) siete špeciálnych dráh funkčne oddelené od železničných tratí a koľajové vozidlá, ktoré sa v týchto sieťach používajú,

c) železničné infraštruktúry v súkromnom vlastníctve a železničné vozidlá, ktoré sa používajú len v týchto infraštruktúrach a slúžia pre ich vlastníkov na prevádzku nákladnej dopravy,

d) železničné infraštruktúry a železničné vozidlá na miestne historické alebo turistické účely.

(4) Na siete dráh, železničné infraštruktúry a koľajové vozidlá uvedené v odseku 3 sa vzťahuje prvá časť.

§ 64
Interoperabilita

(1) Interoperabilitou sa na účely tohto zákona rozumie schopnosť existujúceho železničného systému umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú úroveň výkonnosti požadovanú pre železničný systém.

(2) Základnými parametrami, ktoré sa musia splniť, aby existujúci železničný systém spĺňal požiadavky na dosiahnutie interoperability, sa rozumejú právne, technické a prevádzkové podmienky, ktoré sú z hľadiska interoperability rozhodujúce a sú špecifikované v technických špecifikáciách interoperability.

(3) Základné požiadavky sú všetky požiadavky uvedené v prílohe č. 3, ktoré musí spĺňať železničný systém jeho subsystémy a komponenty interoperability (ďalej len „komponent“), vrátane rozhraní; vzťahujú sa na ich projektovanie, výstavbu, uvádzanie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku a údržbu.

(4) Komponentmi sú prvky a skupiny prvkov, montážne podskupiny a úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita celého železničného systému. Komponentmi sú tak hmotné predmety, ako aj nehmotné predmety, ako napríklad softvér.

§ 65
Technické špecifikácie interoperability

(1) Technickou špecifikáciou interoperability je technická špecifikácia vypracovaná Európskou železničnou agentúrou,[19]) vydaná Európskou komisiou a uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie. Technická špecifikácia interoperability sa vzťahuje na konkrétny subsystém[20]) alebo na čiastkový subsystém s cieľom splniť základné požiadavky, a tým zabezpečiť interoperabilitu železničného systému.

(2) Ak na niektorý subsystém alebo jeho časť nie je vypracovaná technická špecifikácia interoperability, použijú sa európske špecifikácie.

(3) Európskou špecifikáciou je spoločná technická špecifikácia, európske technické osvedčenie alebo slovenská technická norma, ktorou sa preberá medzinárodná norma alebo európska norma.[21])

K o m p o n e n t y

§ 66
Uvádzanie komponentov na trh

(1) Na trh možno na účely použitia v existujúcom železničnom systéme uvádzať len komponenty, ktoré umožňujú dosiahnuť interoperabilitu celého systému a sú v súlade so základnými požiadavkami.

(2) Komponenty možno v existujúcom železničnom systéme používať len v určenej oblasti používania, pričom sa musí zabezpečiť určený spôsob ich inštalácie a údržby. Možnosť použiť rovnaký komponent aj na iné účely týmto nie je obmedzená.

(3) Ak ďalej nie je ustanovené inak, do prevádzky existujúceho železničného systému možno uviesť komponent s ES vyhlásením o zhode komponentu alebo o jeho vhodnosti na použitie v železničnom systéme (ďalej len „ES vyhlásenie o zhode“). Komponent, ktorý má ES vyhlásenie o zhode, sa považuje za komponent, ktorý spĺňa základné požiadavky (§ 64 ods. 3).

(4) ES vyhlásenie o zhode deklaruje, že komponent je buď skutočne v úplnej zhode s technickými špecifikáciami, alebo že jeho vhodnosť na použitie v železničnom systéme bola posúdená z funkčného hľadiska. Podrobnosti o ES vyhlásení o zhode sú uvedené v prílohe č. 6.

(5) Ak komponent určený na použitie v existujúcom železničnom systéme je v súlade s požiadavkami podľa odsekov 1 až 4, nemožno zakázať, ani obmedziť jeho použitie v existujúcom železničnom systéme, ani brániť jeho uvedeniu na trh najmä vyžadovaním skúšok, ktoré už boli vykonané v rámci postupu vedúceho k vydaniu ES vyhlásenia o zhode.

§ 67
Postup posudzovania zhody

(1) Komponenty povinne podliehajú postupu posudzovania zhody a vhodnosti na použitie podľa technických špecifikácií interoperability a musia mať ES vyhlásenie o zhode. Ak z technickej špecifikácie interoperability nevyplýva povinnosť uplatniť postup posudzovania zhody, použije sa postup posudzovania zhody podľa osobitného predpisu.[22])

(2) Komponent spĺňa základné požiadavky (§ 64 ods. 3), ak vyhovuje parametrom, ktoré sú určené v technickej špecifikácii interoperability alebo v európskych špecifikáciách vypracovaných v súlade s týmito parametrami.

(3) Komponenty, ktoré sú náhradnými dielcami, možno inštalovať do subsystémov, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti technickej špecifikácie interoperability už uvedené do prevádzky, bez toho, aby sa musel uskutočniť postup ich posudzovania zhody a vhodnosti na použitie.

§ 68
Postup vypracovania ES vyhlásenia o zhode

(1) Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Európskom spoločenstve musí pri vypracovaní ES vyhlásenia o zhode uplatňovať postup uvedený v príslušných technických špecifikáciách interoperability. Posúdenie zhody alebo vhodnosti komponentu na použitie vykoná notifikovaná osoba na základe žiadosti výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Európskom spoločenstve.

(2) Ak sa na komponenty vzťahujú aj iné predpisy upravujúce iné aspekty komponentu, ES vyhlásenie o zhode musí obsahovať aj údaj o tom, že komponent spĺňa aj požiadavky týchto predpisov.

(3) Ak výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Európskom spoločenstve nesplní povinnosť podľa odsekov 1 a 2, musí ju splniť ten, kto uvedie komponent na trh, a to bez ohľadu na to, či sám zostavuje komponent alebo jeho časti z prvkov s rôznym pôvodom, alebo vyrobí komponent len na vlastné použitie.

(4) Ak bezpečnostný orgán zistí, že ES vyhlásenie o zhode je vypracované nesprávne, vyzve výrobcu, jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Európskom spoločenstve alebo toho, kto

uviedol komponent na trh, aby odstránil nezhodu podľa podmienok určených notifikovanou osobou. Ak nezhoda pretrváva, bezpečnostný orgán je povinný obmedziť alebo zakázať uvádzanie komponentu na trh a zabezpečiť stiahnutie komponentov z trhu.

§ 69
Komponenty, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

(1) Ak pri používaní na trhu určeným spôsobom vznikne podozrenie, že komponent, ktorý má ES vyhlásenie o zhode, pravdepodobne nespĺňa základné požiadavky, bezpečnostný orgán je povinný obmedziť alebo zakázať uvádzanie komponentu na trh a jeho ďalšie používanie a zabezpečiť jeho stiahnutie z trhu.

(2) O vykonaných opatreniach podľa odseku 1 je bezpečnostný orgán povinný ihneď informovať Európsku komisiu s uvedením dôvodu týchto opatrení, pričom uvedie, či nezhoda komponentu je spôsobená

a) nesplnením základných požiadaviek,

b) nesprávnym uplatňovaním európskych špecifikácií, na ktoré sa ES vyhlásenie o zhode odvoláva, alebo

c) nedostatkami v európskych špecifikáciách.

(3) Ak sa zistí, že komponent podľa odseku 1 nie je v súlade ani s ES vyhlásením o zhode, bezpečnostný orgán je povinný okrem opatrení na ochranu trhu podľa odseku 1 podniknúť aj opatrenia proti tomu, kto vypracoval ES vyhlásenie o zhode, najmä požadovať zmeny vo výrobe komponentu, alebo vykonanie skúšky komponentu, vrátane možnosti udeliť pokutu.[23]) O vykonaných opatreniach ihneď informuje Európsku komisiu a ostatné členské štáty.

Subsystémy

§ 70
Uvádzanie subsystémov do prevádzky

(1) Ak ďalej nie je ustanovené inak, do prevádzky v existujúcom železničnom systéme, ktorý je súčasťou systému transeurópskych železníc (§ 63 ods. 2), možno uviesť len subsystém, ktorého zhodu s technickými špecifikáciami interoperability posúdila notifikovaná osoba postupom overovania podľa prílohy č. 4 a ktorému vydala ES vyhlásenie o overení.

(2) Subsystém podľa odseku 1 musí byť v zhode s technickou špecifikáciou interoperability nielen pri uvedení do prevádzky, alebo po modernizácii alebo obnove, ale trvalo počas celej prevádzky v existujúcom železničnom systéme.

(3) Na uvedenie subsystému do prevádzky v existujúcom železničnom systéme sa nemusí použiť postup overovania podľa prílohy č. 4, ale postačí postup podľa prvej časti, ak ide

a) o železničné vozidlá a ich palubné riadiace, zabezpečovacie a návestné subsystémy, ktoré sa majú používať len na časti železničnej siete, na ktorú sa zatiaľ nevzťahuje technická špecifikácia interoperability,

b) o železničnú infraštruktúru, energie a traťové riadiace, zabezpečovacie a návestné subsystémy na časti železničnej siete, na ktorú sa nevzťahujú technické špecifikácie interoperability,

c) o špecifický prípad, alebo

d) o subsystémy, ktoré nie sú špecifickým prípadom, ale na ktoré sa vzťahuje výnimka z uplatňovania technických špecifikácií interoperability.

(4) Špecifickým prípadom sa rozumie časť existujúceho železničného systému, ktorá vyžaduje

osobitné trvalé alebo dočasné ustanovenia v technickej špecifikácii interoperability v dôsledku geografických, topografických alebo urbanistických obmedzení alebo obmedzení, ktoré majú vplyv na zlučiteľnosť so systémom transeurópskych železníc. Špecifickým prípadom sú najmä

a) železničné trate, ktoré sú izolované od existujúceho železničného systému,

b) železničné trate s odlišnými nakladacími mierami, s iným rozchodom koľají alebo s inou osovou vzdialenosťou koľají,

c) železničné vozidlá určené výhradne na prevádzku na železničných tratiach podľa písmen a) a b) alebo určené len na miestne používanie a

d) železničné vozidlá pochádzajúce z tretieho štátu alebo určené pre tretí štát.

(5) Ak nejde o špecifické prípady podľa odseku 4, možno po odbornom posúdení bezpečnostným orgánom uplatniť na subsystém výnimku

a) pre navrhovaný nový subsystém, pre existujúci subsystém pri jeho modernizácii alebo obnove alebo pre projektovanie, výstavbu, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku alebo údržbu časti existujúceho železničného systému, ktorý je v pokročilom štádiu vývoja alebo je predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase uverejnenia technickej špecifikácie interoperability,

b) pre projekt modernizácie alebo obnovy existujúceho subsystému, ktorého nakladacia miera, rozchod koľají, osová vzdialenosť koľají alebo napäťová sústava podľa technickej špecifikácie interoperability nie je kompatibilná s technickými charakteristikami existujúceho subsystému,

c) pre navrhovaný nový subsystém alebo pre navrhovanú modernizáciu alebo obnovu existujúceho subsystému, ktorý je izolovaný od existujúceho železničného systému morom alebo oddelený v dôsledku zemepisných podmienok od železničnej siete zvyšku územia Európskeho spoločenstva,

d) pre navrhovanú modernizáciu, obnovu alebo rozšírenie existujúceho subsystému, keď by uplatnenie technickej špecifikácie interoperability ohrozilo hospodársku životaschopnosť uplatnenia projektu alebo zlučiteľnosť s existujúcim železničným systémom,

e) keď po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky rýchlej obnovy železničnej siete hospodársky alebo technicky neumožňujú čiastočné alebo úplné uplatnenie technickej špecifikácie interoperability,

f) pre železničné vozidlá prichádzajúce z tretieho štátu alebo prechádzajúce do tretieho štátu, v ktorých je iný rozchod, ako je rozchod hlavnej železničnej siete Európskeho spoločenstva.

(6) Projektom v pokročilom štádiu vývoja podľa odseku 5 písm. a) sa rozumie projekt, ktorého etapa plánovania a výstavby je v takom štádiu, v ktorom by zmena v technických špecifikáciách bola neprijateľná z dôvodu právneho, zmluvného, hospodárskeho, finančného, sociálneho alebo environmentálneho charakteru; neprijateľnosť technických špecifikácií musí byť riadne odôvodnená.

(7) Na účely uplatnenia výnimky je predmetom notifikácie Európskej komisii súbor dokumentácie s dokladmi uvedenými v prílohe č. 5 a ak ide o výnimku podľa odseku 5 písm. a), aj zoznam projektov v pokročilom štádiu vývoja do jedného roka od nadobudnutia účinnosti každej technickej špecifikácie interoperability, z ktorej sa uplatňuje výnimka. Súbor dokumentácie a zoznam projektov vypracuje a poskytne navrhovateľ uplatnenia výnimky.

(8) Ak sa uplatní výnimka podľa odseku 5 písm. a), c) a e), bezodkladne možno uplatniť alternatívne ustanovenia podľa prílohy č. 5. Ak Európska komisia nerozhodne o žiadosti o výnimku podľa odseku 5 písm. b), d) a f) do šiestich mesiacov odo dňa podania žiadosti s dokumentáciou, výnimka sa považuje za uznanú a ak ide o žiadosť o výnimku podľa odseku 5 písm. f), možno uplatniť alternatívne ustanovenia podľa prílohy č. 5 ešte pred rozhodnutím Európskej komisie.

(9) Modernizáciou subsystému sú rozsiahle práce na zmene subsystému alebo jeho časti, ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému.

(10) Obnovou subsystému sú rozsiahle práce na výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému. Výmenou v rámci údržby je náhrada prvkov subsystému za prvky s rovnakou funkciou a výkonom v rámci údržbárskych a opravárskych prác.

§ 71
Postup povoľovania na uvedenie subsystémov do prevádzky

(1) Postup povoľovania na uvedenie subsystému do prevádzky sa vzťahuje na štrukturálne subsystémy existujúceho železničného systému. Uvádzaním do prevádzky sa rozumejú činnosti, ktorými sa štrukturálny subsystém uvádza do svojho určeného prevádzkového stavu v existujúcom železničnom systéme.

(2) Do prevádzky môže bezpečnostný orgán povoliť uviesť len štrukturálne subsystémy, ktoré sú navrhnuté, skonštruované a inštalované tak, aby vyhovovali základným požiadavkám týkajúcim sa týchto subsystémov pri ich integrácii do existujúceho železničného systému.

(3) Pred uvedením štrukturálneho subsystému do prevádzky notifikovaná osoba musí skontrolovať jeho

a) technickú zlučiteľnosť s existujúcim železničným systémom a

b) bezpečnú integráciu umožňujúcu bezpečnú prevádzku a zníženie rizík, ktoré s ňou súvisia.

(4) Pred uvedením do prevádzky štrukturálneho subsystému musí notifikovaná osoba skontrolovať, či spĺňa ustanovenia technickej špecifikácie interoperability týkajúce sa prevádzky a údržby.

(5) Ak príslušné technické špecifikácie interoperability neurčujú postup a obsah kontroly podľa odsekov 3 a 4, použijú sa postupy kontroly pri posudzovaní zhody a skúšania určeného výrobku podľa prvej časti s použitím postupov podľa osobitného predpisu.[24])

(6) Po uvedení štrukturálneho subsystému do prevádzky bezpečnostný orgán vykonáva jeho kontrolu v rámci udeľovania

a) bezpečnostného povolenia podľa § 87 pre manažéra infraštruktúry a dohľadu nad ním,

b) bezpečnostných osvedčení podľa § 86 pre železničné podniky a dohľadu nad nimi.

(7) Na účel kontroly podľa odseku 6 sa použijú postupy posudzovania a overovania určené v príslušných štrukturálnych a funkčných technických špecifikáciách interoperability.

§ 72
Voľný pohyb subsystémov

(1) Ak štrukturálny subsystém spĺňa základné požiadavky, bezpečnostný orgán nemôže zakázať, obmedziť ani brániť uvedenie do prevádzky v existujúcom železničnom systéme ani jeho prevádzkovanie.

(2) Na štrukturálne subsystémy podľa odseku 1 bezpečnostný orgán nemôže požadovať vykonanie kontrol, ak sa už vykonali ako súčasť postupu vedúceho k ES vyhláseniu o overení, ktorého prvky sú uvedené v prílohe č. 6, alebo v inom členskom štáte na potvrdenie súladu s totožnými požiadavkami za rovnakých prevádzkových podmienok. To sa nevzťahuje na kontroly podľa § 71 ods. 3.

(3) Štrukturálne subsystémy, ktoré majú ES vyhlásenie o overení, považujú sa za interoperabilné a spĺňajúce základné požiadavky. Overenie interoperability štrukturálneho subsystému sa v súlade so základnými požiadavkami vykoná odkazom na konkrétnu technickú špecifikáciu interoperability.

(4) Ak ide o štrukturálne subsystémy uvedené v § 70 ods. 3 a o subsystémy, pre ktoré neexistujú technické špecifikácie interoperability, ministerstvo v spolupráci s bezpečnostným orgánom vypracuje zoznam európskych špecifikácií používaných pri uplatňovaní základných požiadaviek pre každý taký subsystém a tento zoznam ministerstvo oznámi Európskej komisii a na jej žiadosť poskytne aj úplné znenia technických predpisov a bezpečnostných predpisov, ktoré sa vzťahujú na existujúci železničný systém. Do zoznamu nezaradí len tie technické predpisy a obmedzenia, ktoré majú výlučne miestnu platnosť. Tento zoznam bezpečnostný orgán upraví a ministerstvo opätovne oznámi vždy

a) po zmene predchádzajúceho zoznamu,

b) po uplatnení výnimky z technických špecifikácií interoperability, alebo

c) po uverejnení príslušnej technickej špecifikácie interoperability.

(5) Technické predpisy a obmedzenia uvedené v zozname podľa odseku 4 ministerstvo a bezpečnostný orgán uverejní a sprístupní manažérovi infraštruktúry, železničným podnikom a všetkým žiadateľom o povolenie na uvedenie štrukturálneho subsystému do prevádzky.

§ 73
Postup ES overovania subsystémov

(1) Notifikovaná osoba[25]) posudzuje zhodu subsystému postupom ES overovania podľa prílohy č. 4 na žiadosť obstarávateľa subsystému, výrobcu subsystému alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Európskom spoločenstve.

(2) Činnosť notifikovanej osoby zodpovednej za ES overovanie začína v etape projektovania subsystému a zahŕňa celé obdobie výrobného procesu až po etapu preberania alebo kolaudácie subsystému pred uvedením do prevádzky. Zahŕňa aj overenie rozhraní subsystému vo vzťahu k existujúcemu železničnému systému na základe dostupných údajov v technickej špecifikácii interoperability a v národnom registri železničnej infraštruktúry a v európskom registri povolených typov vozidiel, ktorý vedie Európska železničná agentúra.[26])

(3) Notifikovaná osoba je povinná zostaviť súbor technickej dokumentácie, ktorý tvorí prílohu ES vyhlásenia o overení. Táto dokumentácia musí obsahovať údaje o úžitkových vlastnostiach a technických charakteristikách subsystému, dokumenty osvedčujúce zhodu komponentov, údaje týkajúce sa podmienok a limitov používania subsystému a pokyny týkajúce sa prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby subsystému.

(4) Notifikovaná osoba môže vydať čiastkové vyhlásenie o overení subsystému, ktoré sa vzťahuje len na určité etapy postupu overovania alebo len na určité časti subsystému. V takom prípade notifikovaná osoba uplatní postup uvedený v prílohe č. 4.

(5) Ak to umožňujú príslušné technické špecifikácie interoperability, notifikovaná osoba môže vydať certifikát o zhode na sériu subsystémov alebo len na určité časti týchto subsystémov.

(6) Obstarávateľom subsystému podľa odseku 1 je osoba, ktorá si objedná naprojektovanie, výstavbu, modernizáciu alebo obnovu subsystému. Touto osobou môže byť železničný podnik, manažér infraštruktúry, držiteľ železničných vozidiel alebo držiteľ koncesie, ktorý zodpovedá za uskutočnenie projektu.

§ 74
Dodatočné skúšky

(1) Ak sa používaním zistí, že štrukturálny subsystém, ktorý má ES vyhlásenie o overení aj súbor technickej dokumentácie, nie je v súlade s týmto zákonom a najmä že nespĺňa základné požiadavky podľa prílohy č. 3, bezpečnostný orgán môže požiadať toho, kto vydal ES vyhlásenie o overení, aby vykonal dodatočné skúšky štrukturálneho subsystému. O tom informuje Európsku komisiu a uvedie rozsah požadovaných dodatočných skúšok a dôvody, pre ktoré ich žiada.

(2) Bezpečnostný orgán v žiadosti podľa odseku 1 musí uviesť, či nezhoda štrukturálneho subsystému vyplýva z nesplnenia základných požiadaviek, z nedostatočnosti technickej špecifikácie interoperbility alebo z jej nesprávneho uplatnenia.

§ 75
Postup uvádzania subsystémov do prevádzky po ich modernizácii alebo obnove

(1) Obstarávateľ alebo výrobca subsystému poskytne bezpečnostnému orgánu podklady opisujúce projekt modernizácie alebo obnovy subsystému na preskúmanie a určenie, či vzhľadom na rozsah plánovaných prác je potrebné nové povolenie na uvedenie subsystému po jeho modernizácii alebo obnove do prevádzky. Bezpečnostný orgán zohľadní stratégiu realizácie uvedenú v príslušnej technickej špecifikácii interoperability, ktorá sa vzťahuje na subsystém.

(2) Nové povolenie na uvedenie do prevádzky sa vyžaduje vždy, keď plánované práce na modernizácii alebo obnove subsystému môžu mať negatívny vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti subsystému. Ak bezpečnostný orgán určí, že je potrebné nové povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky, musí určiť, v akej miere je potrebné uplatniť na projekt modernizácie alebo obnovy technické špecifikácie interoperability.

(3) Lehota na rozhodnutie bezpečnostného orgánu je najviac štyri mesiace odo dňa doručenia podkladov. Ak predložené podklady podľa odseku 1 nie sú úplné, lehota na rozhodnutie začne plynúť až odo dňa, keď sú úplné.

(4) Ak bezpečnostný orgán rozhodol, že je potrebné nové povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky a že príslušné technické špecifikácie interoperability sa na projekt nebudú úplne uplatňovať, musí poskytnúť Európskej komisii tieto údaje:

a) dôvod, pre ktorý rozhodol, že sa technická špecifikácia interoperability neuplatní,

b) technické vlastnosti, ktoré sa uplatňujú namiesto technickej špecifikácie interoperability, a

c) identifikačné údaje o poverených osobách zodpovedných za postup overovania podľa prílohy č. 4 v prípade uplatňovania technických vlastností podľa písmena b).

Železničné vozidlá

§ 76
Povoľovanie uvedenia železničných vozidiel do prevádzky

(1) Na uvedenie železničného vozidla do prevádzky v existujúcom železničnom systéme je potrebné povolenie bezpečnostného orgánu.

(2) Povolenie na uvedenie železničného vozidla do prevádzky vydané bezpečnostným orgánom v inom členskom štáte platí aj v Slovenskej republike; to neplatí, ak ide o dodatočné povolenia na uvedenie do prevádzky podľa § 77 ods. 4 a § 78 ods. 3.

(3) Bezpečnostný orgán môže jedným povolením povoliť uviesť do prevádzky aj rad železničných

vozidiel rovnakých technických parametrov; o postupe, ktorý je pritom potrebné dodržať, informuje žiadateľa.

(4) V povolení na uvedenie železničného vozidla do prevádzky možno ukladať podmienky používania a obmedzenia jeho používania v prevádzke. Podmienkami uloženými v povolení sa nesmú meniť ani obmedzovať

a) podmienky uložené manažérovi infraštruktúry a železničným podnikom v súvislosti so zavedením systému riadenia bezpečnosti (§ 84),

b) podmienky uložené železničnému podniku v bezpečnostnom osvedčení (§ 86) a

c) opatrenia schválené v bezpečnostnom povolení (§ 87) pre manažéra infraštruktúry.

(5) V povolení podľa odseku 4 možno určiť osobu zodpovednú za údržbu železničného vozidla; tá sa uvedie v národnom registri železničných vozidiel. Ako osobu zodpovednú za údržbu železničného vozidla možno v povolení určiť železničný podnik, manažéra infraštruktúry alebo držiteľa železničného vozidla. Určiť osobu zodpovednú za údržbu nie je potrebné, ak bezpečnostný orgán uplatní výnimku pri registrácii alebo v bezpečnostnom povolení alebo v bezpečnostnom osvedčení. Takú výnimku môže uplatniť, ak ide

a) o železničné vozidlo

1. registrované v treťom štáte a udržiavané v súlade s predpismi tohto štátu,
2. používané na železničných sieťach s odlišným rozchodom koľají, než je rozchod hlavnej siete Európskeho spoločenstva, ak sa údržba zabezpečuje podľa medzinárodných dohôd s tretími štátmi,
3. prepravujúce vojenský materiál, alebo

b) o špeciálnu prepravu vyžadujúcu jednorazové povolenie bezpečnostného orgánu pred uskutočnením prepravy; táto výnimka platí najviac päť rokov.

(6) Osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla musí zabezpečiť, aby sa údržba železničného vozidla vykonávala v súlade s dokumentáciou údržby železničného vozidla a s požiadavkami podľa predpisov o údržbe a podľa technických špecifikácií interoperability. Ak údržbu nevykonáva osoba zodpovedná za údržbu sama, použije zmluvné údržbárske dielne. Ak ide o nákladný železničný vozeň, údržbu môže vykonávať železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo údržbárska dielňa, ktorá má osvedčenie vydané právnickou osobou, ktorá bola poverená v súlade s pokynmi vydanými Európskou komisiou. Osvedčenie vydané iným členským štátom sa uznáva aj v Slovenskej republike.

(7) Rozhodnutie bezpečnostného orgánu, ktorým sa zamieta žiadosť o povolenie, musí byť odôvodnené. Žiadateľ môže do jedného mesiaca odo dňa doručenia písomného vyhotovenia rozhodnutia požiadať bezpečnostný orgán, aby svoje rozhodnutie preskúmal v rozsahu riadne odôvodnených dôvodov, ktoré žiadateľ uvedie v žiadosti. Bezpečnostný orgán do dvoch mesiacov odo dňa podania žiadosti je povinný preskúmať svoje rozhodnutie v medziach uvedených dôvodov a buď ho potvrdí, alebo zmení.

(8) Ak bezpečnostný orgán po preskúmaní svojho rozhodnutia podľa odseku 7 potvrdí svoje pôvodné rozhodnutie, žiadateľ môže podať rozklad (§ 111 ods. 3) v lehote 15 dní odo dňa doručenia oznámenia o potvrdení rozhodnutia.

(9) Ak bezpečnostný orgán nerozhodne o žiadosti o udelenie povolenia na prevádzku vozidla v prípadoch keď je potrebné dodatočné povolenie v lehotách podľa § 77 ods. 11 a § 78 ods. 11, považuje sa uvedenie železničného vozidla do prevádzky podľa po uplynutí lehoty za povolené, ale len v existujúcom železničnom systéme.

(10) Povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky udelené v inom členskom štáte pred 19. júlom 2008 alebo udelené podľa dohôd Medzinárodného združenia železničných podnikov UIC o pohybe vagónov RIC a vozňov RIV platia aj na existujúci železničný systém. Na uvedenie takého železničného vozidla do prevádzky v existujúcom železničnom systéme nie je potrebné nijaké ďalšie povolenie bezpečnostného orgánu.

§ 77
Povoľovanie železničných vozidiel, ktoré sú v zhode s technickými špecifikáciami interoperability

(1) Ak železničné vozidlo je v zhode so všetkými príslušnými technickými špecifikáciami interoperability, ktoré sú platné v čase jeho uvádzania do prevádzky, a ak v týchto technických špecifikáciách interoperability je ustanovená významná časť základných požiadaviek vzťahujúcich sa na železničné vozidlo a ak príslušné technické špecifikácie interoperability pre vozidlový park železničných vozidiel nadobudli účinnosť a sú uplatniteľné, bezpečnostný orgán udelí prvé povolenie na uvedenie do prevádzky takto:

a) ak všetky štrukturálne subsystémy železničného vozidla majú udelené povolenie, bezpečnostný orgán udelí povolenie na uvedenie takého železničného vozidla do prevádzky bez ďalšieho overovania,

b) ak železničné vozidlo má ES vyhlásenia o overení, ale všetky štrukturálne subsystémy železničného vozidla nemajú udelené povolenie, bezpečnostný orgán udelí povolenie na uvedenie takého železničného vozidla do prevádzky až po overení

   1. technickej kompatibility medzi subsystémami železničného vozidla a ich bezpečnou integráciou do existujúceho železničného systému,
   2. technickej kompatibility medzi železničným vozidlom a železničnou infraštruktúrou,
   3. súladu železničného vozidla s technickými a bezpečnostnými predpismi, ktoré sa vzťahujú na prevádzku železničných vozidiel v existujúcom železničnom systéme a týkajú sa otvorených bodov a špecifických prípadov určených v technických špecifikáciách interoperability.

(2) Technickú kompatibilitu podľa odseku 1 písm. b) druhého bodu posúdi manažér infraštruktúry a vydá odborné stanovisko s uvedením prípadných podmienok prevádzky železničného vozidla v železničnej sieti, ktoré je podkladom na rozhodovanie bezpečnostného orgánu.

(3) Železničné vozidlá, ktoré sú v úplnej zhode s technickými špecifikáciami interoperability a pokrývajú všetky dôležité aspekty subsystému bez špecifických prípadov a bez otvorených bodov týkajúcich sa len kompatibility železničného vozidla a železničnej infraštruktúry, nepotrebujú na uvedenie do prevádzky v existujúcom železničnom systéme nijaké povolenie bezpečnostného orgánu, ak

a) premávajú v iných členských štátoch v železničnej sieti, ktorá je v zhode s technickými špecifikáciami interoperability, alebo

b) premávajú podľa podmienok uvedených v príslušných technických špecifikáciách interoperability.

(4) Ak ide o železničné vozidlo, ktorému bolo prvé povolenie na uvedenie do prevádzky udelené podľa odseku 1 v inom členskom štáte, ale ktoré nie je železničným vozidlom podľa odseku 3, bezpečnostný orgán môže podmieniť jeho prevádzkovanie v existujúcom železničnom systéme dodatočným povolením. V takom prípade bezpečnostný orgán vyzve držiteľa železničného vozidla, aby predložil technickú dokumentáciu týkajúcu sa spôsobilosti železničného vozidla alebo typu

železničného vozidla a aby uviedol predpokladaný účel požívania železničného vozidla v existujúcom železničnom systéme.

(5) Technická dokumentácia podľa odseku 4 musí obsahovať

a) doklad o tom, že uvedenie železničného vozidla do prevádzky bolo prvý raz povolené v inom členskom štáte v súlade s odsekom 1,

b) kópiu súboru technickej dokumentácie podľa prílohy č. 4,

c) záznam o histórii údržby železničného vozidla a o jeho prípadných technických úpravách uskutočnených po udelení povolenia na uvedenie do prevádzky,

d) technické a prevádzkové charakteristiky, ktoré preukazujú, že železničné vozidlo je s prihliadnutím na klimatické podmienky zlučiteľné so železničnou infraštruktúrou, vrátane jej pevných zariadení, so systémom zásobovania energiou, so systémom riadenie-zabezpečenie a návestenie, s rozchodom koľají a priechodným prierezom, s maximálnym povoleným zaťažením nápravy a s inými obmedzujúcimi technickými parametrami železničnej siete.

(6) Ak ide o železničné vozidlo so zariadením na zaznamenávanie údajov o prevádzke, technické údaje podľa odseku 5 písm. b) musia zahŕňať aj informácie o postupe zhromažďovania údajov, ktorý umožňuje čítať z pamäte zariadenia, a vyhodnocovania údajov zo zariadenia, ak tieto informácie nie sú zosúladené podľa príslušnej technickej špecifikácie interoperability.

(7) V dodatočnom povoľovaní podľa odseku 4 bezpečnostný orgán môže kontrolovať len technickú kompatibilitu železničného vozidla s existujúcim železničným systémom a súlad železničného vozidla s technickými predpismi a s bezpečnostnými predpismi, ktoré sa vzťahujú na špecifické prípady uvedené v príslušných technických špecifikáciách interoperability.

(8) V dodatočnom povoľovaní podľa odseku 4 bezpečnostný orgán môže žiadateľa požiadať

a) o poskytnutie doplňujúcich informácií a údajov,

b) o uskutočnenie hodnotenia rizík podľa spoločných bezpečnostných metód Európskej komisie (ďalej len „bezpečnostná metóda“), alebo

c) o vykonanie skúšobnej prevádzky železničného vozidla v existujúcom železničnom systéme na účely overenia zhody údajov v technickej dokumentácii podľa odseku 5 písm. c) a d).

(9) Rozsah a obsah doplňujúcich informácií a údajov, hodnotenia rizík a požadovanej skúšobnej prevádzky podľa odseku 8 písm. c) určí bezpečnostný orgán po prerokovaní so žiadateľom.

(10) Ak to umožňuje kapacita železničnej siete, manažér infraštruktúry po prerokovaní so žiadateľom musí do troch mesiacov odo dňa podania žiadosti umožniť skúšobnú prevádzku železničného vozidla pridelením vlakovej trasy. Ak je to potrebné, bezpečnostný orgán podnikne opatrenia, aby sa uskutočnila skúšobná prevádzka železničného vozidla.

(11) Bezpečnostný orgán rozhodne o žiadosti o povolenie uvedenia železničného vozidla do prevádzky podľa tohto paragrafu najneskôr

a) do dvoch mesiacov odo dňa predloženia technickej dokumentácie podľa odseku 4,

b) do jedného mesiaca odo dňa poskytnutia doplňujúcich informácií a údajov podľa odseku 8 písm. a),

c) do jedného mesiaca odo dňa poskytnutia výsledkov skúšobnej prevádzky podľa odseku 8 písm. c).

§ 78
Povoľovanie železničných vozidiel, ktoré nie sú v zhode s technickými špecifikáciami interoperability

(1) Ak železničné vozidlo nie je v úplnej zhode s príslušnými technickými špecifikáciami interoperability, ktoré platia v čase povoľovania jeho uvedenia do prevádzky, ak ide o železničné vozidlo, na ktoré sa vzťahuje výnimka podľa § 70 ods. 5, alebo ak v niektorej technickej špecifikácii interoperability nie je uvedená významná časť základných požiadaviek vzťahujúcich sa na železničné vozidlo, bezpečnostný orgán udelí prvé povolenie na uvedenie železničného vozidla do prevádzky takto:

a) na technické aspekty, ktoré sú pokryté v technických špecifikáciách interoperability, použije postup ES overovania podľa prílohy č. 4,

b) na ostatné technické aspekty použije postup podľa technických predpisov a bezpečnostných predpisov, ktoré sa vzťahujú na prevádzku železničných vozidiel v existujúcom železničnom systéme a boli notifikované Európskej komisii.

(2) Prvé povolenie podľa odseku 1 platí len pre existujúci železničný systém.

(3) Ak ide o železničné vozidlo s povolením podľa § 76 ods. 10 alebo s povolením podľa odseku 1 udeleným v inom členskom štáte, bezpečnostný orgán môže podmieniť jeho prevádzkovanie v existujúcom železničnom systéme dodatočným povolením. V takom prípade vyzve držiteľa železničného vozidla, aby predložil technickú dokumentáciu týkajúcu sa železničného vozidla alebo typu železničného vozidla a aby uviedol predpokladaný účel používania železničného vozidla v existujúcom železničnom systéme.

(4) Technická dokumentácia podľa odseku 3 musí obsahovať

a) doklad o tom, že uvedenie železničného vozidla do prevádzky bolo povolené v inom členskom štáte, a záznamy o dodržanom postupe povoľovania ako dôkaz, že železničné vozidlo spĺňalo platné požiadavky v oblasti bezpečnosti, vrátane prípadných informácií o udelených výnimkách,

b) technické údaje, program údržby a prevádzkové charakteristiky železničného vozidla,

c) záznam o prevádzke železničného vozidla, jeho údržbe a prípadných technických úpravách uskutočnených po udelení povolenia na uvedenie do prevádzky,

d) technické a prevádzkové charakteristiky, ktoré preukazujú, že železničné vozidlo je s prihliadnutím na klimatické podmienky kompatibilné so železničnou infraštruktúrou, vrátane jej pevných zariadení, so systémom zásobovania energiou, so systémom riadenie-zabezpečenie a návestenie, s rozchodom koľají a priechodným prierezom, s maximálnym povoleným zaťažením nápravy a s inými obmedzujúcimi technickými parametrami železničnej siete.

(5) Technickú kompatibilitu podľa odseku 4 písm. d) posúdi manažér infraštruktúry a vydá odborné stanovisko s uvedením prípadných podmienok prevádzky železničného vozidla v železničnej sieti, ktoré je podkladom na rozhodovanie bezpečnostného orgánu podľa odseku 3.

(6) Ak ide o železničné vozidlo so zariadením na zaznamenávanie údajov o prevádzke, technické údaje podľa odseku 4 písm. b) musia zahŕňať aj informácie o postupe zhromažďovania údajov, ktorý umožňuje čítať z pamäte zariadenia, a vyhodnocovania údajov zo zariadenia, ak tieto informácie nie sú zosúladené podľa príslušnej technickej špecifikácie interoperability.

(7) V dodatočnom povoľovaní bezpečnostný orgán môže kontrolovať

a) technickú kompatibilitu železničného vozidla s existujúcim železničným systémom a

b) súlad železničného vozidla s technickými a bezpečnostnými predpismi, ktoré sa vzťahujú na

jeho prevádzku v existujúcom železničnom systéme.

(8) Bezpečnostný orgán môže spochybniť poskytnuté údaje podľa odseku 4 písm. a) a b) len vtedy, ak môže preukázať existenciu závažného rizika z hľadiska bezpečnosti prevádzky železničného vozidla v existujúcom železničnom systéme.

(9) Pri dodatočnom povoľovaní podľa odseku 3 bezpečnostný orgán môže od žiadateľa požadovať

a) poskytnutie doplňujúcich informácií a údajov,

b) uskutočnenie hodnotenia rizík podľa bezpečnostných metód, alebo

c) vykonanie skúšobnej prevádzky železničného vozidla v existujúcom železničnom systéme na účely overenia zhody údajov podľa odseku 4 písm. c) a d).

(10) Bezpečnostný orgán po prerokovaní so žiadateľom určí rozsah a obsah doplňujúcich informácií a údajov podľa odseku 4 písm. a), hodnotenia rizík podľa odseku 4 písm. b) a požadovanej skúšobnej prevádzky podľa odseku 4 písm. c). Ak to umožňuje kapacita železničnej siete, manažér infraštruktúry po prerokovaní so žiadateľom musí do troch mesiacov odo dňa podania žiadosti umožniť skúšobnú prevádzku železničného vozidla pridelením vlakovej trasy. Ak je to potrebné, bezpečnostný orgán podnikne opatrenia, aby sa uskutočnila skúšobná prevádzka železničného vozidla.

(11) Bezpečnostný orgán rozhodne podľa odseku 3 najneskôr

a) do štyroch mesiacov odo dňa predloženia technickej dokumentácie podľa odseku 4,

b) do dvoch mesiacov odo dňa poskytnutia doplňujúcich informácií a údajov podľa odseku 9 písm. a),

c) do dvoch mesiacov odo dňa poskytnutia výsledkov skúšobnej prevádzky podľa odseku 9 písm. c).

(12) Ak bezpečnostný orgán nerozhodne o žiadosti v lehotách podľa odseku 11, považuje sa uvedenie železničného vozidla do prevádzky po uplynutí lehoty za povolené, ale len pre existujúci železničný systém.

§ 79
Systém číslovania železničných vozidiel

(1) Každé železničné vozidlo uvedené do prevádzky v ktoromkoľvek železničnom systéme v Európskom spoločenstve je označené európskym číslom, ktoré sa mu prideľuje pri prvom udelení povolenia na uvedenie do prevádzky. Podrobnosti o európskom evidenčnom čísle upravuje technická špecifikácia interoperability.

(2) Označiť železničné vozidlo európskym evidenčným číslom je povinný prvý žiadateľ o povolenie.

(3) Ak ide o železničné vozidlo, ktoré sa prevádzkuje alebo sa má prevádzkovať na vlakovej trase z alebo do tretieho štátu, v ktorom je rozchod koľají iný, ako je rozchod koľají hlavnej železničnej siete v Európskom spoločenstve, bezpečnostný orgán môže uznať číslo železničného vozidla, ktoré je identifikované podľa odlišného kódovacieho systému.

(4) Ak v technickej špecifikácii interoperability nie je uvedené inak, železničnému vozidlu sa evidenčné číslo pridelí len raz.

§ 80
Národné registre

(1) Zriaďuje sa národný register železničných vozidiel, ktorý vedie bezpečnostný orgán a v ktorom sa registrujú všetky železničné vozidlá, ktoré majú povolenie bezpečnostného úradu na prevádzku v existujúcom železničnom systéme.

(2) Národný register železničných vozidiel musí

a) spĺňať spoločné špecifikácie vymedzené pre register Európskou komisiou,[27])

b) byť nezávislý na železničných podnikoch,

c) byť prístupný bezpečnostným orgánom a vyšetrovacím orgánom, ako aj regulačným orgánom iných členských štátov, Európskej železničnej agentúre, manažérom infraštruktúry, železničným podnikom a osobám, ktoré železničné vozidlá registrujú alebo sú určené v registri vozidiel; zverejňuje sa na internetovej stránke bezpečnostného orgánu.

(3) V národnom registri železničných vozidiel sa evidujú tieto údaje:

a) európske evidenčné číslo železničného vozidla,

b) identifikačné údaje držiteľa registrovaného železničného vozidla,

c) odkazy na ES vyhlásenie a označenie orgánu, ktorý ho vydal,

d) obmedzenia použitia železničného vozidla v existujúcom železničnom systéme,

e) identifikačné údaje osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla určenej v povolení na uvedenie do prevádzky.

(4) V národnom registri železničných vozidiel sa odo dňa zriadenia Európskeho registra povolených typov železničných vozidiel uvádza aj odkaz na tento register.

(5) Držiteľ registrovaného železničného vozidla je povinný bezodkladne oznamovať bezpečnostnému orgánu, ktorý udelil železničnému vozidlu povolenie na uvedenie do prevádzky každú zmenu údajov vedených v národnom registri železničných vozidiel, ako aj zničenie železničného vozidla a svoj zámer zrušiť registráciu železničného vozidla.

(6) Držiteľom registrovaného železničného vozidla sa rozumie osoba registrovaná v národnom registri železničných vozidiel, ktorá používa železničné vozidlo ako dopravný prostriedok buď ako jeho vlastník, alebo na základe zmluvy s vlastníkom.

(7) Ak ide o železničné vozidlo, ktoré bolo uvedené do prevádzky prvý raz v treťom štáte a ktorému udelil bezpečnostný orgán povolenie na uvedenie do prevádzky v existujúcom železničnom systéme, bezpečnostný orgán zabezpečí, aby sa údaje podľa odseku 3 písm. b) až e) dali vyhľadať prostredníctvom národného registra železničných vozidiel. Údaje uvedené v odseku 3 písm. e) možno nahradiť údajmi dôležitými z hľadiska bezpečnosti, ktoré sa týkajú plánu údržby železničných vozidiel.

(8) Ak národný register železničných vozidiel nie je prepojený s národnými registrami iných členských štátov, bezpečnostný orgán vyznačí zmeny vykonané v národnom registri iného členského štátu v národnom registri železničných vozidiel, ktorý vedie.

(9) Zriaďuje sa národný register železničnej infraštruktúry, ktorý vedie bezpečnostný orgán a v ktorom sa registrujú v rozsahu usmernenia Európskej komisie hlavné charakteristické znaky každého subsystému alebo čiastkového subsystému a ich korelácia s charakteristikami určenými v technických špecifikáciách interoperability. Podrobný obsah registrovaných údajov o každom subsystéme určujú technické špecifikácie interoperability.

§ 81
Notifikovaná osoba

(1) Notifikovanou osobou na účely tohto zákona je právnická osoba so sídlom v Slovenskej republike, ktorej Európska komisia pridelila identifikačné číslo a ktorá je zodpovedná za posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov alebo za zhodnotenie postupu ES overovania subsystémov podľa technických špecifikácií interoperability. Posudzovanie zhody a vhodnosti na použitie uskutočnené notifikovanou osobou v inom členskom štáte podľa technických špecifikácií interoperability platí aj v Slovenskej republike.

(2) Za Slovenskú republiku možno notifikovať len autorizovanú právnickú osobu so sídlom v Slovenskej republike, ktorej spôsobilosť posúdil Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky podľa kritérií uvedených v prílohe č. 7 s uvedením rozsahu autorizácie. Ak notifikovaná osoba prestane spĺňať kritériá uvedené v prílohe č. 7, orgán, ktorý ju notifikoval, jej odoberie osvedčenie a ihneď o tom informuje Európsku komisiu.

(3) Notifikovaná osoba môže byť autorizovaná na ES postupy posudzovania zhody a vhodnosti komponentov na použitie, na ES postupy overovania subsystémov, alebo na oba tieto postupy.

(4) Notifikovaná osoba môže byť v rámci postupov podľa odseku 3 autorizovaná

a) na všetky etapy posudzovania zhody a overovania a v rámci nich na všetky druhy činností, alebo len na niektoré etapy alebo druhy činností,

b) na štrukturálne subsystémy podľa prílohy č. 1.

(5) Postupy posudzovania zhody s európskymi špecifikáciami vykonáva právnická osoba autorizovaná podľa osobitného predpisu.[28])

PIATA ČASŤ
BEZPEČNOSŤ ŽELEZNIČNÉHO SYSTÉMU

§ 82
Bezpečnostné požiadavky

(1) Bezpečnosť železničného systému zahŕňa bezpečnostné požiadavky na železničný systém ako celok a na jeho štrukturálne a prevádzkové subsystémy, vrátane prevádzky železničnej infraštruktúry a riadenia dopravnej prevádzky, ako aj na súčinnosť medzi manažérom infraštruktúry a železničnými podnikmi.

(2) Bezpečnosť existujúceho železničného systému je založená

a) na povinnosti harmonizovať vnútroštátnu regulačnú štruktúru s existujúcimi technickými špecifikáciami interoperability pre jednotlivé subsystémy alebo ich časti a podľa spoločných bezpečnostných cieľov (ďalej len „bezpečnostný cieľ“) a bezpečnostných metód zverejnených v Úradnom vestníku Európskej únie,

b) na vymedzení povinností a zodpovednosti

1. manažéra infraštruktúry a železničných podnikov za vytvorenie a používanie systému riadenia bezpečnosti (§ 84),
2. bezpečnostného orgánu za vydávanie bezpečnostných povolení (§ 87) a bezpečnostných osvedčení (§ 86),
3. bezpečnostného orgánu za štátny dozor nad bezpečnosťou tohto systému a
4. vyšetrovacieho orgánu za vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí,

c) na vymedzení povinností a zodpovednosti výrobcov, dovozcov a držiteľov železničných vozidiel, obstarávateľov a dodávateľov materiálu a údržbárskych prác a poskytovateľov služieb za to, že dodané železničné vozidlá, zariadenia, príslušenstvo, materiály a služby spĺňajú požiadavky a podmienky používania, aby ich manažér infraštruktúry a železničné podniky mohli bezpečne uviesť do prevádzky,

d) na zohľadnení systematického prístupu k rozvoju a k zvyšovaniu bezpečnosti so zreteľom na vývoj legislatívy Európskeho spoločenstva a na technický a vedecký pokrok s prioritou prevencie vážnych nehôd,

e) na monitorovaní vývoja bezpečnosti a zhromažďovaní informácií o spoločných bezpečnostných indikátoroch (ďalej len „bezpečnostný indikátor“) a ich zasielaní Európskej železničnej agentúre vo forme výročných správ bezpečnostného orgánu.

(3) Bezpečnostným cieľom podľa odseku 2 písm. a) sa rozumie minimálna úroveň bezpečnosti vyjadrená formou kritérií prijateľnosti rizika, ktoré musia dosiahnuť rôzne časti železničného systému a železničný systém ako celok. Rôznymi časťami železničného systému sa rozumejú napríklad konvenčný železničný systém, vysokorýchlostný železničný systém, dlhé železničné tunely alebo mosty, železničné trate využívané výlučne na nákladnú dopravu. Rizikami sa pri zachovaní platnosti existujúcich pravidiel týkajúcich sa osobnej zodpovednosti a individuálneho rizika rozumejú

a) riziká pre cestujúcich,

b) riziká pre zamestnancov manažéra infraštruktúry a železničných podnikov, ako aj pre zamestnancov dodávateľov služieb pre železničný systém,

c) riziká pre účastníkov cestnej premávky na priecestiach pri úrovňovom križovaní dráhy s cestnou komunikáciou,

d) riziká pre osoby neoprávnene sa pohybujúce v obvode dráhy a v prevádzkových priestoroch manažéra infraštruktúry a

e) spoločenské riziká.

(4) Bezpečnostnou metódou podľa odseku 2 písm. a) sa rozumie metóda vyvinutá Európskou železničnou agentúrou na opísanie spôsobov posudzovania úrovne bezpečnosti, dosiahnutia bezpečnostných cieľov a dodržania ostatných požiadaviek na bezpečnosť železničného systému.

(5) Bezpečnostnými indikátormi podľa odseku 2 písm. e) sa rozumejú informácie o bezpečnosti železničného systému, ktoré umožnia posúdiť zhodu systému s bezpečnostnými cieľmi a zjednotiť metodiku výpočtu nákladov na nehody a mimoriadne udalosti a uľahčia monitorovanie úrovne bezpečnosti železničného systému. Bezpečnostné indikátory sa vo výročnej správe bezpečnostného orgánu uvedú v štruktúre podľa prílohy č. 8.

§ 83
Národné bezpečnostné predpisy

(1) Národnými bezpečnostnými predpismi sa na účely tohto zákona rozumejú slovenské právne predpisy, prevádzkové predpisy a rozhodnutia manažéra infraštruktúry, ktoré obsahujú požiadavky na bezpečnosť existujúceho železničného systému a sú určené pre viac ako jedného užívateľa železničnej siete. Národné bezpečnostné predpisy sa musia pripravovať s cieľom dosiahnuť minimálne bezpečnostné ciele podľa harmonogramov, ktoré sú v týchto cieľoch uvedené.

(2) Národné bezpečnostné predpisy sú predmetom notifikácie Európskej komisii v štruktúre podľa prílohy č. 9 s uvedením oblasti ich použitia a spolu s informáciou o hlavnom obsahu predpisov, odkazom na právne texty a druh dokumentu s označením orgánu alebo podniku zodpovedného za ich zverejnenie. Predmetom notifikácie sú aj všetky ich zmeny a doplnenia; to

neplatí, ak ide o technické špecifikácie interoperability.

(3) Národné bezpečnostné predpisy musia byť podľa ich právnej povahy publikované v Zbierke zákonov Slovenskej republiky, vo Vestníku Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky alebo iným účinným spôsobom v zrozumiteľnej podobe verejne sprístupnené alebo odovzdané všetkým manažérom infraštruktúry, železničným podnikom, žiadateľom o bezpečnostné osvedčenia a bezpečnostnému orgánu.

(4) Ak sa má prijať nový národný bezpečnostný predpis, ktorý bude požadovať vyššiu úroveň bezpečnosti, než požaduje technická špecifikácia interoperability alebo ktorý môže ovplyvniť prevádzku železničných podnikov so sídlom v inom členskom štáte na území Slovenskej republiky, jeho návrh sa musí prerokovať so zainteresovanými stranami a musí sa poskytnúť Európskej komisii na preskúmanie spolu s odôvodnením potreby jeho zavedenia.

(5) Ak po preskúmaní notifikovaného návrhu nového národného bezpečnostného predpisu podľa odseku 4 Európska komisia oznámi, že návrh bezpečnostného predpisu považuje za nezlučiteľný s bezpečnostnou metódou alebo s požiadavkou dosiahnuť minimálny bezpečnostný cieľ, za prostriedok úmyselnej diskriminácie alebo skrytého obmedzenia železničnej prevádzky medzi členskými štátmi, nemožno ho vydať.

§ 84
Systém riadenia bezpečnosti

(1) Manažér infraštruktúry a železničné podniky sú povinní mať systém riadenia bezpečnosti. Systémom riadenia bezpečnosti sa na účely tohto zákona rozumie organizácia činností a opatrenia vytvorené manažérom infraštruktúry a železničným podnikom na zaručenie bezpečnej prevádzky a na zníženie rizík, ktoré s tým súvisia.

(2) Systém riadenia bezpečnosti musí byť v súlade s národnými bezpečnostnými predpismi (§ 83), spĺňať bezpečnostné požiadavky technických špecifikácií interoperability a obsahovať minimálne bezpečnostné ciele a základné prvky uvedené v prílohe č. 10 prispôsobené druhu, rozsahu a iným požiadavkám na vykonávané činnosti v existujúcom železničnom systéme.

(3) Manažér infraštruktúry a železničné podniky sú zodpovední za svoju časť železničného systému a jeho bezpečnú prevádzku vo vzťahu k užívateľom železníc, cestujúcim, zamestnancom a tretím osobám, vrátane údržbových prác, dodávok materiálu a zadávania objednávok služieb. Pri kontrole a vyhodnocovaní rizík manažér infraštruktúry spolupracuje so Železničnou políciou.

(4) Systém riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry musí zohľadniť dôsledky vyplývajúce z prevádzky železničných podnikov v železničnej sieti a zaručiť, aby všetky železničné podniky mohli konať v súlade s národnými bezpečnostnými predpismi a s technickými špecifikáciami interoperability. Okrem toho sa systém riadenia bezpečnosti musí umožniť koordinovať núdzové postupy manažéra infraštruktúry so všetkými železničnými podnikmi, ktoré používajú jeho železničnú infraštruktúru

§ 85
Bezpečnostná správa

(1) Manažér infraštruktúry a železničný podnik sú povinní každoročne do 30. júna posielať bezpečnostnému orgánu bezpečnostnú správu za predchádzajúci kalendárny rok.

(2) Bezpečnostná správa musí obsahovať

a) údaje o plnení bezpečnostných cieľov a výsledky plnenia bezpečnostných plánov,

b) informáciu o vývoji bezpečnostných indikátorov uvedených v prílohe č. 8,

c) výsledky interných bezpečnostných auditov a

d) údaje o zistených nedostatkoch, poruchách a iných udalostiach v prevádzke železničnej dopravy a v železničnej infraštruktúre, ktoré by mohli byť relevantné pre bezpečnostný orgán.

(3) Manažér infraštruktúry pri vypracúvaní bezpečnostnej správy spolupracuje so Železničnou políciou.

§ 86
Bezpečnostné osvedčenie

(1) Bezpečnostné osvedčenie je rozhodnutie bezpečnostného orgánu, ktoré je podmienkou prístupu železničného podniku na železničnú sieť. Bezpečnostné osvedčenie sa môže vzťahovať na celú železničnú sieť, alebo len na niektorú jej časť.

(2) Vydanie bezpečnostného osvedčenia potvrdzuje, že železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti a že je spôsobilý spĺňať požiadavky uvedené v technických špecifikáciách interoperability a v právnych aktoch Európskeho spoločenstva, ako aj v národných bezpečnostných predpisoch, a teda že je schopný kontrolovať všetky riziká a zaručiť bezpečnú dopravu v železničnej sieti.

(3) Bezpečnostné osvedčenie potvrdzuje schválenie

a) systému riadenia bezpečnosti železničného podniku podľa prílohy č. 10 a

b) opatrení prijatých železničným podnikom na splnenie špecifických požiadaviek potrebných na bezpečnú dopravu v železničnej sieti.

(4) Bezpečnostné osvedčenie v časti podľa odseku 3 písm. b) je založené na dokumentácii predloženej železničným podnikom podľa prílohy č. 11. Špecifické požiadavky môžu zahŕňať uplatňovanie technických špecifikácií interoperability a národných bezpečnostných predpisov, schválenie osvedčení prevádzkového personálu a povolenie na uvedenie do prevádzky železničných vozidiel používaných železničným podnikom.

(5) Bezpečnostný orgán je príslušný na udelenie

a) bezpečnostného osvedčenia železničnému podniku, ktorý začal svoju prvú prevádzku dopravy v Slovenskej republike, a

b) dodatočného bezpečnostného osvedčenia podľa odseku 3 písm. b) železničnému podniku, ktorý plánuje v Slovenskej republike poskytovať dopravné služby.

(6) V bezpečnostnom osvedčení sa musí uviesť druh a rozsah zahrnutých dopravných služieb, ktoré bude železničný podnik poskytovať v železničnej sieti.

(7) Bezpečnostné osvedčenie podľa odseku 3 písm. a) vydané v inom členskom štáte platí pre rovnocenné dopravné služby v existujúcom železničnom systéme. Dodatočné bezpečnostné osvedčenie podľa odseku 5 písm. b) platí len pre územie Slovenskej republiky.

(8) Na žiadosť železničného podniku možno platnosť bezpečnostného osvedčenia predlžovať vždy najviac o päť rokov.

(9) Držiteľ bezpečnostného osvedčenia je povinný bezodkladne informovať bezpečnostný orgán o každej podstatnej zmene podmienok niektorej časti bezpečnostného osvedčenia. Okrem toho je povinný oznámiť bezpečnostnému orgánu zavedenie nových kategórií prevádzkového personálu a zaradenie nových typov železničných vozidiel do vozidlového parku.

(10) Bezpečnostné osvedčenie sa musí aktualizovať vždy, keď dôjde k podstatnej zmene druhu

alebo rozsahu prevádzky železničného podniku. Ak dôjde k podstatnej zmene regulačného rámca v oblasti bezpečnosti železničného systému, bezpečnostný orgán môže vykonať zmenu niektorej časti bezpečnostného osvedčenia.

(11) Ak bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ bezpečnostného osvedčenia už nespĺňa podmienky, za ktorých mu bolo udelené bezpečnostné osvedčenie, alebo že v priebehu roka po jeho udelení nepoužil bezpečnostné osvedčenie predpokladaným spôsobom, začne konanie o zrušenie časti bezpečnostného osvedčenia podľa odseku 3 písm. a) alebo b). V rozhodnutí o zrušení časti bezpečnostného osvedčenia sa musí uviesť dôvod zrušenia.

(12) Bezpečnostný orgán, ktorý odňal dodatočné bezpečnostné osvedčenie podľa odseku 5 písm. b), bezodkladne informuje o svojom rozhodnutí bezpečnostný orgán iného členského štátu, ktorý železničnému podniku udelil bezpečnostné osvedčenie.

(13) Bezpečnostný orgán je povinný informovať Európsku železničnú agentúru o každom udelení, obnovení, zmene, doplnení alebo odňatí bezpečnostného osvedčenia do jedného mesiaca odo dňa právoplatnosti rozhodnutia. V informácii uvedie obchodné meno a adresu sídla železničného podniku, jeho IČO a dátum udelenia bezpečnostného osvedčenia, druh a rozsah dopravných služieb, platnosť bezpečnostného osvedčenia a ak ide o zrušenie časti alebo o odňatie bezpečnostného osvedčenia, aj dôvod zrušenia alebo odňatia.

(14) Vzory bezpečnostných osvedčení podľa odseku 3 a náležitosti žiadostí upravuje osobitný predpis.[29])

§ 87
Bezpečnostné povolenie

(1) Bezpečnostné povolenie je rozhodnutie bezpečnostného orgánu, ktoré je podmienkou na správu a prevádzku železničných tratí manažérom infraštruktúry.

(2) Bezpečnostné povolenie obsahuje schválenie

a) systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry podľa prílohy č. 10 a

b) opatrení prijatých manažérom infraštruktúry na splnenie osobitných požiadaviek nevyhnutných na bezpečné projektovanie, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry a na prevádzku systému riadenia a zabezpečenia vlakov a návestenia.

(3) Na žiadosť manažéra infraštruktúry možno platnosť bezpečnostného povolenia predlžovať vždy najviac o päť rokov.

(4) Držiteľ bezpečnostného povolenia je povinný bezodkladne informovať bezpečnostný orgán o každej podstatnej zmene, ktorá sa týka bezpečnosti železničnej infraštruktúry.

(5) Ak dôjde k podstatnej zmene regulačného rámca v oblasti bezpečnosti existujúceho železničného systému, bezpečnostný orgán môže zmeniť niektorú časť bezpečnostného povolenia. Bezpečnostné povolenie sa musí aktualizovať vždy, keď dôjde k podstatnej zmene železničnej infraštruktúry, návestenia, zásobovania energiou alebo zásad prevádzky a údržby železničnej infraštruktúry.

(6) Ak bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ bezpečnostného povolenia už nespĺňa požiadavky, za ktorých bolo udelené bezpečnostné osvedčenie, začne konanie o zrušenie bezpečnostného povolenia. V rozhodnutí o zrušení bezpečnostného povolenia sa musí uviesť dôvod zrušenia.

(7) Bezpečnostný orgán je povinný informovať Európsku železničnú agentúru o každom udelení, obnovení, zmene, doplnení alebo zrušení bezpečnostného povolenia do jedného mesiaca odo dňa právoplatnosti rozhodnutia. V informácii uvedie názov alebo obchodné meno manažéra

infraštruktúry a adresu sídla, jeho IČO a dátum udelenia, rozsah a platnosť bezpečnostného povolenia a ak ide o zrušenie bezpečnostného povolenia, aj dôvod zrušenia.

§ 88
Požiadavky na žiadosti

(1) Bezpečnostný orgán rozhodne o žiadosti o bezpečnostné osvedčenie alebo o bezpečnostné povolenie bezodkladne. Ak bolo potrebné v konaní vyžiadať dodatočné podklady, bezpečnostný orgán rozhodne do štyroch mesiacov odo dňa podania všetkých požadovaných podkladov a všetkých doplňujúcich informácií. Ak bezpečnostný orgán požaduje doplňujúce informácie, žiadateľ ich musí predložiť bezodkladne.

(2) V záujme zjednodušenia zakladania nových železničných podnikov a manažérov infraštruktúry a umožnenia podávania žiadostí z iných členských štátov, bezpečnostný orgán poskytne žiadateľom podrobné pokyny na získanie bezpečnostného osvedčenia a bezpečnostného povolenia, najmä zostaví zoznam všetkých požiadaviek a poskytne všetky potrebné dokumenty, a bezplatne im poskytne príručku, v ktorej budú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa bezpečnostných osvedčení a ktorá bude súčasne obsahovať zoznam dokumentov, ktoré sa musia podať so žiadosťou.

(3) Bezpečnostný orgán je povinný poskytnúť osobitné pokyny železničnému podniku, ktorý žiada o bezpečnostné osvedčenie pre dopravné služby na obmedzenej časti železničnej infraštruktúry, najmä musí podrobne špecifikovať predpisy platné pre túto časť železničnej infraštruktúry.

(4) Žiadosti sa podávajú v štátnom jazyku, ak bezpečnostný orgán neurčí inak.

§ 89
Bezpečnostné školenia personálu

(1) Ak je na splnenie požiadaviek na získanie bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia potrebné školenie personálu železničného podniku alebo personálu manažéra infraštruktúry, bezpečnostný orgán je povinný dohliadnuť na spravodlivý a nediskriminačný prístup železničných podnikov a manažéra infraštruktúry k školeniu. Také školenia personálu musia poskytovať potrebné vedomosti o železničných tratiach, o prevádzkových predpisoch a postupoch, o systéme riadenia a zabezpečenia chodu vlakov, posunu a návestenia a o núdzových postupoch na železničných tratiach, v staniciach a v depách.

(2) Ak školenia podľa odseku 1 zahŕňajú udeľovanie osvedčení o ich vykonaní, bezpečnostný orgán dohliada na to, aby železničné podniky mali prístup k takým osvedčeniam, ak sú potrebné na získanie bezpečnostného osvedčenia železničného podniku.

(3) Zabezpečiť potrebnú úroveň kvalifikácie svojho personálu vykonávajúceho úlohy vzťahujúce sa na bezpečnosť železničného systému majú povinnosť tak manažér infraštruktúry, ako aj železničné podniky.

(4) Ak školenie ponúka len jeden železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, je povinný umožniť aj ostatným železničným podnikom a manažérom infraštruktúry prístup k tomuto školeniu za primeranú a nediskriminačnú cenu založenú na skutočných nákladoch a primeranom zisku.

(5) Pri nábore vlakového personálu a personálu vykonávajúceho iné dôležité bezpečnostné úlohy v železničnej infraštruktúre nový zamestnávateľ musí zohľadniť u nových zamestnancov všetky predchádzajúce školenia, získanú odbornú kvalifikáciu a praktické skúsenosti získané u predchádzajúceho zamestnávateľa. Na tento účel musí predchádzajúci zamestnávateľ poskytnúť

bývalému zamestnancovi dokumenty preukazujúce absolvovanie školenia, nadobudnutú odbornú kvalifikáciu a získanú prax.

§ 90
Bezpečnostný orgán

(1) Bezpečnostný orgán

a) povoľuje uvedenie štrukturálnych subsystémov tvoriacich existujúci železničný systém do prevádzky a kontroluje, či sú riadne prevádzkované a udržiavané v súlade so základnými požiadavkami,

b) povoľuje uviesť do prevádzky nové alebo podstatne zmenené železničné vozidlá, ktoré ešte nie sú predmetom úpravy technickej špecifikácie interoperability,

c) uplatňuje výnimky z určenia osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla,

d) vydáva bezpečnostné osvedčenia a bezpečnostné povolenia, rozhoduje o ich zmene, doplnení, zrušení, odňatí a predĺžení platnosti a kontroluje, či sú splnené v nich uvedené podmienky a požiadavky a či činnosť manažéra infraštruktúry a železničných podnikov je v súlade s právom Európskeho spoločenstva a s národnými bezpečnostnými predpismi,

e) monitoruje uplatňovanie právnych predpisov v oblasti bezpečnosti železničného systému a dáva podnety na ich zmenu; na tento účel spolupracuje s manažérom infraštruktúry, so železničnými podnikmi a so zástupcami ich zamestnancov, ako aj s výrobcami subsystémov a komponentov, s inými užívateľmi železničnej infraštruktúry a s údržbárskymi podnikmi,

f) dohliada, aby komponenty spĺňali základné požiadavky,

g) kontroluje, či prevádzkované železničné vozidlá, sú riadne registrované v národnom registri železničných vozidiel, či údaje vzťahujúce sa na bezpečnosť železničného systému sú v ňom presné a aktuálne,

h) dozerá, aby poskytovanie školení a vydávanie osvedčení o ich absolvovaní bolo v súlade s bezpečnostnými požiadavkami uvedenými v technických špecifikáciách interoperability alebo v národných bezpečnostných predpisoch,

i) vykonáva aktívnu výmenu stanovísk a skúseností na úrovni Európskeho spoločenstva na účely harmonizácie svojich rozhodovacích kritérií.

(2) Bezpečnostný orgán vykonáva svoje úlohy podľa odseku 1 otvoreným, nediskriminačným a transparentným spôsobom. Na ich plnenie je bezpečnostný orgán oprávnený požiadať o technickú pomoc manažéra infraštruktúry, železničný podnik alebo inú osobu.

(3) Úlohy podľa odseku 1 nemožno preniesť na manažéra infraštruktúry, na železničné podniky a nemožno ich ani dodávateľsky zadávať iným osobám.

(4) Kontrolovaný manažér infraštruktúry alebo železničný podnik sú povinní poskytnúť bezpečnostnému orgánu potrebnú súčinnosť. Pri výkone kontroly sú povinní umožniť oprávneným osobám bezpečnostného orgánu vstup do svojich prevádzkových priestorov a k zariadeniam a k vybaveniu a poskytnúť im na požiadanie všetky potrebné dokumenty a vysvetlenia. Za porušenie tejto povinnosti je bezpečnostný orgán oprávnený uložiť poriadkovú pokutu do 3 000 eur; v blokovom konaní do 100 eur.

(5) V konaniach podľa tohto zákona bezpečnostný orgán umožní účastníkom konania a ostatným zainteresovaným osobám, aby sa mohli vyjadriť k podkladu rozhodnutia.

(6) Ak tento zákon neustanovuje inak, na vykonávanie kontroly podľa odseku 4 sa primerane použijú základné pravidlá kontrolnej činnosti.[30])

§ 91
Výročná správa

(1) Bezpečnostný orgán každoročne do 30. septembra posiela Európskej železničnej agentúre výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci kalendárny rok a zverejní ju na svojej internetovej stránke.

(2) Výročná správa obsahuje údaje

a) o vývoji bezpečnosti existujúceho železničného systému, vrátane súhrnu bezpečnostných indikátorov podľa prílohy č. 8,

b) o významných zmenách v národných bezpečnostných predpisoch a v regulácii bezpečnosti existujúceho železničného systému,

c) o stave bezpečnostného osvedčovania a bezpečnostného povoľovania,

d) o výsledkoch a skúsenostiach z vykonaných kontrol v podnikoch manažérov infraštruktúry a v železničných podnikoch,

e) o uplatnených výnimkách z určenia osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla pri povolení jeho prevádzky,

Vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí

§ 92
Druhy nehôd a mimoriadne udalosti

(1) Nehodami sú vážne nehody, menšie nehody a incidenty, na ktorých sa podieľalo pohybujúce sa železničné vozidlo s následkami podľa odseku 2.

(2) Na účely tohto zákona

a) vážnou nehodou sa rozumie každá zrážka alebo vykoľajenie vlakov, ktorej následkom je najmenej jedna usmrtená osoba, alebo najmenej päť ťažko zranených osôb, alebo rozsiahle poškodenie železničných vozidiel, železničnej infraštruktúry, životného prostredia alebo majetku tretích osôb, ako aj iná podobná nehoda so zjavnými dôsledkami na bezpečnosť existujúceho železničného systému alebo na riadenie bezpečnosti,

b) menšou nehodou sa rozumie neželaná alebo neúmyselná náhla udalosť alebo špecifický reťazec zoskupenia takých udalostí, ktoré majú za následok najviac štyri ťažko zranené osoby, poškodenie železničných vozidiel a železničnej infraštruktúry, alebo spôsobenie väčšej škody na životnom prostredí alebo na majetku tretích osôb; členia sa na tieto kategórie:

   1. zrážka vlakov,
   2. vykoľajenie vlakov,
   3. nehoda vlaku na úrovňovom križovaní dráhy s cestnou komunikáciou,
   4. ujma na zdraví zapríčinená pohybujúcim sa železničným vozidlom,
   5. požiar a
   6. iné nehody,

c) incidentom sa rozumie iná udalosť než je nehoda, ktorá súvisí s pohybom železničného vozidla a ohrozila bezpečnosť prevádzky, ale pri ktorej nedošlo k následkom uvedeným v písmenách a) a b),

d) príčinou nehody sa rozumie konanie alebo opomenutie osôb, udalosť, okolnosť alebo ich kombinácia, ktoré viedli k nehode,

e) rozsiahlym poškodením podľa písmena a) sa rozumie materiálna škoda, ktorú vyšetrovací orgán bezprostredne po nehode odhadol celkovo najmenej na dva milióny eur.

(3) Mimoriadnou udalosťou na účely tohto zákona je náhla udalosť alebo reťazec takýchto udalostí, ktoré nemajú pôvod v prevádzke železničnej infraštruktúry, ani v železničnej doprave, ale ktoré majú rovnaké následky ako nehody, najmä zatopenie alebo podmytie dráhy, úder blesku, zasypanie železničnej trate, pád lietadla na vlak.

(4) Na vyšetrovanie mimoriadnych udalostí sa vzťahujú ustanovenia o vyšetrovaní nehôd.

§ 93
Ohlasovacia povinnosť

(1) Manažér infraštruktúry a železničný podnik sú povinní okamžite po zistení ohlásiť nehodu alebo mimoriadnu udalosť koordinačnému stredisku integrovaného záchranného systému, vyšetrovaciemu orgánu a Železničnej polícii; to neplatí, ak ide o incident a mimoriadnu udalosť s významom incidentu. Mimoriadnu udalosť s významom incidentu ohlasujú Železničnej polícii len vtedy, ak je následkom ľudskej činnosti.

(2) V ohlásení podľa odseku 1 uvedú nevyhnutné údaje potrebné na začatie záchranných prác, najmä miesto, čas, druh, následky a iné známe okolnosti.

§ 94
Povinnosti po nehode

(1) Do príchodu záchranných zložiek a Policajného zboru možno zasahovať do vrakov a meniť pôvodný stav na mieste len v rozsahu nevyhnutnom na vyslobodenie osôb bezprostredne ohrozených na živote, na zabránenie šírenia požiaru, vzniku ekologickej havárie alebo ďalších škôd na zdraví, na majetku a na životnom prostredí; na obnovenie prevádzky len vtedy, ak sa tým podstatne nezasiahne do vrakov alebo nezmení podstatne pôvodný stav na mieste.

(2) Ak sa v záujme úkonov podľa odseku 1 odstráni prekážka, časť trosiek alebo vrak alebo zmení pôvodný stav na mieste pred príchodom Policajného zboru, manažér infraštruktúry a železničný podnik sú povinní zadokumentovať pôvodný stav náčrtkom, videozáznamom, fotografiami, zabezpečením nájdených vecí alebo iným opatrením, ktoré umožní zistiť skutočný stav a okolnosti dôležité pre vyšetrovanie.

(3) Manažér infraštruktúry a železničný podnik sú povinní bezprostredne po ohlásení miesto nehody alebo mimoriadnej udalosti zaistiť pred vstupom iných osôb, zabezpečiť odsun cestujúcich a prepravovaných zvierat z miesta nehody alebo mimoriadnej udalosti a zadokumentovať pôvodný stav, začať vlastné vyšetrovanie a poskytovať potrebnú súčinnosť záchranným zložkám, Policajnému zboru a vyšetrovaciemu orgánu.

§ 95
Vyšetrovacia povinnosť

(1) Vyšetrovací orgán vyšetruje príčiny a okolnosti vzniku vážnych nehôd, ku ktorým došlo v železničnej infraštruktúre.

(2) Vyšetrovací orgán môže vyšetrovať aj menšiu nehodu alebo mimoriadnu udalosť, vrátane technických porúch v štrukturálnych subsystémoch alebo v komponentoch, ak by ich opakovanie mohlo pri nepatrne zmenených podmienkach viesť k vážnej nehode. Pritom by mal zohľadniť

a) vážnosť nehody alebo mimoriadnej udalosti,

b) či nehoda alebo mimoriadna udalosť tvorí súčasť opakujúcich sa udalostí alebo reťazca

súvisiacich udalostí, ktoré by mohli ohroziť celý existujúci železničný systém,

c) či nehoda alebo mimoriadna udalosť má vplyv aj na bezpečnosť železničného systému Európskeho spoločenstva a

d) požiadavky a návrhy manažéra infraštruktúry, železničných podnikov, bezpečnostného orgánu alebo orgánov iných členských štátov.

(3) Vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí (ďalej len „vyšetrovanie“) vyšetrovacím orgánom nezbavuje manažéra infraštruktúry a železničný podnik povinnosti zisťovať ich príčinu vo vlastnej prevádzke a medzi vlastnými zamestnancami s cieľom prijať opatrenia na prevenciu opakovania nehody alebo opatrenia na celkové zvýšenie úrovne bezpečnosti železničného systému. O prijatých opatreniach informujú vyšetrovací orgán a bezpečnostný orgán.

§ 96
Vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí

(1) Vyšetrovaním sa na účely tohto zákona rozumie postup, ktorý zahŕňa zhromažďovanie a analýzu informácií o nehode alebo o mimoriadnej udalosti, vypracovanie záverečnej správy s uvedením záverov a zistenia príčin nehody alebo pôvodu mimoriadnej udalosti, ako aj vypracovanie bezpečnostných odporúčaní pre manažéra infraštruktúry a pre železničný podnik. Cieľom vyšetrovania je prevencia nehôd a možnosti ďalšieho zvýšenia úrovne bezpečnosti existujúceho železničného systému a nie zaoberať sa otázkami viny a právnej zodpovednosti konkrétnych osôb.

(2) Rozsah vyšetrovania, osobu vyšetrovateľa alebo zloženie vyšetrovacej komisie, ako aj postup, ktorý sa má použiť pri vyšetrovaní, určí vyšetrovací orgán s prihliadnutím na cieľ a zásady prevencie nehôd a na poznatky z predchádzajúcich nehôd a mimoriadnych udalostí, ktoré možno využiť na zvýšenie úrovne bezpečnosti existujúceho železničného systému.

(3) Vyšetrovanie sa vykonáva nezávisle na vyšetrovaní, ktoré uskutočňuje Policajný zbor, Železničná polícia alebo iný orgán zaoberajúci sa otázkami viny a zodpovednosti konkrétnych osôb (ďalej len „policajné vyšetrovanie“), a na vyšetrovaní, ktoré uskutočňuje manažér infraštruktúry a železničný podnik.

(4) Ten, kto uskutočňuje policajné vyšetrovanie, môže požiadať vyšetrovací orgán o vyšetrenie aj iného prípadu v železničnej infraštruktúre, než je nehoda. Vyšetrovací orgán môže takej požiadavke vyhovieť, ak takéto vyšetrovanie neohrozí vyšetrovanie vážnej nehody alebo nezávislosť jeho vyšetrovania. To isté platí, ak o vyšetrenie nehody požiada iný štátny orgán.

§ 97
Vyšetrovateľ

(1) Vyšetrovateľom sa na účely tohto zákona rozumie fyzická osoba poverená vyšetrovacím orgánom, aby zodpovedala za organizáciu, uskutočnenie a kontrolu vyšetrovania. Ak bola na vyšetrovanie zostavená vyšetrovacia komisia, úlohy vyšetrovateľa je povinný zabezpečovať jej predseda.

(2) Ten, kto uskutočňuje policajné vyšetrovanie, je povinný v čo najkratšom možnom čase umožniť vyšetrovateľovi vykonávať úlohy podľa tohto zákona čo najúčinnejším spôsobom a v čo najkratšom čase. Najmä mu musí spoločne s ním alebo samostatne umožniť

a) prístup na miesto nehody alebo mimoriadnej udalosti, ako aj prístup k železničným vozidlám, k železničnej trati a k zariadeniam na riadenie a zabezpečenie chodu vlakov a na návestenie,

b) okamžité zaznamenanie dôkazov a odobratie vzoriek z trosiek alebo z vraku železničných vozidiel, zariadení a komponentov na účely ich preskúmania a analýzy,

c) prístup k obsahu záznamových zariadení a využitie takého obsahu na účely vyšetrovania,

d) prístup k výsledkom prehliadok tiel obetí a k lekárskym nálezom a k lekárskym správam a pitevným protokolom,

e) prístup k výsledkom vyšetrovania vlakového personálu a ostatných železničných zamestnancov, ktorí boli účastníkmi nehody alebo mimoriadnej udalosti,

f) vypočutie zúčastneného železničného personálu a svedkov,

g) prístup k všetkým údajom, informáciám a záznamom, ktoré má manažér infraštruktúry, dotknutý železničný podnik alebo bezpečnostný orgán a sú dôležité pre vyšetrovanie.

(3) Vyšetrovateľ pri výkone svojich úloh koná nezávisle a má oprávnenia bez súhlasu inej osoby vstupovať na miesto nehody alebo mimoriadnej udalosti, k troskám železničných vozidiel a k zariadeniam železničnej infraštruktúry a požadovať vysvetlenie od osôb, ktoré môžu svojou výpoveďou prispieť k vyšetrovaniu.

(4) Prístup k úkonom podľa odseku 2 majú aj osoby poverené manažérom infraštruktúry a železničného podniku zisťovaním príčin nehody a mimoriadnej udalosti.

§ 98
Postup vyšetrovania

(1) Vyšetrovací orgán je príslušný na vyšetrovanie nehôd na území Slovenskej republiky. Ak nie je možné zistiť, či sa nehoda stala na území Slovenskej republiky alebo v inom členskom štáte, alebo ak k nej došlo na zariadení alebo v blízkosti zariadenia na spoločnej štátnej hranici s iným členským štátom, vyšetrovací orgán sa s vyšetrovacím orgánom iného členského štátu dohodne, ktorý z nich uskutoční vyšetrovanie, alebo sa dohodnú na spoločnom vyšetrovaní. Ak sa dohodnú, že vyšetrovanie uskutoční vyšetrovací orgán, umožní vyšetrovaciemu orgánu iného členského štátu zúčastniť sa vyšetrovania a zabezpečí mu neobmedzený prístup k výsledkom vyšetrovania.

(2) Ak sa na nehode podieľal železničný podnik, ktorý má sídlo v inom členskom štáte alebo ktorému udelil licenciu orgán v inom členskom štáte, vyšetrovací orgán vyzve vyšetrovací orgán tohto iného členského štátu na účasť na vyšetrovaní. To nevylučuje spoluprácu vyšetrovacieho orgánu s vyšetrovacím orgánom iného členského štátu na základe dohody aj za iných okolností.

(3) Vyšetrovanie sa musí uskutočňovať čo najotvorenejším spôsobom tak, aby sa všetci zúčastnení mohli vyjadriť počas vyšetrovania a aby mali prístup k výsledkom vyšetrovania. Manažér infraštruktúry, dotknutý železničný podnik, bezpečnostný orgán, poškodení, rodinní príslušníci obetí, výrobcovia subsystémov a komponentov, záchranné služby, ako aj zástupcovia zamestnancov železničného podniku a zástupcovia iných užívateľov železničnej infraštruktúry musia byť pravidelne informovaní o vyšetrovaní a o jeho pokroku a ak je to možné, musia dostať príležitosť vyjadriť svoje názory a stanoviská k vyšetrovaniu a podať pripomienky k údajom v návrhu správy z vyšetrovania.

(4) Vyšetrovací orgán vedie vyšetrovanie tak, aby v čo najkratšom možnom čase skončil vyšetrovanie na mieste nehody a umožnil železničnému podniku odstrániť poškodené železničné vozidlá a manažérovi infraštruktúry čo najskôr obnoviť prevádzku železničnej infraštruktúry pre železničnú dopravu.

(5) Vyšetrovací orgán je povinný informovať Európsku železničnú agentúru o začatí vyšetrovania do jedného týždňa od začatia vyšetrovania. Informácia musí obsahovať dátum, čas a miesto nehody, ako aj jej druh a následky z hľadiska počtu obetí na životoch, počtu zranených a rozsahu škody.

§ 99
Správy z vyšetrovania

(1) Z každého vyšetrovania nehody vypracuje vyšetrovateľ správu. V správe uvedie ciele vyšetrovania a podľa možnosti aj odporúčania týkajúce sa bezpečnosti železničného systému. Obsah a rozsah správy z vyšetrovania musí zodpovedať druhu a závažnosti nehody a významu zistení. Správa vyšetrovateľa je podkladom na vypracovanie záverečnej správy vyšetrovacieho orgánu.

(2) Vyšetrovací orgán vydá záverečnú správu z vyšetrovania v čo možno najkratšom čase, najneskôr do 12 mesiacov od nehody. Obsah záverečnej správy je uvedený v prílohe č. 12 a v osobitnom predpise.[31])

(3) Vyšetrovací orgán poskytne záverečnú správu s odporúčaniami na zvýšenie bezpečnosti železničného systému bezpečnostnému orgánu a na základe dožiadania je povinný ju poskytnúť aj Železničnej polícii a Policajnému zboru. O obsahu záverečnej správy informuje manažéra infraštruktúry, dotknutý železničný podnik, výrobcov subsystémov a komponentov, užívateľov železničnej infraštruktúry, ako aj orgány v iných členských štátoch, a v primeranom rozsahu aj poškodených, rodinných príslušníkov obetí, záchranné služby a zástupcov zamestnancov manažéra infraštruktúry a dotknutého železničného podniku.

(4) Bezpečnostné odporúčania uvedené v záverečnej správe z vyšetrovania sú adresované bezpečnostnému orgánu a podľa obsahu, aj iným orgánom a zainteresovaným osobám v iných členských štátoch. Bezpečnostný orgán je povinný prijať opatrenia na zabezpečenie primeraného zohľadnenia bezpečnostných odporúčaní a na zabezpečenie ich uplatňovania.

(5) Bezpečnostné odporúčanie nesmie utvárať prezumpciu viny alebo zodpovednosti konkrétnej osoby za nehodu.

(6) Bezpečnostný orgán a iné orgány a osoby, ktorým bolo adresované bezpečnostné odporúčanie, sú povinné najmenej raz ročne informovať vyšetrovací orgán o opatreniach prijatých alebo plánovaných na základe bezpečnostného odporúčania.

(7) Vyšetrovací orgán každoročne do 30. septembra zverejňuje vo vestníku ministerstva a na svojej internetovej stránke výročnú správu o vyšetrovaniach vykonaných v predchádzajúcom kalendárnom roku, o vydaných bezpečnostných odporúčaniach a o opatreniach prijatých v súlade s vydanými predchádzajúcimi odporúčaniami.

(8) Vyšetrovací orgán posiela Európskej železničnej agentúre kópie záverečnej správy z vyšetrovania podľa odseku 2 a výročnej správy podľa odseku 7.

§ 100
Vyšetrovací orgán

(1) Vyšetrovací orgán je stály orgán určený na vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí, ktorý musí

a) mať stále k dispozícii aspoň jedného vyšetrovateľa spôsobilého okamžite začať vyšetrovanie,

b) byť organizačne a právne nezávislý na manažérovi infraštruktúry, na železničných podnikoch, na orgánoch a na iných osobách, ktorých záujmy by mohli byť v rozpore s úlohami vyšetrovacieho orgánu, a

c) byť funkčne oddelený od bezpečnostného orgánu a od regulačného orgánu.

(2) Manažér infraštruktúry, železničný podnik a bezpečnostný orgán sú povinní ihneď ohlásiť

nehodu alebo mimoriadnu udalosť vyšetrovaciemu orgánu. Vyšetrovací orgán musí bezodkladne zareagovať na také ohlásenie a urobiť okamžite nevyhnutné opatrenia, aby vyšetrovanie mohlo začať najneskôr do týždňa od prijatia ohlásenia.

(3) Vyšetrovací orgán poskytne na vyšetrovanie každej nehody vhodné prostriedky zahŕňajúce prevádzkové a technické posudky potrebné na vyšetrovanie. Posudok môže získať z vlastnej činnosti alebo obstarať v závislosti od povahy nehody.

(4) Vyšetrovací orgán spolupracuje na vyšetrovaní s vyšetrovacími orgánmi iných členských štátov. Vyšetrovací orgán je povinný podľa možností vyhovieť dožiadaniam vyšetrovacích orgánov iných členských štátov alebo Európskej železničnej agentúre a poskytnúť požadovanú súčinnosť, najmä poskytnúť údaje, odborné posudky alebo vykonať technické kontroly, analýzy alebo hodnotenia.

(5) Vyšetrovací orgán sa zúčastňuje na spolupráci s Európskou železničnou agentúrou a s vyšetrovacími orgánmi iných členských štátov, najmä na aktívnej výmene stanovísk a skúseností z vyšetrovania na účely rozvoja spoločných vyšetrovacích metód, vypracovania spoločných zásad sledovania realizácie bezpečnostných odporúčaní a prispôsobenia vývoja vyšetrovania technickému a vedeckému pokroku.

ŠIESTA ČASŤ
ŠTÁTNA SPRÁVA

§ 101
Orgány verejnej správy

Orgánmi verejnej správy vo veciach dráh sú:

a) Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“),

b) Úrad pre reguláciu železničnej dopravy (ďalej len „úrad“) a

c) vyšší územný celok.

§ 102
Ministerstvo

(1) Ministerstvo

a) riadi a kontroluje výkon štátnej správy vo veciach dráh, okrem úloh, ktoré má úrad ako regulačný orgán a bezpečnostný orgán vo veciach železničných dráh a lanových dráh,

b) poveruje osoby výkonom štátneho dozoru, vydáva im preukazy, vedie evidenciu vydaných preukazov,

c) je vyšetrovacím orgánom, ak ide o nehody a mimoriadne udalosti, ku ktorým došlo na železničných dráhach,

d) je odvolacím orgánom vo veciach, v ktorých v správnom konaní rozhoduje

   1. úrad ako špeciálny stavebný úrad,

   2. vyšší územný celok,

e) navrhuje, ktoré železničné trate existujúceho železničného systému alebo nové železničné trate vo výstavbe majú byť súčasťou systému transeurópskych železníc,

f) určuje, ktoré železničné trate sú hlavné a ktoré vedľajšie a ich určenie zverejňuje na svojej internetovej stránke,

g) rozhoduje o uplatnení základných požiadaviek na existujúci železničný systém, ktorého železničné trate nie sú súčasťou systému transeurópskych železníc a budú predmetom

modernizácie alebo obnovy, a v prípade výstavby nových železničných tratí, ktoré budú súčasťou existujúceho železničného systému,

h) rozhoduje na žiadosť navrhovateľa a po odbornom posúdení bezpečnostným orgánom o výnimke z uplatňovania technických špecifikácií interoperability podľa § 70 ods. 5, ako aj o úplnom alebo čiastočnom neuplatňovaní nových alebo revidovaných technických špecifikácií interoperability, ak ide o projekty v pokročilom štádiu vývoja, alebo o projekty, ktoré sú predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase ich uverejnenia,

i) zastupuje štát, ak ide o nadobúdanie dráh, ktoré nie sú vo vlastníctve Slovenskej republiky, a pri uzavieraní zmlúv s manažérom infraštruktúry,

j) rozhoduje po dohode s Ministerstvom obrany Slovenskej republiky o zrušení železničnej trate,

k) rozhoduje po dohode s úradom, ktorú časť železničnej infraštruktúry navrhne ako špecifický prípad, na ktorý sa nepoužije postup overovania podľa prílohy č. 4,

l) posiela Európskej komisii dokumentáciu a projekty k uplatňovanej výnimke z technickej špecifikácie interoperability,

m) rozhoduje a zverejňuje, ktoré európske špecifikácie sa použijú na posudzovanie zhody subsystémov a komponentov, ak nie je platná technická špecifikácia interoperability,

n) zostavuje zoznam národných bezpečnostných predpisov, oznamuje ho a jeho zmeny Európskej komisii, uverejňuje ho vo vestníku ministerstva a na internetovej stránke, notifikuje jednotlivé bezpečnostné predpisy, rozvíja právny rámec v oblasti bezpečnosti železničnej dopravy a dohliada na dodržiavanie národných bezpečnostných predpisov,

o) uskutočňuje všetky notifikácie vyplývajúce z tohto zákona a z právne záväzných aktov Európskeho spoločenstva v železniciach, okrem tých, ktoré sú týmto zákonom zverené úradu ako bezpečnostnému orgánu alebo regulačnému orgánu,

p) dohliada na to, aby obsah poskytovaného školenia personálu a prípadné udeľovanie potvrdení vzdelávacieho zariadenia bolo v súlade s bezpečnostnými požiadavkami určenými v technických špecifikáciách interoperability alebo v národných bezpečnostných predpisoch,

q) poveruje právnické osoby

1. vzdelávaním a overovaním odbornej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľov dráh a dráhových podnikov, okrem prevádzkovateľov lanových dráh,
2. posudzovaním zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľov dráh a dráhových podnikov,
3. overovaním technickej spôsobilosti dráhových vozidiel na prevádzku,
4. vykonávaním technických kontrol dráhových vozidiel pred ich uvedením do prevádzky a počas prevádzky,
5. vykonávaním skúšok dráhových vozidiel,
6. vydávaním osvedčení údržbárskym dielňam na údržbu nákladných vozňov,

r) zverejňuje vo vestníku ministerstva a na internetovej stránke zoznamy poverených právnických osôb podľa písmena q),

s) je schvaľovacím orgánom na schvaľovanie typov dráhových vozidiel, okrem vozidiel lanových dráh,

t) vyjadruje sa ku konceptu a k návrhu Koncepcie územného rozvoja Slovenska,

u) zabezpečuje činnosť skúšobnej komisie na overovanie osobitnej odbornej spôsobilosti skúšobných komisárov na vykonávanie technicko-bezpečnostnej skúšky dráhových vozidiel a na vykonávanie praktickej skúšky uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhových vozidiel, vydáva a odoberá skúšobným komisárom osvedčenia skúšobného komisára

a zverejňuje zoznam ich držiteľov,

v) zabezpečuje overovanie odbornej spôsobilosti predsedov skúšobných komisií na overovanie odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach elektrických a na zapletanie a opravy oceľových lán a zalievanie lanových koncoviek a spojok používaných na zariadeniach lanových dráh a vydáva doklad o odbornej spôsobilosti,

w) ukladá povinnosť prevádzkovateľovi dráhy, dráhovému podniku a ďalším osobám zúčastneným na prevádzke dráhy alebo na doprave na dráhe vykonať práce, prepravu alebo poskytnúť technické prostriedky v rozsahu nevyhnutnom na ochranu života a zdravia ľudí a zvierat a na ochranu majetku a životného prostredia alebo na odstraňovanie následkov nehody alebo mimoriadnej udalosti a v čase brannej pohotovosti štátu,

x) poskytuje dotácie zo štátneho rozpočtu manažérovi infraštruktúry na prevádzku železničnej infraštruktúry podľa § 56 a 61,

y) poskytuje manažérovi infraštruktúry úhrady na zabezpečenie vyrovnaného hospodárenia vo výške fixných nákladov vynaložených na prevádzku železničnej infraštruktúry,

z) udeľuje výnimku zo stavebno-technických požiadaviek na projektovanie, výstavbu a prevádzku dráh a z technických podmienok na konštrukciu a prevádzku dráhových vozidiel.

(2) Ministerstvo všeobecne záväznými predpismi ustanoví

a) stavebno-technický poriadok dráh, v ktorom upraví podrobnosti o stavebno-technických požiadavkách na projektovanie dráh a na ich výstavbu a prevádzku, o technických parametroch dráh, o technicko-bezpečnostnej skúške stavieb a o skúšobnej prevádzke, o vzájomnom styku dráh,

b) dopravný poriadok dráh, v ktorom upraví podrobnosti o prevádzkovaní jednotlivých druhov dráh a ich súčastí, o prevádzkovaní dopravy na dráhach, o prevádzke dráhových vozidiel, o technicko-bezpečnostnej skúške dráhových vozidiel, o technických prehliadkach dráhových vozidiel, o zostavovaní cestovného poriadku,

c) špecifikáciu určených technických zariadení a podrobnosti o overovaní a schvaľovaní spôsobilosti určených technických zariadení na prevádzku na dráhe, o požiadavkách na zaistenie bezpečnosti prevádzky a obsluhy a špecifikácii určených technických zariadení, o získavaní odbornej spôsobilosti na činnosti na určených technických zariadeniach a podrobnosti o vykonávaní určených činností,

d) rozsah a druhy lekárskych preventívnych prehliadok a psychologických vyšetrení, podrobnosti o odbornej príprave, overovaní odbornej spôsobilosti osôb, skúšobnej komisii a o druhu skúšok a požiadavky na odbornú, zdravotnú a psychickú spôsobilosť osôb vykonávajúcich činnosti na dráhe,

e) podrobnosti o náležitostiach žiadosti na začatie konania o povolenie na prevádzkovanie dráhy a náležitosti povolenia na prevádzkovanie dráhy,

f) náležitosti žiadosti o dotáciu podľa § 61, metodológiu výpočtu nákladov a kalkuláciu a podrobnosti o poskytovaní dotácie.

Úrad

§ 103

(1) Úrad je orgán štátnej správy s celoštátnou pôsobnosťou so sídlom v Bratislave. Úrad môže zriaďovať mimo svoje sídlo stále alebo dočasné pracoviská.

(2) Úrad je

a) bezpečnostným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy a pre železničné

vozidlá,

b) regulačným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy,

c) vyšetrovacím orgánom pre nehody a mimoriadne udalosti, ku ktorým došlo na špeciálnych dráhach a lanových dráhach,

d) je špeciálnym stavebným úradom pre stavby dráh a ich súčastí a pre stavby v ochrannom pásme dráhy, ktoré slúžia na prevádzku dráhy alebo na dopravu na dráhe, okrem mestských dráh,

e) je dotknutým orgánom v územnom konaní a v stavebnom konaní pre stavby v ochrannom pásme dráhy, ktoré neslúžia na prevádzkovanie dráhy ani na dopravu na dráhe, okrem mestských dráh,

f) vykonáva štátny odborný dozor vo veciach dráh, okrem mestských električkových dráh a trolejbusových dráh (ďalej len „mestská dráha“), a vykonáva štátny odborný technický dozor.

(3) Úrad ďalej

a) vydáva súhlas na vykonávanie činností v ochrannom pásme dráhy, okrem mestských dráh,

b) vyjadruje sa v územnoplánovacích činnostiach k zadaniu, ku konceptu a k návrhu územného plánu regiónu z hľadiska umiestnenia dráh v území, ich napojení a križovaní a ich technických a prevádzkových parametrov,

c) zisťuje zdroje ohrozovania dráhy a jej súčastí a nariaďuje ich odstránenie, okrem mestských dráh,

d) rozhoduje o potrebe nového povolenia na uvedenie subsystému do prevádzky po jeho modernizácii alebo obnove,

e) rozhoduje na návrh vlastníka o zrušení vlečky alebo špeciálnej dráhy,

f) rozhoduje na návrh prevádzkovateľa dráhy o názvoch staníc a zastávok a o ich zmenách, okrem názvov zastávok mestských dráh,

g) plní úlohy vyplývajúce z postavenia bezpečnostného orgánu vo veciach určených technických zariadení a určených činností,

h) overuje a schvaľuje spôsobilosť určených technických zariadení a poveruje touto činnosťou právnickú osobu,

i) overuje splnenie požiadaviek na vykonávanie určených činností a poveruje touto činnosťou právnickú osobu,

j) vydáva a odníma doklad o odbornej spôsobilosti na revízie, inšpekcie, skúšky a obsluhu určených technických zariadení v prevádzke na dráhe a na kontrolu činností vo zváraní a nedeštruktívnom skúšaní,

k) overuje odbornú spôsobilosť na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach a poveruje overovaním právnickú osobu,

l) vydáva a zrušuje povolenie na prevádzkovanie dráhy, okrem mestských dráh,

m) ustanovuje všeobecne záväzným právnym predpisom regulačný rámec, v ktorom vymedzí podrobnosti postupu pri určovaní úhrad, rozsah a podrobnosti uplatňovania princípov spoplatňovania železničnej infraštruktúry, rozsah a podrobnosti o určovaní primeraného zisku a ekonomicky oprávnených nákladov, ktoré sú vynaložené na prevádzku vlaku,

n) poveruje právnické osoby vzdelávaním a overovaním odbornej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľov lanových dráh a dráhových podnikov na lanových dráhach,

o) vedie národný register vozidiel a register železničnej infraštruktúry a vydáva potvrdenia o registrácii,

p) prideľuje železničným vozidlám evidenčné čísla,

q) ukladá pokuty za priestupky a iné správne delikty spáchané na železničných dráhach, na lanových dráhach a na špeciálnych dráhach,

r) vydáva a odníma preukaz rušňovodiča a preukaz na riadenie chodu lanovej dráhy,

s) spolupracuje s bezpečnostnými orgánmi členských štátov a s Európskou železničnou agentúrou; v prípade prípravy európskej legislatívy konzultuje stanoviská s ministerstvom,

t) vydáva povolenia a dodatočné povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky,

u) schvaľuje, eviduje a vydáva potvrdenie o značke vlastníka železničného vozidla,

v) určuje všeobecne záväzným právnym predpisom úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B.

(4) Úrad každoročne do 31. mája poskytuje Národnej rade Slovenskej republiky správu o činnosti a o hospodárení za uplynulý kalendárny rok.

(5) Vnútornú organizáciu úradu upravuje štatút, ktorý na návrh predsedu úradu schvaľuje minister dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „minister“); štatút zverejňuje úrad vo vestníku ministerstva a na internetovej stránke úradu.

§ 104

(1) Úrad je rozpočtová organizácia napojená finančnými vzťahmi na štátny rozpočet prostredníctvom rozpočtovej kapitoly, ktorej správcom je ministerstvo.

(2) Na čele úradu je predseda úradu, ktorého do funkcie vymenúva a z funkcie odvoláva na návrh ministra vláda Slovenskej republiky

(3) Predseda úradu riadi úrad a zodpovedá za jeho činnosť, koná ako štatutárny orgán vo všetkých veciach, podpisuje rozhodnutia a iné právne úkony a schvaľuje organizačný poriadok úradu.

(4) Predsedu úradu zastupuje počas neprítomnosti alebo nespôsobilosti na výkon funkcie podpredseda úradu, ktorého vymenúva do funkcie a odvoláva z nej minister na návrh predsedu úradu.

(5) Funkčné obdobie predsedu úradu a podpredsedu úradu je šesť rokov odo dňa vymenovania do funkcie. Tá istá osoba môže vykonávať tú istú funkciu najviac dve po sebe nasledujúce funkčné obdobia.

(6) Predseda úradu a podpredseda úradu nesmú počas výkonu funkcie

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

b) vykonávať funkciu v inom štátnom orgáne, byť členom štatutárneho orgánu, ani členom v riadiacom, dozornom alebo kontrolnom orgáne právnickej osoby,

c) byť zamestnancom, spoločníkom ani konateľom prevádzkovateľa dráhy alebo dráhového podniku, ani mať podiel na základnom imaní alebo podiel na hlasovacích právach, ani pôsobiť v ich prospech; toto obmedzenie sa vzťahuje aj na im blízke osoby.

(7) Výkon funkcie predsedu úradu a podpredsedu úradu sa skončí dňom

a) uplynutia funkčného obdobia,

b) vzdania sa funkcie,

c) úmrtia,

d) odvolania z funkcie,

e) straty bezúhonnosti,

f) pozbavenia alebo obmedzenia spôsobilosti na právne úkony.

(8) Predseda úradu sa môže vzdať funkcie písomným oznámením doručeným predsedovi vlády Slovenskej republiky a podpredseda úradu sa môže vzdať funkcie písomným oznámením doručeným ministrovi.

(9) Predsedu úradu a podpredsedu úradu možno odvolať z funkcie, ak

a) je v konflikte s obmedzeniami podľa odseku 6,

b) nezabezpečuje, aby úrad riadne plnil úlohy podľa tohto zákona,

c) nevykonáva funkciu najmenej šesť po sebe nasledujúcich mesiacov.

§ 105
Vyšší územný celok

(1) Vyšší územný celok ako prenesený výkon štátnej správy

a) plní úlohy vyplývajúce z postavenia bezpečnostného orgánu a regulačného orgánu voči prevádzkovateľom mestských dráh,

b) plní úlohy vyplývajúce z postavenia vyšetrovacieho orgánu pre nehody a mimoriadne udalosti, ku ktorým došlo na mestských dráhach,

c) vykonáva pôsobnosť špeciálneho stavebného úradu pre stavby mestských dráh a pre stavby v ich ochrannom pásme, ktoré slúžia prevádzke dráhy alebo doprave na nej,

d) zisťuje zdroje ohrozovania mestských dráh a nariaďuje ich odstránenie,

e) vykonáva štátny odborný dozor na mestských dráhach,

f) vydáva a zrušuje povolenie na prevádzkovanie mestských dráh,

g) vydáva súhlas na činnosti v ochrannom pásme mestských dráh,

h) vydáva a odníma preukaz na vedenie dráhového vozidla mestskej dráhy,

i) rozhoduje o zrušení mestskej dráhy,

j) prejednáva priestupky podľa stavebných predpisov[32]) vo veciach stavby mestských dráh,

k) ukladá pokuty za priestupky podľa § 108 a za iné správne delikty, ku ktorým došlo v mestských dráhach podľa § 109 a podľa stavebných predpisov.[33])

(2) Miestne príslušným správnym orgánom je vyšší územný celok, v ktorého územnom obvode je mestská dráha.

(3) Vyššie územné celky sa vyjadrujú k návrhu cestovného poriadku siete z hľadiska potrieb základnej dopravnej obslužnosti regiónu.

Štátny dozor

§ 106

(1) Štátny dozor na dráhach sa vykonáva ako štátny odborný dozor a ako štátny odborný technický dozor.

(2) Výkonom štátneho odborného dozoru sa zisťuje, či

a) prevádzkovatelia dráh dodržiavajú podmienky a plnia povinnosti podľa tohto zákona a vykonávacích predpisov, najmä či prevádzkujú dráhu podľa povolenia,

b) manažér infraštruktúry a železničné podniky plnia úlohy podľa národných bezpečnostných predpisov, systému riadenia bezpečnosti, bezpečnostného osvedčenia a bezpečnostného povolenia,

c) prevádzkovatelia dráh, dráhové podniky, odosielatelia a príjemcovia tovaru a iné osoby zúčastnené na doprave na dráhe, na vykládke a nakládke tovaru, na údržbe a opravách dráhových vozidiel plnia povinnosti podľa tohto zákona a národných bezpečnostných predpisov.

(3) Výkonom štátneho odborného technického dozoru sa zisťuje, či

a) určené technické zariadenia spĺňajú požiadavky na technickú bezpečnosť a či sú spôsobilé na bezpečnú prevádzku,

b) určené činnosti zabezpečujú právnické osoby na základe a v rozsahu udeleného oprávnenia a

c) revízie, prehliadky, prekládky, skúšky a obsluhu určených technických zariadení v prevádzke, zapletanie a opravy oceľových lán a zalievanie lanových koncoviek a spojok používaných na zariadeniach lanových dráh a kontrolu činností vo zváraní a v nedeštruktívnom skúšaní vykonávajú fyzické osoby s platným dokladom o odbornej spôsobilosti podľa § 18,

d) prevádzkovatelia určených technických zariadení dodržiavajú podmienky na uvádzanie týchto zariadení do prevádzky a na prevádzku, obsluhu, údržbu a opravy týchto zariadení a na overovanie spôsobilosti určených technických zariadení.

§ 107

(1) Ak ďalej nie je ustanovené inak, na výkon štátneho dozoru a na oprávnenia a povinnosti osôb poverených výkonom štátneho dozoru a kontrolovaných osôb vykonávajúcich činnosti, ktoré sú predmetom kontroly (ďalej len „kontrolovaná osoba“), sa vzťahujú základné pravidlá kontrolnej činnosti.[34])

(2) Štátny dozor vykonávajú zamestnanci ministerstva, úradu a vyššieho územného celku, ktorým ministerstvo podľa § 102 ods. 1 písm. b) vydalo preukaz (ďalej len „poverené osoby“). Preukaz obsahuje údaje o jeho držiteľovi a o rozsahu poverenia.

(3) Poverené osoby sa pri výkone štátneho dozoru preukazujú preukazom vydaným ministerstvom a služobným preukazom; samostatné písomné poverenie na vykonanie kontroly nie je potrebné. Na výkone štátneho dozoru sa nezúčastňujú ako prizvané osoby zamestnanci iných orgánov alebo právnických osôb.

(4) Osoba podľa odseku 1 je pri výkone štátneho dozoru oprávnená

a) vstupovať na pozemky, do priestorov dráhy a jej súčastí a do dráhových vozidiel kontrolovanej osoby,

b) požadovať od kontrolovanej osoby predloženie dokumentácie, dokladov, evidencií, odborných posudkov a iných listín potrebných na preukázanie a posúdenie technickej bezpečnosti a spôsobilosti určených technických zariadení, bezpečnosti prevádzky dráhy a bezpečnosti dopravy na dráhe a vysvetlenia od zamestnancov kontrolovanej osoby,

c) nazerať do dokumentácie, dokladov a evidencií a ostatných písomností podľa písmena b), robiť si z nich výpisy a požadovať od kontrolovanej osoby bezodplatné vyhotovenie kópií,

d) nariadiť odstránenie zistených nedostatkov a na tento účel určiť primeranú lehotu,

e) bezplatne použiť oznamovacie a telekomunikačné zariadenia a prostriedky informačnej

technicky kontrolovanej osoby a použiť bezplatnú prepravu vo verejnej osobnej doprave.

(5) Kontrolovaná osoba je povinná

a) umožniť osobe podľa odseku 1 výkon štátneho dozoru a poskytnúť jej súčinnosť podľa odseku 4,

b) odstrániť v určenej lehote nedostatky nariadené poverenou osobou a ich odstránenie ohlásiť orgánu štátneho dozoru.

(6) Ak osoba vykonávajúca štátny dozor zistí porušenie povinnosti alebo iný nedostatok v činnosti kontrolovanej osoby, na mieste vypracuje protokol a s jeho obsahom oboznámi vedúceho kontrolovaného úseku. Protokol doručí kontrolovanej osobe a nariadi jej, aby v určenej lehote odstránila zistené porušenie povinnosti alebo zistený iný nedostatok.

(7) Poriadkovú pokutu[35]) možno uložiť do 1000 eur; v blokovom konaní do 100 eur.

§ 108
Priestupky

(1) Priestupku sa dopustí ten, kto

a) vykonáva v ochrannom pásme železničnej dráhy zakázanú alebo nepovolenú činnosť, alebo činnosť, ktorá ohrozuje prevádzku dráhy alebo bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe,

b) vysadí, pestuje, neudržiava alebo na výzvu bezpečnostného orgánu neokliesni alebo neodstráni v obvode dráhy stromy a kry, ktoré ohrozujú prevádzku dráhy alebo bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe,

c) poškodí teleso dráhy alebo súčasť dráhy, alebo naruší funkciu oznamovacieho, zabezpečovacieho alebo telekomunikačného zariadenia dráhy,

d) vykonáva určené činnosti alebo iné činnosti vyžadujúce odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť bez potrebného platného osvedčenia o tejto spôsobilosti, nemá pri kontrole takýto doklad pri sebe, alebo tieto činnosti vykonáva pod vplyvom látky znižujúcej zmyslovú schopnosť alebo pohybovú schopnosť alebo v stave pracovnej neschopnosti,

e) prechádza cez dráhu mimo určeného priestoru priechodu alebo priecestia alebo vstúpi bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy na dráhu, do obvodu dráhy alebo do iného priestoru neprístupného verejnosti označenom zákazom vstupu,

f) vstupuje bez platného prepravného dokladu alebo bez iného oprávnenia do priestorov na staniciach, ktoré sú označené zákazom vstupu bez platného prepravného dokladu,

g) nerešpektuje prevádzkové pravidlá v priestoroch staníc a zastávok, najmä zákazy a príkazy prevádzkovateľa dráhy, alebo pokyny označených zamestnancov prevádzkovateľa dráhy alebo Železničnej polície.

(2) Za priestupky podľa odseku 1 písm. a) až d) možno uložiť pokutu do 1 000 eur, za priestupky podľa odseku 1 písm. e) až g) možno uložiť pokutu do 300 eur.

(3) V blokovom konaní možno za priestupky podľa odseku 1 písm. a) a b) a písm. e) až g) uložiť pokutu do 50 eur; za priestupky podľa odseku 1 písm. c) a d) do 100 eur.

(4) Priestupky podľa odseku 1 prejednáva bezpečnostný orgán, ak nie je na ich prejednávanie príslušná Železničná polícia podľa osobitného predpisu.[36])

(5) Na priestupky a ich prejednávanie sa vzťahuje všeobecný predpis o priestupkoch.[36]) Výnosy z pokút za priestupky sú príjmom štátneho rozpočtu. Výnosy z pokút za priestupky, ktoré ukladá

vyšší územný celok, sú príjmom rozpočtu vyššieho územného celku.

§ 109
Iné správne delikty

(1) Bezpečnostný orgán uloží pokutu od 1 000 eur do 15 000 eur prevádzkovateľovi dráhy, ktorý

a) nezabezpečuje nerušený a bezpečný stav priechodného prierezu, najmä pádom stromov, kameňov a pevných trakčných zariadení,

b) prevádzkuje dráhu bez zamestnávania zodpovedného zástupcu s odbornou kvalifikáciou, alebo bez platného povolenia na prevádzkovanie dráhy,

c) jednotlivé činnosti prevádzkovania dráhy nevykonávajú zamestnanci, ktorí spĺňajú požiadavky odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti na výkon práce,

d) neposkytol informácie a údaje potrebné na posúdenie rozvoja dopravy na dráhe, úrovne dopravných služieb a dodržiavania národných bezpečnostných predpisov a na vedenie evidencie a štatistiky,

e) nezabezpečil účasť zamestnancov na preškolení alebo skúške alebo na lekárskych prehliadkach a psychologických vyšetreniach,

f) používa v prevádzke dráhy určené technické zariadenia nespôsobilé na prevádzku, alebo neplní určené podmienky a požiadavky na zaistenie bezpečnosti v prevádzke alebo nevykonáva údržbu a pravidelné prehliadky a opravy,

g) prevádzkuje na dráhe dráhové vozidlo neschváleného typu alebo bez povolenia na prevádzku,

h) umožní, aby na dráhe viedol dráhové vozidlo zamestnanec bez platného preukazu na vedenie dráhového vozidla a bez vodičského oprávnenia skupiny B alebo D, ak ide o vodiča električky alebo trolejbusu, alebo bez preukazu rušňovodiča a osvedčenia podľa osobitného predpisu,[13]) ak ide o rušňovodiča.

(2) Bezpečnostný orgán uloží pokuty od 800 eur do 10 000 eur vlastníkovi vlečky, ktorý neudržiava odbočkovú výhybku na zaústení vlečky do železničnej trate v zhode s konštrukčnými parametrami železničnej trate alebo neumožní jej prevádzkovanie alebo údržbu manažérovi infraštruktúry.

(3) Bezpečnostný orgán uloží pokutu od 1 000 eur do 15 000 eur dráhovému podniku, ktorý

a) neposkytol informácie a údaje potrebné na posúdenie stavu bezpečnosti prevádzky na dráhe a dopravy na dráhe, úrovne dopravných služieb a dodržiavania národných bezpečnostných predpisov a na vedenie evidencie a štatistiky,

b) nezabezpečil účasť zamestnancov na preškolení alebo skúške alebo na lekárskych prehliadkach a psychologických vyšetreniach,

c) používa v doprave na dráhe určené technické zariadenia nespôsobilé na prevádzku, alebo neplní určené podmienky a požiadavky na zaistenie bezpečnosti v prevádzke,

d) použije na dráhe dráhové vozidlo neschváleného typu alebo bez povolenia na prevádzku,

e) umožní, aby dráhové vozidlo viedol zamestnanec bez platného preukazu na vedenie dráhového vozidla a bez vodičského oprávnenia skupiny B alebo D, ak ide o vodiča električky alebo trolejbusu, alebo bez preukazu rušňovodiča a harmonizovaného doplnkového osvedčenia.

(4) Bezpečnostný orgán uloží pokutu od 500 eur do 4 000 eur prevádzkovateľovi určeného technického zariadenia, ktorý

a) nezabezpečí, aby činnosti na určených technických zariadeniach vykonávali len osoby s platným dokladom o odbornej spôsobilosti,

b) umožní, aby určené činnosti vykonávali osoby bez oprávnenia udeleného bezpečnostným orgánom,

c) neoznámil bezodkladne vznik mimoriadnej udalosti a neprivolal záchranné zložky integrovaného záchranného systému,

d) nezabezpečil miesto mimoriadnej udalosti pred inými osobami alebo nezachoval pôvodný stav do príchodu Policajného zboru alebo nezdokumentoval pôvodný stav,

e) nevykonal vlastné zisťovanie príčiny mimoriadnej udalosti alebo neprijal potrebné opatrenia na prevenciu mimoriadnych udalostí alebo ich neoznámil bezpečnostnému orgánu.

(5) Bezpečnostný orgán uloží pokutu od 1 000 eur do 15 000 eur vlastníkovi dráhy, ktorý neudržiava trvalo dráhu v prevádzkyschopnom stave, nestará sa o rozvoj dráhy v súlade s technickým pokrokom a s požiadavkami na bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe, ani nezabezpečí prevádzkovanie dráhy inou osobou, ani ju neponúkol na predaj.

(6) Bezpečnostný orgán uloží pokutu od 2 000 eur do 30 000 eur manažérovi infraštruktúry, ktorý

a) nevytvoril alebo nepoužíva systém riadenia bezpečnosti alebo jeho systém riadenia bezpečnosti nie je v súlade s národnými bezpečnostnými predpismi alebo s bezpečnostnými požiadavkami technických špecifikácií interoperability, alebo neobsahuje minimálne bezpečnostné ciele a základné prvky uvedené v prílohe č. 10 alebo neobsahuje opatrenia na zaručenie bezpečného riadenia chodu prevádzky železničnej infraštruktúry a dopravy na nej a kontrolu rizík,

b) použije na železničných tratiach existujúceho železničného systému subsystém bez povolenia alebo dodatočného povolenia bezpečnostného orgánu alebo železničné vozidlo bez evidenčného čísla,

c) nepodal do 30. júna výročnú správu o bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok,

d) umožní prístup na sieť železničnému podniku bez platného bezpečnostného osvedčenia,

e) neoznámil podstatné zmeny regulačného rámca, ktoré sú dôležité pre platnosť bezpečnostného povolenia, alebo prevádzkuje železničnú infraštruktúru bez platného bezpečnostného povolenia,

f) nezabezpečil školenie personálu na splnenie požiadaviek bezpečnostného povolenia alebo nediskriminačný prístup železničných podnikov na takéto školenie personálu.

(7) Bezpečnostný orgán uloží pokutu od 2 000 eur do 30 000 eur železničnému podniku, ktorý

a) nevytvoril alebo nepoužíva systém riadenia bezpečnosti alebo jeho systém riadenia bezpečnosti nie je v súlade s národnými bezpečnostnými predpismi alebo neobsahuje minimálne bezpečnostné ciele a základné prvky uvedené v prílohe č. 10 alebo neobsahuje opatrenia na zaručenie bezpečného prevádzkovania železničnej dopravy a kontrolu rizík,

b) použije na železničných tratiach existujúceho železničného systému subsystém bez povolenia alebo dodatočného povolenia bezpečnostného orgánu alebo železničné vozidlo bez evidenčného čísla,

c) nepodal do 30. júna výročnú správu o bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok,

d) prevádzkuje železničnú dopravu bez platného bezpečnostného osvedčenia,

e) nezabezpečil školenie personálu na splnenie požiadaviek bezpečnostného osvedčenia.

(8) Regulačný orgán uloží pokutu od 800 eur do 10 000 eur prevádzkovateľovi dráhy, ktorý

a) nevydá alebo nezverejní v staniciach a na zastávkach cestovný poriadok alebo jeho zmenu,

b) neudržiava poriadok, schodnosť alebo čistotu v priestoroch staníc, zastávok a nástupíšť,

c) nezaviedol alebo neudržiava informačný systém potrebný na orientáciu osôb, vrátane zrakovo

a sluchovo postihnutých osôb, v priestoroch staníc, zastávok a nástupíšť alebo neposkytuje potrebné informácie týkajúce sa prevádzky dráhy alebo osobnej dopravy na dráhe,

d) nevykonal dostatočné opatrenia na umožnenie používania verejnej osobnej dopravy na dráhe osobám s telesným postihnutím a osobám s detským kočíkom a zvieratami,

e) neposkytol v staniciach alebo v iných budovách v obvode dráhy určených na osobnú dopravu potrebné priestory pre dráhový podnik na zabezpečenie riadneho chodu prevádzky verejnej osobnej dopravy a na poskytovanie služieb cestujúcim,

f) neoznačil zamestnancov, ktorí sú oprávnení v obvode dráhy dávať iným osobám pokyny súvisiace s prevádzkovaním dráhy alebo s dopravou na dráhe,

g) neoznačil názvom prevádzkovanú stanicu alebo zastávku alebo neoznačil smer chodu dráhových vozidiel,

h) neoznačil piktogramom alebo slovným vyjadrením priestory v obvode dráhy, ktoré nie sú prístupné verejnosti alebo v ktorých je podľa zákona zakázané fajčenie a požívanie alkoholických nápojov,

i) neumožnil až do vyčerpania kapacity dráhy za rovnakých a nediskriminačných podmienok prístup na dráhu všetkým žiadateľom, ktorí spĺňajú požiadavky na užívanie dráhy; v železničnej doprave žiadateľom s licenciou a bezpečnostným osvedčením,

j) bez vážneho dôvodu zastavil alebo obmedzil dopravu na dráhe alebo nezabezpečil minimálny rozsah dopravy na dráhe počas štrajku zamestnancov,

k) nevypracoval alebo neudržiava v aktuálnom stave zoznam pracovných pozícií a činností vyžadujúcich odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychologickú spôsobilosť alebo neurčil obsahové zameranie odbornej prípravy v poverenom vzdelávacom zariadení, alebo nezabezpečil, aby sa zamestnanci podrobili odbornej príprave a skúške na získanie dokladu o odbornej spôsobilosti alebo pravidelných odborných školení na udržanie odbornej spôsobilosti.

(9) Regulačný orgán uloží pokutu od 1 000 eur do 15 000 eur manažérovi infraštruktúry alebo železničnému podniku, ktorý

a) nevypracoval podnikateľský plán,

b) nespravuje náležite alebo neprevádzkuje železničnú infraštruktúru, najmä nezabezpečuje jej údržbu a investície do jej modernizácie alebo významnej obnovy,

c) prideľuje kapacitu infraštruktúry diskriminačne a nespravodlivo alebo v rozpore s rámcovými pravidlami určenými regulačným orgánom,

d) nevypracoval podmienky používania železničnej siete, nepostupuje podľa nich alebo postupuje diskriminačne a nespravodlivo, čím spôsobuje nedostatky v plánovaní medzinárodných vlakových trás, v podávaní a vybavovaní žiadostí o pridelenie železničnej infraštruktúry alebo v zostavovaní cestovného poriadku,

e) obmedzuje bez zákonného dôvodu alebo bez rozhodnutia regulačného orgánu právo prístupu na železničnú infraštruktúru a k železničným službám alebo neumožňuje prístup k minimálnemu prístupovému balíku a traťovému prístupu k servisným zariadeniam,

f) nespolupracuje s manažérmi nadväzujúcich železničných infraštruktúr pri prideľovaní kapacity na viacerých železničných sieťach, a tým sťažuje organizovanie medzinárodných vlakových trás,

g) nepostupuje podľa pravidiel zostavovania cestovného poriadku, najmä jeho prerokúvania a koordinácie, alebo nevyhlásil preťaženú infraštruktúru, nevypracoval kapacitnú analýzu a plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry,

h) nevypracoval havarijný plán na riešenie núdzových situácií,

i) nedodržiava rozhodnutia regulačného orgánu.

(10) Vyšetrovací orgán uloží pokutu od 1 000 eur do 15 000 eur prevádzkovateľovi dráhy a dráhovému podniku, ktorý

a) neposkytol vyšetrovaciemu orgánu alebo policajnému orgánu technickú pomoc a informácie potrebné na vyšetrenie nehody alebo mimoriadnej udalosti,

b) nezisťuje príčiny nehody alebo mimoriadnej udalosti alebo neoznámil vyšetrovaciemu orgánu vážnu nehodu alebo mimoriadnu udalosť s následkami vážnej nehody,

c) nevypracoval havarijný plán pre prípad nehody alebo mimoriadnej udalosti alebo nevydal vnútorný predpis upravujúci postupy zisťovania príčin nehôd a mimoriadnych udalostí, spôsob ohlasovania ich vzniku, úlohy organizačných zložiek a dráhových podnikov zúčastnených na zisťovaní príčin,

d) nedbá o prevenciu vzniku nehôd pravidelným školením zamestnancov.

(11) Vyšetrovací orgán uloží pokutu od 800 eur do 10 000 eur manažérovi infraštruktúry a železničnému podniku, ktorý

a) neohlási okamžite po zistení nehodu alebo mimoriadnu udalosť koordinačnému stredisku integrovaného záchrannému systému a vyšetrovaciemu orgánu,

b) nezaistil miesto nehody alebo mimoriadnej udalosti pred inými osobami alebo menil pôvodný stav bez vážneho dôvodu alebo nezdokumentoval pôvodný stav na mieste,

c) nevedie vlastné zisťovanie príčin nehody alebo mimoriadnej udalosti alebo o prijatých opatreniach neinformuje vyšetrovací orgán.

(12) Regulačný orgán uloží pokutu od 1 000 eur do 15 000 eur manažérovi infraštruktúry, ktorý

a) určil úhradu mimo regulačného rámca určeného regulačným orgánom,

b) nezabezpečil, aby spoplatňovací systém bol založený na rovnakých princípoch pre celú sieť, alebo aby výsledok spoplatňovacieho režimu boli rovnocenné a nediskriminačné úhrady pre všetky železničné podniky, ktoré zabezpečujú dopravné služby rovnakého druhu na podobnej časti trhu železničnej dopravy, a aby úhrady boli skutočne uplatňované v súlade s pravidlami určenými v podmienkach používania železničnej siete,

c) neposkytol železničnému podniku potrebné informácie o jednotlivých úhradách za poskytované služby podľa prílohy č. 13 časti B,

(13) Konanie o uložení pokuty podľa odsekov 1 až 12 možno začať do šiestich mesiacov odo dňa, keď sa správny orgán o správnom delikte dozvedel, najneskôr do troch rokov odo dňa, keď k správnemu deliktu došlo. Ak ide o trvajúcu činnosť alebo opomenutie, lehota začne plynúť posledným dňom skončenia trvajúcej činnosti alebo opomenutia, ktorá je správnym deliktom.

(14) Správny orgán je pri určení výšky pokuty povinný zohľadniť okolnosti, za ktorých k správnemu deliktu došlo, najmä závažnosť následkov na prevádzku dráhy a na dopravu na dráhe, na trvanie protiprávneho stavu, ako aj na to, či ide o opakované konanie alebo opomenutie. Ak ide o opakovaný správny delikt tej istej osoby do dvoch rokov od právoplatnosti predchádzajúceho rozhodnutia, možno uložiť pokutu až do výšky dvojnásobku sadzby podľa odsekov 1 až 12.

(15) Výnos pokút je príjmom štátneho rozpočtu. Ak pokutu uložil vyšší územný celok, je jej výnos príjmom jeho rozpočtu.

SIEDMA ČASŤ
SPOLOČNÉ, PRECHODNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

§ 110
Spoločné ustanovenia

(1) Bezúhonným na účely tohto zákona je ten, kto nebol právoplatne odsúdený za úmyselný trestný čin alebo za nedbanlivostný trestný čin, ktorého skutková podstata súvisí s výkonom funkcie alebo s prevádzkou dráhy, s dopravou na dráhe, s vedením dráhového vozidla alebo s daňovými a poplatkovými povinnosťami voči verejnému rozpočtu, alebo uložený trest bol zahladený, alebo komu nebol právoplatne uložený v trestnom konaní trest zákazu činnosti alebo v priestupkovom konaní sankcia zákazu činnosti alebo už uplynula lehota zákazu. Bezúhonnosť sa preukazuje výpisom z registra trestov, ktorý nie je starší ako tri mesiace.

(2) Členským štátom sa na účely tohto zákona rozumie

a) členský štát Európskej únie okrem Cyperskej republiky a Maltskej republiky,

b) štát, ktorý je zmluvnou stranou Zmluvy o Európskom hospodárskom priestore, okrem Islandskej republiky, a

c) Švajčiarska konfederácia.

(3) Ak to nevylučuje povaha veci a ak osobitný zákon neustanovuje inak,[36]) ustanovenia druhej časti o vyšetrovaní nehôd a mimoriadnych udalostí v existujúcom železničnom systéme sa primerane použijú aj na vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí, ku ktorým došlo na dráhach mimo existujúceho železničného systému, a mimoriadnych udalostí v prevádzke určených technických zariadení podľa prvej časti.

§ 111
Procesné ustanovenia

(1) Ak ďalej nie je ustanovené inak, na konania podľa tohto zákona sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní. Všeobecný predpis o správnom konaní sa nevzťahuje na postupy manažéra infraštruktúry pri prideľovaní kapacity infraštruktúry, pri príprave cestovného poriadku siete, pri príprave podmienok používaní siete.

(2) Ak v tomto zákone nie je ustanovená iná lehota na rozhodnutie, lehota na rozhodnutie je 60 dní odo dňa začatia konania na návrh. Ak je v konaní potrebné na získanie podkladu na rozhodnutie obstarať znalecký posudok, vykonať skúšku subsystému, komponentu alebo analýzu vzorky trosiek alebo vraku dráhového vozidla, vykonať štátny dozor alebo vyšetrovanie, čas potrebný na ich získanie alebo vykonanie sa do tejto lehoty nezaráta.

(3) Proti rozhodnutiam úradu možno podať rozklad; to neplatí, ak ide o rozhodnutie úradu ako špeciálneho stavebného úradu. O rozklade rozhoduje predseda úradu na návrh ním zriadenej osobitnej komisie.

§ 112
Prechodné ustanovenia

(1) Úradom podľa tohto zákona je Úrad pre reguláciu železničnej dopravy zriadený podľa doterajších predpisov.

(2) Funkčné obdobie predsedu úradu a podpredsedu úradu uplynie uplynutím obdobia, na ktoré boli vymenovaní podľa doterajších predpisov.

(3) Povolenia na prevádzkovanie dráhy, bezpečnostné povolenia, bezpečnostné osvedčenia a iné právoplatné rozhodnutia a cenové výnosy, ako aj všetky druhy preukazov, osvedčení a iných obdobných dokladov vydané podľa doterajších predpisov zostávajú v platnosti až do uplynutia ich platnosti, alebo do ich zrušenia v konaniach podľa tohto zákona.

(4) Konania začaté podľa doterajších predpisov sa dokončia podľa tohto zákona. V konaní o priestupku alebo o inom správnom delikte možno uložiť len sankciu v sume, ktorú pripúšťajú predpisy v čase spáchania priestupku alebo iného správneho deliktu prepočítané na eurá podľa konverzného kurzu.

(5) Úhrady manažérovi infraštruktúry na zabezpečenie vyrovnaného hospodárenia vo výške fixných nákladov vynaložených na prevádzku železničnej infraštruktúry poskytuje ministerstvo do 31. decembra 2011 len do výšky schválenej na tento účel v zákone o štátnom rozpočte na príslušný rozpočtový rok.

(6) Úhrady za prístup a používanie železničnej infraštruktúry a za služby poskytované v minimálnom prístupovom balíku a traťovom prístupe k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb podľa prílohy č. 13 časti B prvého a druhého bodu podľa § 53 sa určujú od 1. januára 2011; dovtedy sa postupuje podľa cenových predpisov o regulácii cien za používanie železničnej dopravnej cesty vo vnútroštátnej doprave osôb a nákladov v znení platnom k 1. januáru 2010.

§ 113

Týmto zákonom sa preberajú právne akty Európskych spoločenstiev a Európskej únie uvedené v prílohe č. 15.

§ 114
Zrušovacie ustanovenia

Zrušujú sa:

1. 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., zákona č. 725/2004 Z. z., zákona č. 109/2005 Z. z., zákona č. 466/2005 Z. z., zákona č. 479/2005 Z. z., zákona č. 1/2007 Z. z., zákona č. 109/2007 Z. z. a zákona č. 330/2007 Z. z.
2. Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 594/2006 Z. z. o technických požiadavkách interoperability systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 619/2007 Z. z.
3. Vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 61/1982 Zb. o určených technických zariadeniach.
4. Vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 72/1984 Zb. o podmienkach spôsobilosti kontejnerov ISO radu 1 na bezpečnú a plynulú prevádzku.
5. Vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 7/1988 Zb. o križovaní pozemných komunikácií s dráhami na úrovni koľají.
6. Vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 38/1990 Zb., ktorou sa ustanovujú niektoré podmienky na zaistenie bezpečnej a plynulej prevádzky zdvíhacích zariadení pre manipuláciu s kontejnermi ISO radu 1.
7. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 249/1997 Z. z. o vzore na vyhotovenie prepravného poriadku na dráhach.
8. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 250/1997 Z. z., ktorou sa vydáva dopravný poriadok dráh.

9. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 113/1999 Z. z. o vystrojení a označení zamestnancov prevádzkovateľa dráhy a prevádzkovateľa dopravy na dráhe.
10. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 499/2007 Z. z. o zdravotnej, zmyslovej a psychologickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe.
11. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 19 239/74 zo 17. júla 1974 o lehotách dozornej činnosti štátneho odborného technického dozoru (registrovaná v čiastke 15/1974 Zb.).
12. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 26 049/76 z 29. decembra 1976, ktorou sa vydáva Skúšobný poriadok pre vodičov, sprievodcov, dispečerov, výpravcov a pracovníkov prepravnej kontroly mestskej hromadnej prepravy (registrovaná v čiastke 8/1977 Zb.) v znení úpravy Federálneho ministerstva dopravy z 12. februára 1982 č. 7129/1982-025 (registrovanej v čiastke 9/1982 Zb.).
13. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 19 022/1978 z 25. septembra 1978 o odbornej spôsobilosti v elektrotechnike na dráhach (registrovaná v čiastke 32/1978 Zb.).
14. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 9737/84-025 z 8. októbra 1984 o prepravách vojenských kontajnerových zásielok (registrovaná v čiastke 22/1984 Zb.).
15. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 5095/85-ÚÚŽZ z 20. júna 1985, ktorou sa vydávajú smernice o zdravotnej spôsobilosti pracovníkov na železniciach (registrovaná v čiastke 16/1985 Zb.).
16. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 8969/1985-025 zo 4. decembra 1985, ktorou sa určujú niektoré podmienky výkonu štátneho odborného technického dozoru na zaistenie bezpečnosti kontajnerov ISO radu 1 v prevádzke (registrovaná v čiastke 24/1985 Zb.).
17. Úprava Federálneho ministerstva č. 25 188/76-025 o Pravidlách technickej prevádzky železníc (registrovaná v čiastke 3/1977 Zb.).
18. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 25 110/77-025 o pravidlách technickej prevádzky lanových dráh (registrovaná v čiastke 11/1978 Zb.).
19. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 16 349/79 o pravidlách technickej prevádzky vlečiek (registrovaná v čiastke 27/1979 Zb.).
20. Výnos Úradu pre reguláciu železničnej dopravy č. 654/2005 Z. z., ktorým sa ustanovuje rozsah regulácie cien v železničnej doprave.
21. Pravidlá technickej prevádzky mestských dráh vydané Ministerstvom dopravy (registrované v čiastke 25/1970 Zb.) v znení úpravy č. 10461/70-SMD vydanej Ministerstvom dopravy, v znení úpravy č. 8632/72-25 vydanej Federálnym ministerstvom dopravy (registrovanej v čiastke 7/1972 Zb.) a úpravy č. 12445/77 vydanej Federálnym ministerstvom dopravy (registrovanej v čiastke 12/1977 Zb.).

Čl. II

Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení zákona Slovenskej národnej rady č. 139/1982 Zb., zákona č. 103/1990 Zb., zákona č. 262/1992 Zb., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 136/1995 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 199/1995 Z. z., nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky č. 286/1996 Z. z., zákona č. 229/1997 Z. z., zákona č. 175/1999 Z. z., zákona č. 237/2000 Z. z., zákona č. 416/2001 Z. z., zákona č. 553/2001 Z. z., nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky č. 217/2002 Z. z., zákona č. 103/2003 Z. z., zákona č. 245/2003 Z. z., zákona č. 417/2003 Z. z., zákona č. 608/2003 Z. z., zákona č. 541/2004 Z. z., zákona č. 290/2005 Z. z., zákona č. 479/2005 Z. z., zákona č. 24/2006 Z. z., zákona č. 218/2007 Z. z., zákona č. 540/2008 Z. z. a zákona č. 66/2009 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. V § 108 ods. 2 písmeno l) znie:

„l) stavby dráhy a jej súčastí a stavby v ochrannom pásme dráhy, ktoré slúžia prevádzke dráhy alebo doprave na dráhe, na účely prístupu k dráhe alebo k jej súčasti alebo na účel

zabezpečenia prevádzky dráhy alebo dopravy na dráhe,[10h])“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 10h znie:

„10h) § 11 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov.“.

2. V § 126 ods. 1 sa za slovo „dráhach“ vkladajú slová „a o doprave na dráhach“.

Čl. III

Zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení zákona Slovenskej národnej rady č. 524/1990 Zb., zákona Slovenskej národnej rady č. 266/1992 Zb., zákona Slovenskej národnej rady č. 295/1992 Zb., zákona Slovenskej národnej rady č. 511/1992 Zb., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 237/1993 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 42/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 248/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 249/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 250/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 202/1995 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 207/1995 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 265/1995 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 285/1995 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 160/1996 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 168/1996 Z. z., zákona č. 143/1998 Z. z., nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky č. 319/1998 Z. z., zákona č. 298/1999 Z. z., zákona č. 313/1999 Z. z., zákona č. 195/2000 Z. z., zákona č. 211/2000 Z. z., zákona č. 367/2000 Z. z., zákona č. 122/2001 Z. z., zákona č. 223/2001 Z. z., zákona č. 253/2001 Z. z., zákona č. 441/2001 Z. z., zákona č. 490/2001 Z. z., zákona č. 507/2001 Z. z., zákona č. 139/2002 Z. z., zákona č. 422/2002 Z. z., zákona č. 190/2003 Z. z., zákona č. 430/2003 Z. z., zákona č. 510/2003 Z. z., zákona č. 515/2003 Z. z., zákona č. 534/2003 Z. z., zákona č. 364/2004 Z. z., zákona č. 533/2004 Z. z., zákona č. 656/2004 Z. z., zákona č. 570/2005 Z. z., zákona č. 650/2005 Z. z., zákona č. 211/2006 Z. z., zákona č. 224/2006 Z. z., zákona č. 250/2007 Z. z., zákona č. 547/2007 Z. z., zákona č. 666/2007 Z. z., zákona č. 86/2008 Z. z., zákona č. 245/2008 Z. z., zákona č. 298/2008 Z. z., zákona č. 445/2008 Z. z., zákona č. 479/2008 Z. z., zákona č. 491/2008 Z. z., zákona č. 8/2009 Z. z., zákona č. 70/2009 Z. z., zákona č. 72/2009 Z. z., zákona č. 191/2009 Z. z., zákona č. 206/2009 Z. z., zákona č. 387/2009 Z. z. a zákona č. 465/2009 Z. z. sa mení takto:

1. § 23 sa vypúšťa.
2. V § 52 písm. c) sa slová „predpisov o bezpečnosti“ nahrádzajú slovami „predpisov o železničných dráhach a o bezpečnosti“.

Čl. IV

Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 123/1996 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 224/1996 Z. z., zákona č. 70/1997 Z. z., zákona č. 1/1998 Z. z., zákona č. 232/1999 Z. z., zákona č. 3/2000 Z. z., zákona č. 142/2000 Z. z., zákona č. 211/2000 Z. z., zákona č. 468/2000 Z. z., zákona č. 553/2001 Z. z., zákona č. 96/2002 Z. z., zákona č. 118/2002 Z. z., zákona č. 215/2002 Z. z., zákona č. 237/2002 Z. z., zákona č. 418/2002 Z. z., zákona č. 457/2002 Z. z., zákona č. 465/2002 Z. z., zákona č. 477/2002 Z. z., zákona č. 480/2002 Z. z., zákona č. 190/2003 Z. z., zákona č. 217/2003 Z. z., zákona č. 245/2003 Z. z., zákona č. 450/2003 Z. z., zákona č. 469/2003 Z. z., zákona č. 583/2003 Z. z., zákona č. 5/2004 Z. z., zákona č. 199/2004 Z. z., zákona č. 204/2004 Z. z., zákona č. 347/2004 Z. z., zákona č. 382/2004 Z. z., zákona č. 434/2004 Z. z., zákona č. 533/2004 Z. z., zákona č. 541/2004 Z. z., zákona č. 572/2004 Z. z., zákona č. 578/2004 Z. z., zákona č. 581/2004 Z. z., zákona č. 633/2004 Z. z., zákona č. 653/2004 Z. z., zákona č. 656/2004 Z. z., zákona č. 725/2004 Z. z., zákona č. 5/2005 Z. z., zákona č. 8/2005 Z. z., zákona č. 15/2005 Z. z., zákona č. 93/2005 Z. z., zákona č. 171/2005 Z. z., zákona č. 308/2005 Z. z., zákona č. 331/2005 Z. z., zákona č. 341/2005 Z. z., zákona č. 342/2005 Z. z., zákona č. 473/2005 Z. z., zákona č. 491/2005 Z. z., zákona č. 538/2005 Z. z., zákona č. 558/2005 Z. z., zákona č. 572/2005 Z. z., zákona

č. 573/2005 Z. z., zákona č. 610/2005 Z. z., zákona č. 14/2006 Z. z., zákona č. 15/2006 Z. z., zákona č. 24/2006 Z. z., zákona č. 117/2006 Z. z., zákona č. 124/2006 Z. z., zákona č. 126/2006 Z. z., zákona č. 224/2006 Z. z., zákona č. 342/2006 Z. z., zákona č. 672/2006 Z. z., zákona č. 693/2006 Z. z., zákona č. 21/2007 Z. z., zákona č. 43/2007 Z. z., zákona č. 95/2007 Z. z., zákona č. 193/2007 Z. z., zákona č. 220/2007 Z. z., zákona č. 279/2007 Z. z., zákona č. 295/2007 Z. z., zákona č. 309/2007 Z. z., zákona č. 342/2007 Z. z., zákona č. 343/2007 Z. z., zákona č. 344/2007 Z. z., zákona č. 355/2007 Z. z., zákona č. 358/2007 Z. z., zákona č. 359/2007 Z. z., zákona č. 460/2007 Z. z., zákona č. 517/2007 Z. z., zákona č. 537/2007 Z. z., zákona č. 548/2007 Z. z., zákona č. 571/2007 Z. z., zákona č. 577/2007 Z. z., zákona č. 647/2007 Z. z., zákona č. 661/2007 Z. z., zákona č. 92/2008 Z. z., zákona č. 112/2008 Z. z., zákona č. 167/2008 Z. z., zákona č. 214/2008 Z. z., zákona č. 264/2008 Z. z., zákona č. 405/2008 Z. z., zákona č. 408/2008 Z. z., zákona č. 451/2008 Z. z., zákona č. 465/2008 Z. z., zákona č. 495/2008 Z. z., zákona č. 514/2008 Z. z., zákona č. 8/2009 Z. z., zákona č. 45/2009 Z. z., zákona č. 188/2009 Z. z., zákona č. 191/2009 Z. z., zákona č. 274/2009 Z. z., zákona č. 292/2009 Z. z., zákona č. 304/2009 Z. z., zákona č. 305/2009 Z .z., zákona č. 307/2009 Z. z., zákona č. 465/2009 Z. z. a zákona č. 478/2009 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. V prílohe položke 70 sa pripájajú písmená i) a j), ktoré znejú:

„i)	Povolenie skúšky koľajového vozidla pre železničné dráhy počas chodu (jazdy)	15 eur;
j)	Vydanie druhého originálu dokladu o schválení typu podľa písmen a) až h)	7 eur.“.

2. V prílohe položke 71 sa pripájajú písmená e) až o), ktoré znejú:

„e)	Pridelenie skratky vlastníka železničného vozidla	115 eur;
f)	Zmena registračných údajov vlastníka železničného vozidla	40 eur;
g)	Zrušenie skratky vlastníka železničného vozidla	20 eur;
h)	Povolenie na uvedenie dráhového vozidla do prevádzky	40 eur;
i)	Zmena povolenia na uvedenie dráhového vozidla do prevádzky	15 eur;
j)	Pridelenie evidenčného čísla železničnému vozidlu	40 eur;
k)	Zmena alebo zrušenie evidenčného čísla železničného vozidla	15 eur;
l)	Zaevidovanie železničného vozidla do národného registra železničných vozidiel	40 eur;
m)	Dodatočné povolenie na uvedenie železničného vozidla do prevádzky, ktoré má povolenie na uvedenie do prevádzky v železničnom systéme vydané v inom členskom štáte	65 eur;
n)	Zmena alebo zrušenie dodatočného povolenia podľa písmena m)	20 eur;
o)	Vydanie duplikátu dokladu podľa písmen e) až k) a písmen m) a n)	7 eur.“.

3. V prílohe položke 75 písm. c) sa slová „dopravcu na celoštátnej alebo regionálnej dráhe“ nahrádzajú slovami „železničný podnik“.

4. V prílohe položke 75 sa pripájajú písmená d) až i), ktoré znejú:

„d)	Vydanie bezpečnostného povolenia pre manažéra infraštruktúry	200 eur;
e)	Zmena alebo zrušenie bezpečnostného osvedčenia podľa písmena c), alebo bezpečnostného povolenia podľa písmena d)	15 eur;
f)	Vydanie preukazu rušňovodiča	30 eur;
g)	Zmena alebo zrušenie preukazu rušňovodiča podľa písmena f)	15 eur;
i)	Vydanie duplikátu podľa písmen c) až g)	7 eur.“.

5. V prílohe položke 89 písmená a) a b) znejú:

„a)	Vydanie povolenia na prevádzkovanie	
	1. železničnej trate	500 eur;

	2.	špeciálnej dráhy, lanovej dráhy	500 eur;
	3.	električkovej dráhy, trolejbusovej dráhy a siete týchto dráh	500 eur;
	4.	vlečky	200 eur;
b)	Udelenie licencie na prevádzkovanie dopravy		
	1.	na železničných tratiach	500 eur;
	2.	na špeciálnej dráhe, lanovej dráhe	300 eur;
	3.	na sieti električkových dráh a trolejbusových dráh	300 eur;
	4.	na jednej linke električkovej dráhy alebo trolejbusovej dráhy	100 eur.“.

Čl. V

Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení zákona č. 196/2000 Z. z., zákona č. 276/2001 Z. z., zákona č. 436/2002 Z. z., zákona č. 465/2002 Z. z., zákona č. 520/2003 Z. z., zákona č. 523/2004 Z. z., zákona č. 68/2005 Z. z., zákona č. 117/2006 Z. z., zákona č. 659/2007 Z. z., zákona č. 382/2008 Z. z. a zákona č. 488/2009 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. V § 1 ods. 3 sa pred slová „a medzinárodné tarify“ vkladajú slová „základné cestovné a osobitné cestovné za dopravné služby vykonávané na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave,“.
2. Poznámka pod čiarou k odkazu 1 sa dopĺňa citáciou „zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov.“.
3. V § 4a ods. 2 písm. e) sa vypúšťajú slová „za prevádzkovanie dopravy na železničnej dráhe[7a])“, ako aj odkaz a poznámka pod čiarou 7a.
4. V poznámke pod čiarou k odkazu 18a sa vypúšťa citácia: „Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov.“.
5. V § 23e ods. 1 a 2 sa slová „skončenia obdobia povinného vykonávania duálneho zobrazovania cien[22])“ nahrádzajú slovami „31. decembra 2010“ a v odseku 1 sa slová „písm. b) a c)“ nahrádzajú slovami „písm. b), c) a f).“.
   Poznámka pod čiarou k odkazu 22 sa vypúšťa.
6. Za § 23e sa vkladá § 23f, ktorý vrátane nadpisu znie:

„§ 23f
Prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 1. januára 2010

(1) Konania o porušení cenovej disciplíny začaté pred 1. januárom 2010 dokončia cenové kontrolné orgány v rozsahu svojej pôsobnosti podľa tohto zákona podľa doterajších predpisov.

(2) Cenové kontrolné orgány vykonávajú od 1. januára 2010 kontrolu v rozsahu kompetencií ustanovených v § 20 ods. 3 až 6 a § 23e a podľa § 11 ods. 2 aj za obdobie pred 1. januárom 2010.“.

Čl. VI

Zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 37/2002 Z. z., zákona č. 136/2004 Z. z., zákona č. 544/2004 Z. z., zákona č. 479/2005 Z. z., zákona č. 11/2006 Z. z. a zákona č. 278/2009 Z. z. sa dopĺňa takto:

Za § 56 sa vkladá § 56a, ktorý vrátane nadpisu znie:

„§ 56a
Poskytovanie dotácií v oblasti civilného letectva

(1) Ministerstvo môže na základe písomnej žiadosti letiskovej spoločnosti alebo poskytovateľa leteckých navigačných služieb poskytnúť dotáciu na účely bezpečnej prevádzky, správy, údržby a investícií do letiskovej infraštruktúry, bezpečnostnej ochrany letísk a riadenia a vybavenia letov oslobodených od odplát, ak tým nebudú dotknuté pravidlá poskytovania štátnej pomoci podľa osobitného predpisu.[14a]) Na poskytovanie dotácií sa vzťahuje osobitný predpis.[14b])

(2) Po schválení žiadosti o dotáciu ministerstvo dotáciu poskytne na základe zmluvy o poskytnutí dotácie uzatvorenej medzi ministerstvom a prijímateľom dotácie.

(3) Podrobnosti o poskytovaní dotácií a náležitostiach žiadosti a zmluvy o poskytnutí dotácie ustanoví všeobecne záväzný právny predpis, ktorý vydá ministerstvo.“.

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

„14a) Čl. 87 až 89 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva v platnom znení.
Zákon č. 231/1999 Z. z. o štátnej pomoci v znení neskorších predpisov.

14b) § 8a zákona č. 523/2004 Z. z. v znení zákona č. 383/2008 Z. z.“.

Čl. VII
Účinnosť

Tento zákon nadobúda účinnosť 1. januára 2010 okrem článku I § 114 dvadsiateho bodu, ktorý nadobúda účinnosť 1. januára 2011.

Ivan Gašparovič v. r.

Pavol Paška v. r.

Robert Fico v. r.

Príloha č. 1
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

SUBSYSTÉMY

1. Zoznam subsystémov

Železničný systém sa člení na tieto subsystémy:

1.1 v štrukturálnej oblasti

a) na železničnú infraštruktúru,

b) na energie,

c) na systém riadenie-zabezpečenie a návestenie,

d) na vozidlový park železničných vozidiel;

1.2 vo funkčnej oblasti

a) na prevádzku a riadenie dopravy,

b) na údržbu a

c) na telematické aplikácie v osobnej doprave a v nákladnej doprave.

2. Opis subsystémov

Zoznam komponentov a aspektov týkajúcich sa interoperability vyplynie pre každý subsystém z technickej špecifikácie interoperability. Bez ohľadu na to, v akom poradí budú komponenty a aspekty uvedené v technickej špecifikácii interoperability, subsystémy zahŕňajú najmä:

2.1 Železničnú infraštruktúru – železničné trate, výhybky, inžinierske stavby (najmä mosty a tunely), pridruženú infraštruktúru stanice (najmä nástupištia, prístupové zóny vrátane potrieb osôb so zníženou pohyblivosťou), bezpečnostné zariadenia a ochranné zariadenia.

2.2 Energiu – elektrifikačný systém, vrátane nadzemného vedenia a vo vlaku umiestnenej súčasti zariadenia na meranie elektrickej spotreby.

2.3 Systém riadenie-zabezpečenie a návestenie – všetky zariadenia potrebné na zaistenie bezpečnosti a riadenia pohybu vlakov schválených na prevádzku v železničnej infraštruktúre.

2.4 Prevádzku a riadenie dopravy – postupy a zariadenia umožňujúce koherentnú prevádzku rôznych štrukturálnych subsystémov tak počas bežnej prevádzky, ako aj počas mimoriadnej prevádzky, vrátane zostavovania a riadenia vlakov, plánovania a riadenia železničnej dopravy.

Na prevádzkovanie cezhraničnej železničnej dopravy sa môže vyžadovať odborná kvalifikácia.

2.5 Vozidlový park – štruktúra, systém riadenia a zabezpečenia pre všetky vlakové zariadenia, zariadenia zberačov prúdu, trakčné jednotky a jednotky na premenu energie, brzdové zariadenia, ťahadlové mechanizmy, pojazdné zariadenia (najmä podvozky a nápravy) a zavesenia, dvere, rozhrania človek/stroj (vodič, vlakový personál a cestujúci, vrátane potrieb pre osoby so zníženou pohyblivosťou), pasívne a aktívne bezpečnostné zariadenia a potreby pre zdravie cestujúcich a vlakového personálu.

2.6 Údržba – postupy a s nimi súvisiace zariadenia, logistické strediská pre údržbárske práce a rezervy, ktoré umožnia vykonávať povinnú nápravnú a preventívnu údržbu s cieľom zabezpečiť interoperabilitu v určenej časti siete a zaručiť požadovanú výkonnosť.

2.7 Telematické aplikácie – v súlade s členením systému transeurópskych železníc tento subsystém tvoria

a) aplikácie v osobnej doprave, vrátane systémov poskytujúcich cestujúcim informácie pred cestou a počas cesty, systémov rezervácie a platenia, manažmentu batožiny

a manažmentu spojení medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy,

b) aplikácie v nákladnej doprave, vrátane informačných systémov (najmä monitorovania nákladu a vlakov v reálnom čase), systémov zoraďovania (zriaďovania a rozraďovania), systémov rezervácie, platenia a fakturácie, riadenia nadväzností s ostatnými druhmi dopravy a vypracúvania elektronických sprievodných dokladov.

Príloha č. 2
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

SYSTÉM TRANSEURÓPSKYCH ŽELEZNÍC

1. Systém transeurópskych konvenčných železníc určený v rozhodnutí Komisie (ES) č. 1692/96/ES

   1.1 Sieť – železničná infraštruktúra na konvenčných železničných tratiach transeurópskej dopravnej siete sa člení na

   a) železničné trate určené na verejnú osobnú dopravu,

   b) železničné trate určené na zmiešanú dopravu (osobnú dopravu a nákladnú dopravu),

   c) železničné trate špeciálne projektované alebo zmodernizované pre nákladnú dopravu,

   d) uzly verejnej osobnej dopravy,

   e) uzly nákladnej dopravy, vrátane prekladísk kombinovanej dopravy a intermodálnych terminálov a

   f) spojovacie železničné trate medzi prvkami uvedenými v písmenách a) až e).

   Železničná infraštruktúra na konvenčných železničných tratiach zahŕňa železničné trate vybudované na rýchlosť najviac 200 km/hod.

   Táto sieť zahŕňa systémy riadenia dopravy, systémy určovania polohy a navigačné systémy, technické zariadenia na spracúvanie údajov a telekomunikačné zariadenia určené pre diaľkovú osobnú dopravu a pre nákladnú dopravu, aby bola zaručená bezpečná a vyvážená prevádzka celej siete a efektívne riadenie dopravy.

   1.2 Železničné vozidlá – systém zahŕňa všetky železničné vozidlá, ktoré sú spôsobilé premávať na celej transeurópskej konvenčnej železničnej sieti alebo na jej časti, vrátane motorových a elektrických vlakov, dieselových a elektrických rušňov a iných hnacích železničných vozidiel, osobných vozňov a nákladných vozňov, vrátane vozňov na prepravu nákladných automobilov. Zahrnuté medzi ne môžu byť mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry.

   Všetky uvedené železničné vozidlá možno členiť na vozidlá pre medzinárodnú dopravu a na vozidlá pre vnútroštátnu dopravu.

2. Systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc určený v rozhodnutí Komisie (ES) č. 1692/96/ES

   2.1 Sieť – železničná infraštruktúra na vysokorýchlostných železničných tratiach transeurópskej dopravnej siete zahŕňa

   a) špeciálne vybudované vysokorýchlostné železničné trate na rýchlosti, ktoré sa rovnajú alebo sú vyššie ako 250 km/hod.,

   b) špeciálne modernizované vysokorýchlostné železničné trate na vysoké rýchlosti umožňujúce rýchlosť nad 200 km/hod.,

   c) špeciálne modernizované vysokorýchlostné železničné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfových alebo urbanistických stavebných prekážok, ktorým sa musí rýchlosť podľa okolností prispôsobovať.

   Medzi železničné trate uvedené v písmene c) patria aj prepájacie železničné trate medzi vysokorýchlostnými a konvenčnými sieťami, železničné trate prechádzajúce stanicami, prístupy k terminálom a depám a iné železničné trate, po ktorých premáva vysokorýchlostný vozový park konvenčnou rýchlosťou.

   Táto sieť zahŕňa systémy riadenia dopravy, systémy určovania polohy a navigačné systémy, technické zariadenia na spracovanie údajov a telekomunikačné zariadenia určené

pre dopravu na týchto železničných tratiach, aby bola zaručená bezpečná a vyvážená prevádzka celej siete a efektívne riadenie dopravy.

2.2 Železničné vozidlá – systém zahŕňa železničné vozidlá určené na prevádzku

a) buď pri rýchlosti aspoň 250 km/hod. na špeciálne vybudovaných vysokorýchlostných železničných tratiach, pričom za vhodných okolností môže dosahovať rýchlosť nad 300 km/hod.,

b) alebo pri rýchlostiach od 200 km/hod. na železničných tratiach uvedených v bode 2.1, ak sú kompatibilné s výkonnostnými úrovňami týchto tratí.

Okrem toho železničné vozidlá určené na prevádzku pri maximálnej rýchlosti nižšej ako 200 km/hod., ktoré pravdepodobne budú jazdiť v celej transeurópskej vysokorýchlostnej sieti alebo v jej časti, musia spĺňať požiadavky, ktoré zaisťujú bezpečnú prevádzku v tejto sieti, ak je to v súlade s výkonnostnými úrovňami tejto siete. Technické špecifikácie interoperability pre konvenčné železničné vozidlá preto špecifikujú aj požiadavky na bezpečnú prevádzku konvenčných železničných vozidiel na vysokorýchlostných tratiach.

3. Zlučiteľnosť železničného systému

Kvalita železničnej dopravy závisí okrem iného od dokonalej zlučiteľnosti medzi charakteristikami siete v najširšom zmysle slova, t. j. pevnými časťami všetkých príslušných subsystémov, a charakteristikami železničných vozidiel, vrátane palubných prvkov všetkých príslušných subsystémov. Úrovne výkonu, bezpečnosti, kvality dopravných služieb a nákladov závisia od zlučiteľnosti železničného systému.

4. Rozšírenie rozsahu pôsobnosti

4.1 Podkategórie siete a železničných vozidiel. Rozsah pôsobnosti technických špecifikácií interoperability sa postupne rozšíri na celý existujúci železničný systém. V záujme zabezpečenia nákladovo efektívnej interoperability sa podľa potreby vytvoria ďalšie podkategórie sietí a železničných vozidiel uvedených v tejto prílohe. Ak to bude nevyhnutné, môžu sa funkčné a technické špecifikácie odlišovať podľa podkategórií sietí.

4.2 Vymedzenie nákladov. Analýza nákladov a prínosov navrhovaných opatrení musí vziať do úvahy okrem iného

a) náklady navrhovaného opatrenia,

b) prínos rozšírenia pôsobnosti na osobitné podkategórie sietí a železničných vozidiel pre interoperabilitu,

c) zníženie kapitálových nákladov a úhrad spôsobené úsporami z hromadnej výroby a lepším využívaním železničných vozidiel,

d) zníženie investičných nákladov a nákladov na údržbu a prevádzku spôsobené zlepšením hospodárskej súťaže medzi výrobcami a údržbárskymi podnikmi,

e) environmentálne prínosy spôsobené technickými zlepšeniami existujúceho železničného systému a

f) zvýšenie bezpečnosti prevádzky siete.

Okrem toho sa v tomto posúdení uvedie pravdepodobný vplyv na všetkých prevádzkovateľov a ďalších hospodárskych účastníkov.

Príloha č. 3
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

1. Všeobecné požiadavky

1.1 Bezpečnosť.

1.1.1 Projektovanie, výstavba alebo montáž, údržba a monitorovanie dôležitých bezpečnostných súčastí a najmä súčastí, ktoré sa podieľajú na chode vlaku, musí zaručovať bezpečnosť, ktorá zodpovedá bezpečnostným cieľom určeným pre sieť, vrátane cieľov špecifických pre poruchové situácie.

1.1.2 Parametre styku kolesa a koľajnice musia spĺňať požiadavky stability, ktorá je potrebná na zaručenie bezpečného pohybu vozidla pri maximálnej povolenej rýchlosti. Parametre brzdového systému vozidla musia zaručovať, že je možné zastaviť v určenej brzdnej dráhe z maximálnej povolenej rýchlosti.

1.1.3 Používané komponenty musia byť počas svojej prevádzky odolné voči špecifikovanému bežnému alebo výnimočnému namáhaniu. Vplyvy náhodných porúch na bezpečnosť sa musia obmedziť primeranými prostriedkami.

1.1.4 Projektovanie stabilných zariadení a vozového parku a výber použitých materiálov musí pri požiari obmedzovať tvorbu, šírenie a účinky ohňa a dymu.

1.1.5 Zariadenia určené na manipuláciu zo strany užívateľov musia byť navrhnuté tak, aby nemali negatívny vplyv na bezpečnú prevádzku zariadení ani na zdravie a bezpečnosť užívateľov, ak sa budú používať predvídateľným spôsobom, aj keď nie sú v súlade s vyvesenými pokynmi.

1.2 Spoľahlivosť a použiteľnosť.

Monitorovanie a údržba stabilných alebo pohyblivých súčastí, ktoré sa podieľajú na pohybe vlaku, sa musí organizovať, vykonávať a kvantifikovať tak, aby boli za plánovaných podmienok prevádzkyschopné.

1.3 Zdravie.

1.3.1 Vo vlakoch a v železničnej infraštruktúre sa nesmú požívať materiály, ktoré by podľa spôsobu použitia mohli ohroziť zdravie osôb, ktoré k nim majú prístup.

1.3.2 Takéto materiály sa musia vybrať, spracovať a používať spôsobom, ktorý zabráni emisiám škodlivých a nebezpečných výparov alebo plynov, najmä pri požiari.

1.4 Ochrana životného prostredia.

1.4.1 Ekologický vplyv zariadení a prevádzkovania železničného systému sa musí posúdiť, zhodnotiť a brať do úvahy už v štádiu projektovania tohto systému v súlade s predpismi Európskeho spoločenstva.

1.4.2 Vo vlakoch a v železničnej infraštruktúre sa musia používať materiály, ktoré zabraňujú emisii výparov a plynov, ktoré sú škodlivé a nebezpečné pre životné prostredie, najmä pri požiari.

1.4.3 Vozidlový park železničných vozidiel a energetické napájacie systémy sa musia projektovať a vyrábať tak, aby boli zlučiteľné so zariadeniami, vybavením a verejnými alebo súkromnými sieťami, pri ktorých môže nastať elektromagnetické rušenie.

1.4.4 Prevádzka železničného systému musí rešpektovať povolenú hranicu hluku.

1.4.5 Prevádzka železničného systému za normálneho stavu údržby nesmie spôsobovať neprípustnú úroveň pozemných vibrácií neprijateľných pre činnosti a oblasti v blízkosti železničnej infraštruktúry.

1.5 Technická zlučiteľnosť.

Technické charakteristiky železničnej infraštruktúry a pevných zariadení musia byť

zlučiteľné vzájomne a aj s tými zariadeniami, ktoré sú zabudované vo vlakoch určených na požívanie v existujúcom železničnom systéme.

Ak sa dodržiavanie týchto parametrov na určitých častiach siete ukáže byť problematickým, môžu sa uplatniť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia zlučiteľnosť v budúcnosti.

2. Požiadavky špecifické pre každý subsystém

2.1 Železničná infraštruktúra.

2.1.1 Bezpečnosť. Musia sa vykonať príslušné opatrenia s cieľom zabrániť prístupu k zariadeniam a nežiaducim vniknutiam do zariadení.

Musia sa podniknúť opatrenia s cieľom obmedziť nebezpečenstvá, ktorým sú vystavení ľudia, a to najmä vtedy, keď vlaky prechádzajú cez stanice.

Železničná infraštruktúra, ku ktorej má verejnosť prístup, musí byť navrhnutá a vyrobená tak, aby sa obmedzili všetky bezpečnostné riziká pre ľudí (stabilita, požiar, prístup, evakuácia, nástupištia atď.).

Musia byť určené opatrenia, ktoré vezmú do úvahy mimoriadne bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch a na veľmi dlhých viaduktoch.

2.2 Energia.

2.2.1 Bezpečnosť. Prevádzka energetických napájacích systémov nesmie mať negatívny vplyv na bezpečnosť vlakov, cestujúcich, prevádzkového personálu, obyvateľov žijúcich v blízkosti železničnej trate a iných osôb.

2.2.2 Ochrana životného prostredia. Prevádzkovanie elektrických alebo tepelných energetických systémov nesmie narúšať životné prostredie nad rámec ustanovených limitov.

2.2.3 Technická zlučiteľnosť. Používané elektrické a tepelnoenergetické systémy musia umožňovať vlakom dosahovať špecifikovanú úroveň výkonu, a ak ide o systémy zásobovania elektrickou energiou, musia byť tieto systémy zlučiteľné so zbernými zariadeniami namontovanými na vlakoch.

2.3 Systém riadenie-zabezpečenie a návestenie.

2.3.1 Bezpečnosť. Používané systémy riadenie-zabezpečenie a návestenie musia umožňovať vlakom premávať s takou úrovňou bezpečnosti, ktorá zodpovedá bezpečnostným cieľom vytýčeným pre sieť, a musia zaisťovať bezpečný chod vlakov, ktoré smú premávať v predpokladanej mimoriadnej situácii.

2.3.2 Technická zlučiteľnosť. Nová železničná infraštruktúra a nový vozidlový park vyrobený alebo vyvinutý po schválení zlučiteľných systémov riadenie-zabezpečenie a návestenie musia byť prispôsobené na používanie týchto systémov.

Riadiace, zabezpečovacie a návestné zariadenia inštalované v kabíne vodiča musia umožniť bežnú prevádzku za určených podmienok v celom železničnom systéme.

2.4 Vozidlový park.

2.4.1 Bezpečnosť. Konštrukcie železničných vozidiel a spojení medzi železničnými vozidlami sa musia naprojektovať tak, aby pri zrážke alebo vykoľajení chránili rušňovodiča a priestory pre cestujúcich.
Elektrické zariadenie nesmie narúšať bezpečnosť a činnosť riadiacich, zabezpečovacích a návestných zariadení.
Spôsoby brzdenia a vzniknuté namáhanie musia byť zlučiteľné s konštrukciou koľají, inžinierskymi stavbami tvoriacimi dráhu a návestným systémom.

V záujme ochrany bezpečnosti osôb je nutné podniknúť opatrenia na zabránenie prístupu ku komponentom, ktoré sú pod elektrickým prúdom.

Ak hrozí nebezpečenstvo, zariadenia musia umožniť cestujúcim, aby informovali rušňovodiča, a vlakovému personálu umožniť kontakt s rušňovodičom.

Súčasťou vstupných dverí musí byť otvárací a zatvárací systém, ktorý cestujúcim zaručuje bezpečnosť.

Je nevyhnutné, aby boli k dispozícii označené núdzové východy.

Je nevyhnutné prijať potrebné opatrenia, ktoré zohľadňujú osobitné bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch a na veľmi dlhých viaduktoch.

Vo vlaku musí byť bezpodmienečne núdzový osvetľovací systém s dostatočnou intenzitou a trvaním osvetlenia.

Vo vlakoch musí byť miestny rozhlas, ktorý zabezpečuje informovanosť verejnosti zo strany personálu.

2.4.2 Spoľahlivosť a použiteľnosť. Životne dôležité zariadenia, pohybové, trakčné a brzdové zariadenia, ako aj kontrolný a riadiaci systém sa musia naprojektovať tak, aby v špecifických mimoriadnych podmienkach umožňovali vlaku pokračovať v jazde bez nepriaznivých následkov na zariadenie, ktoré zostalo v prevádzke.

2.4.3 Technická zlučiteľnosť. Elektrické zariadenie musí byť zlučiteľné s prevádzkou riadiacich, zabezpečovacích a návestných zariadení.

Pri elektrickej trakcii musia byť charakteristiky zberných a napájacích zariadení také, aby umožňovali vlakom premávať s využitím energetických napájacích systémov.

Charakteristika vozového parku musí umožňovať jazdu na každej železničnej trati, na ktorej sa predpokladá ich prevádzka pri zohľadnení miestnych klimatických podmienok.

2.4.4 Kontrola. Vlaky musia byť vybavené záznamovým zariadením. Údaje zozbierané týmto zariadením a spracovanie informácií sa musia harmonizovať.

2.5 Údržba.

2.5.1 Zdravie a bezpečnosť. Technické zariadenia a postupy používané v strediskách údržby musia zaistiť bezpečnú prevádzku subsystému a nesmú predstavovať zdravotné a bezpečnostné riziká.

2.5.2 Ochrana životného prostredia. Technické zariadenia a postupy, ktoré sa používajú v strediskách údržby, nesmú presahovať povolené hladiny rušenia okolitého prostredia.

2.5.3 Technická zlučiteľnosť. Zariadenia na údržbu vozového parku musia umožniť vykonávať činnosti zamerané na bezpečnosť, zdravie a pohodlie vo všetkých železničných vozidlách, pre ktoré boli navrhnuté.

2.6 Prevádzka a riadenie dopravy.

2.6.1 Bezpečnosť. Prevádzkové predpisy siete a kvalifikácie rušňovodičov a vlakového personálu, ako aj personálu v riadiacich strediskách sa musia zosúladiť tak, aby sa zaistila bezpečná prevádzka, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky kladené na cezhraničnú dopravu a na vnútroštátnu dopravu.

Údržbárske činnosti a intervaly údržby, školenie a kvalifikácie personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, určené príslušnými prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby, musia zaisťovať vysokú úroveň bezpečnosti.

2.6.2 Spoľahlivosť a použiteľnosť. Údržbárske činnosti a intervaly bežnej údržby, školenie

a kvalifikácie personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, určené prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby, musia zaisťovať vysokú úroveň spoľahlivosti a použiteľnosti systému.

2.6.3 Technická zlučiteľnosť. Prevádzkové predpisy železničnej siete a kvalifikácie rušňovodičov a ostatného vlakového personálu, ako aj prevádzkových manažérov sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila prevádzková účinnosť železničného systému, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky kladené na cezhraničnú dopravu a na vnútroštátnu dopravu.

2.7 Telematické aplikácie pre osobnú dopravu a pre nákladnú dopravu.

2.7.1 Technická zlučiteľnosť. Základné požiadavky na telematické aplikácie zaručujú minimálnu kvalitu prepravy tak pre cestujúcich, ako aj pre odosielateľov a príjemcov tovarov, najmä pokiaľ ide o technickú zlučiteľnosť.[1]) Databázy, softvérové a dátové komunikačné protokoly musia umožniť maximálnu vzájomnú výmenu údajov medzi rôznymi aplikáciami a prevádzkovateľmi a jednoduchý prístup užívateľov k všetkým informáciám okrem dôverných obchodných informácií.

2.7.2 Spoľahlivosť a použiteľnosť. Metódy využívania, riadenia, aktualizovania a uchovávania týchto databáz, softvéru a dátových komunikačných protokolov musia zaručiť účinnosť týchto systémov a kvalitu dopravy.

2.7.3 Zdravie. Rozhrania medzi týmito systémami a užívateľmi musia byť v súlade s predpismi týkajúcimi sa ergonómie a ochrany zdravia.

2.7.4 Bezpečnosť. Na uchovávanie alebo prenos informácií týkajúcich sa bezpečnosti sa musí zabezpečiť vhodná úroveň integrity a spoľahlivosti systému.

1) Napríklad rozhodnutie Komisie 2006/861/ES z 28. júla 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „vozový park – nákladné vozne“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. EÚ L 344, 8. 12. 2006) v znení rozhodnutia Komisie 2009/107/ES z 23. januára 2009 (Ú. v. EÚ L 45,14. 2. 2009).

Príloha č. 4
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

POSTUP ES OVEROVANIA SUBSYSTÉMOV

1. Úvod. ES overovanie subsystémov je postup, v ktorom notifikovaná osoba kontroluje a potvrdzuje, že subsystém spĺňa základné požiadavky a môže sa uviesť do prevádzky.
2. Etapy. Subsystém sa kontroluje v každej z týchto etáp:
   a) v etape celkového projektu,
   b) v etape výrobného procesu; výstavba subsystému vrátane stavebných prác, výroby, montáže komponentov a konečného nastavenia,
   c) v etape záverečného odskúšania subsystému.

   V etape projektovania, vrátane typových skúšok, a vo výrobnej etape žiadateľ môže ako prvý krok požiadať o posúdenie.

   V takomto prípade posúdenie alebo posúdenia vedú k jednému potvrdeniu alebo k niekoľkým potvrdeniam o čiastkovom overení, ktoré vydá notifikovaná osoba podľa výberu žiadateľa. Žiadateľ vyhotoví následne pre relevantné etapy ES vyhlásenie o čiastkovej zhode subsystému.
3. Certifikát. Notifikovaná osoba zodpovedná za ES overenie posúdi projekt a výrobný proces subsystému a vypracuje certifikát o overení určený pre žiadateľa, ktorý potom vypracuje ES vyhlásenie o overení určené pre bezpečnostný orgán v tom členskom štáte, v ktorom je subsystém umiestnený alebo prevádzkovaný.
   Notifikovaná osoba zohľadní potvrdenie o čiastkovom overení a aby mohla vydať certifikát o overení, musí
   a) skontrolovať, či subsystém
      1. spĺňa príslušné potvrdenie o čiastkovom overení, ktoré sa týka projektu a výrobného procesu, ak žiadateľ požiadal notifikovanú osobu o posúdenie obidvoch etáp, alebo
      2. výrobne zodpovedá všetkým aspektom, ktoré potvrdenie o čiastkovom overení týkajúce sa projektovania pokrýva tak, ako bolo žiadateľom vyhotovené, ak žiadateľ požiadal notifikovaný orgán o posúdenie len etapy projektovania,
   b) overiť, či subsystém spĺňa požiadavky technických špecifikácií interoperability, a posúdi projektové a výrobné prvky, ktoré nepokrýva potvrdenie o čiastkovom overení týkajúce sa projektovania a výrobného procesu.
4. Súbor technickej dokumentácie. Súbor technickej dokumentácie je prílohou ES vyhlásenia o overení. Musí obsahovať
   a) pre železničnú infraštruktúru – projektovú dokumentáciu stavieb, záznamy o schválení výkopu a výstuží, záznamy o skúške a kontrole betónu atď.,
   b) pre ostatné subsystémy – celkové a podrobné výkresy v súlade s realizáciou, elektrickými a hydraulickými schémami, schémy kontrolných okruhov, opis systémov spracúvania dát a automatických systémov, prevádzkové a údržbárske príručky atď.,
   c) zoznam komponentov, ktoré sú začlenené do subsystému,
   d) kópie ES vyhlásení o zhode použitých komponentov, ku ktorým sú podľa potreby priložené zodpovedajúce podklady o výpočtoch a kópia záznamov o skúškach a preskúmaniach, ktoré vykonali notifikované osoby na základe spoločných technických špecifikácií,
   e) potvrdenie o čiastkovom overení, ak je k dispozícii, a v tomto prípade aj ES vyhlásenie o čiastkovej zhode subsystému, ktoré sú priložené k ES vyhláseniu o overení, vrátane výsledku overenia ich platnosti zo strany notifikovanej osoby,
   f) osvedčenie notifikovanej osoby príslušnej na ES overenie spolu s výpočtami a kontrasignované touto osobou, v ktorom sa uvedie, že projekt je v súlade s požiadavkami na subsystém, a podľa potreby sa uvedú výhrady zaznamenané počas výkonu činností, ktoré

neboli odvolané do vydania osvedčenia. Prílohou osvedčenia by mali byť správy o kontrole a o audite, ktoré boli vypracované tou istou osobou v súvislosti s overením podľa bodov 5.3 a 5.4.

5. Monitorovanie.

5.1 Cieľom monitorovania je zabezpečiť, aby sa počas výroby subsystému splnili požiadavky zo súboru technickej dokumentácie.

5.2 Notifikovaná osoba zodpovedná za kontrolu výroby subsystému musí mať stály prístup na staveniská, do výrobných dielní, do skladových priestorov a podľa potreby aj do prefabrikovaných a skúšobných zariadení a do ďalších objektov, ktoré uzná za potrebné navštíviť pri plnení svojich úloh. Žiadateľ musí poslať notifikovanej osobe dokumentáciu potrebnú na tento účel, najmä realizačné plány a technické záznamy týkajúce sa subsystému.

5.3 Notifikovaná osoba zodpovedná za kontrolu uskutočňovania výstavby musí v pravidelných intervaloch vykonávať audity, aby potvrdila súlad so základnými požiadavkami. Záznamy o audite musí poskytnúť osobám zodpovedným za uskutočňovanie stavby. Môže požadovať svoju účasť pri určitých etapách stavebných prác.

5.4 Notifikovaná osoba môže vykonať aj neohlásenú návštevu staveniska alebo výrobnej dielne. Počas takejto návštevy môže vykonať úplný alebo čiastkový audit. Notifikovaná osoba musí osobám zodpovedným za uskutočňovanie stavby poskytnúť protokol o kontrole a prípadne aj protokol o audite.

5.5 Ak to príslušné technické špecifikácie vyžadujú, notifikovaná osoba môže s cieľom vydať ES vyhlásenie o vhodnosti na použitie monitorovať subsystém, v ktorom je zabudovaný komponent, aby sa mohla posúdiť vhodnosť jeho použitia v železničnom prostredí.

6. Predkladanie. Úplný súbor dokumentácie podľa bodu 4 sa musí odovzdať žiadateľovi ako príloha k potvrdeniu o čiastkovom overení, ktoré vydala na to príslušná notifikovaná osoba, alebo ako príloha k certifikátu o zhode, ktoré vydala notifikovaná osoba zodpovedná za kontrolu subsystému v prevádzkovom stave. Súbor dokumentácie sa musí priložiť k potvrdeniu o čiastkovom overení alebo k ES vyhláseniu o overení, ktoré žiadateľ zašle bezpečnostnému orgánu v príslušnom členskom štáte.

Žiadateľ musí uchovať kópiu súboru dokumentácie počas prevádzkovej životnosti subsystému. Kópia súboru dokumentácie sa musí zaslať bezpečnostnému orgánu každému členskému štátu, ktorý o to požiada.

7. Uverejňovanie. Notifikovaná osoba musí pravidelne uverejňovať informácie

a) o prijatých žiadostiach o ES overenie,

b) o vydaných a o zamietnutých potvrdeniach o čiastkovom overení,

c) o vydaných a o zamietnutých certifikátoch o overení a

d) o zamietnutých certifikátoch o zhode.

8. Jazyk. Dokumentácia a korešpondencia o postupoch ES overovania musia byť vedené v štátnom jazyku.

Príloha č. 5
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

SÚBOR DOKUMENTÁCIE NA OZNÁMENIE VÝNIMKY

K oznámeniu výnimky Európskej komisii sa musia priložiť tieto dokumenty:

a) list ministerstva, v ktorom sa Európskej komisii oznamuje výnimka,

b) v prílohe k listu súbor dokumentácie, ktorý obsahuje

1. opis prác, tovaru a služieb podliehajúcich výnimke s uvedením kľúčových dátumov, zemepisnej polohy, ako aj funkčnej a technickej oblasti,
2. presný odkaz na tie technické špecifikácie interoperability alebo ich časti, z ktorých je výnimka,
3. presný odkaz a podrobnosti o alternatívnych ustanoveniach, ktoré sa uplatnia,
4. odôvodnenie pokročilého štádia vývoja návrhu, ak ide o výnimku podľa § 70 ods. 5 písm. a),
5. odôvodnenie výnimky s uvedením hlavných dôvodov technického, stavebno-technického, hospodárskeho, obchodného, prevádzkového a administratívneho charakteru,
6. každú ďalšiu informáciu, ktorou sa odôvodňuje výnimka,
7. opis opatrení, ktoré sa plánujú prijať s cieľom podporiť konečnú interoperabilitu projektu; ak ide o menej významnú výnimku, tento opis sa nevyžaduje.

Dokumentáciu ministerstvo poskytne v tlačenej forme, ako aj vo forme elektronických súborov. Uľahčí sa tým distribúcia dokumentácie členom výboru.

Príloha č. 6
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ

ES vyhlásenie o overení a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.

Toto vyhlásenie musí byť napísané v tom istom jazyku ako technické podklady a musí obsahovať

a) odkaz na smernicu,

b) obchodné meno a úplnú adresu sídla obstarávateľa alebo výrobcu subsystému,

c) stručný opis subsystému,

d) názov a adresu notifikovanej osoby, ktorá vydala certifikát o overení podľa postupu uvedeného v prílohe č. 4,

e) odkazy na jednotlivé dokumenty, ktoré sú obsahom súboru technickej dokumentácie,

f) príslušné dočasné a konečné ustanovenia, ktoré majú subsystémy spĺňať, a podľa potreby, najmä prevádzkové obmedzenia alebo podmienky,

g) čas platnosti, ak ide o čiastkové vyhlásenie,

h) totožnosť signatára.

ES VYHLÁSENIE O ZHODE A VHODNOSTI NA POUŽITIE KOMPONENTOV INTEROPERABILITY

1. Komponenty interoperability

ES vyhlásenie sa vzťahuje na komponenty interoperability, ktoré sa podieľajú na interoperabilite systému železníc tak, ako je uvedené v článku 3. Môže ísť o tieto komponenty interoperability:

1.1 Všeobecne použiteľné komponenty

Sú to komponenty, ktoré nie sú špecifické pre železničný systém a ako také sa môžu používať v iných oblastiach.

1.2 Všeobecne použiteľné komponenty so špecifickými vlastnosťami

Sú to komponenty, ktoré nie sú špecifické pre železničný systém, ale ak sa používajú na železničné účely, musia vykazovať špecifickú úroveň výkonu.

1.3 Špecifické komponenty

Sú to komponenty, ktoré sú špecifické pre použitie v železničnom systéme.

2. Rozsah pôsobnosti
ES vyhlásenie zahŕňa:
– buď posúdenie skutočnej zhody komponentu interoperability s technickými špecifikáciami, ktoré sa majú dodržať a ktoré vykonáva notifikovaný orgán alebo orgány, pričom sa komponent posudzuje izolovane,
– alebo posúdenie/hodnotenie vhodnosti na použitie komponentu interoperability, ktoré vykonáva notifikovaný orgán alebo orgány, pričom sa komponent posudzuje v rámci železničného prostredia, a najmä v prípadoch, keď ide o rozhrania, vo vzťahu k technickým špecifikáciám určeným na kontrolu, najmä tých, čo majú funkčný charakter. Postupy posudzovania, ktoré uplatňujú notifikované orgány v etape projektovania a výroby, vychádzajú z modulov definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS v súlade s podmienkami uvedenými v technických špecifikáciách interoperability.

3. Obsah ES vyhlásenia

ES vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti na použitie a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.
Toto vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako pokyny a musí obsahovať:
– odkazy na smernicu,
– názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Európskom spoločenstve (uveďte obchodné meno a úplnú adresu; v prípade splnomocneného zástupcu aj obchodné meno výrobcu),
– opis komponentu interoperability (značka, typ atď.),
– opis postupu, ktorý sa použil pri vyhlásení zhody alebo vhodnosti na použitie,
– všetky príslušné vlastnosti komponentu interoperability, najmä podmienky používania,
– názov a adresu notifikovaného orgánu (notifikovaných orgánov), ktorý (ktoré) sa zúčastnil(-i) na postupe posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie, ako aj dátum vystavenia certifikátu, a ak je to potrebné, trvanie a podmienky platnosti certifikátu,
– v prípade potreby odkaz na európske špecifikácie,
– identifikáciu signatára, ktorý môže konať v mene výrobcu, alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Európskom spoločenstve.

Príloha č. 7
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

MINIMÁLNE KRITÉRIÁ NA NOTIFIKÁCIU OSÔB

1. Právnická osoba, jej riaditeľ a personál zodpovedný za vykonávanie kontrolných činností nesmú byť priamo alebo ako splnomocnení zástupcovia zapojení do projektovania, do výroby, do výstavby, do uvádzania na trh alebo do údržby komponentov alebo subsystémov, ani do ich využívania. To nevylučuje možnosť výmeny technických informácií medzi výrobcom a takouto osobou.
2. Právnická osoba a personál zodpovedný za skúšky musia vykonávať skúšky čo najsvedomitejšie a s čo najväčšou možnou technickou spôsobilosťou a nesmú byť vystavení tlaku ani podnetom najmä finančného druhu, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledok skúšky, najmä tlaku a podnetom osôb alebo skupín osôb, ktoré sú zainteresované na výsledku skúšky.

   Osoba zodpovedná za skúšky musí byť funkčne nezávislá najmä od bezpečnostného orgánu, ktorý udeľuje povolenia na uvedenie do prevádzky a bezpečnostné certifikáty, od licenčného orgánu, ktorý udeľuje licencie železničným podnikom, a od vyšetrovacích orgánov poverených vyšetrovaním dopravných nehôd a mimoriadnych udalostí.
3. Právnická osoba musí zamestnávať personál a vlastniť prostriedky, ktoré sú nevyhnutné na primerané vykonávanie technických a administratívnych úloh spojených s vykonávaním skúšok; tiež by mala mať prístup k vybaveniu potrebnému na dodatočné skúšky.
4. Personál zodpovedný za skúšky musí mať
   a) riadny technický a odborný výcvik,
   b) uspokojivé vedomosti o požiadavkách týkajúcich sa skúšok, ktoré vykonáva, ako aj dostatočnú prax v týchto skúškach,
   c) schopnosť vypracovať certifikáty, záznamy a správy, z ktorých sa skladá správa z vykonanej skúšky.
5. Je nevyhnutné zaručiť nezávislosť personálu zodpovedného za skúšky. Nijaký úradník nesmie byť odmeňovaný na základe počtu vykonaných priebežných skúšok, ani na základe ich výsledkov.
6. Osoba musí mať uzatvorené poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú výkonom povolania; to neplatí, ak túto zodpovednosť poistil štát alebo ak skúšky vykonáva priamo štátny orgán alebo štátna organizácia.
7. Personál musí byť viazaný povinnosťou mlčanlivosti v súvislosti so všetkým, čo sa dozvie pri výkone svojich povinností podľa tohto zákona. To neplatí voči orgánom, ktoré vyšetrujú dopravné nehody spôsobené v rámci skúšky poruchami komponentov alebo subsystémov, ktoré boli kontrolovať.

Príloha č. 8
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

ŠTRUKTÚRA VÝROČNEJ SPRÁVY O BEZPEČNOSTÝCH INDIKÁTOROCH

Bezpečnostný orgán podáva výročnú správu o bezpečnostných indikátoroch. Bezpečnostné indikátory týkajúce sa existujúceho železničného systému sa uvádzajú vo výročnej správe oddelene.

Ak sa po podaní výročnej správy zistia nové okolnosti alebo chyby, bezpečnostný orgán zmení alebo opraví bezpečnostné indikátory pri prvej vhodnej príležitosti, najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.

I. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody

1. Celkový počet a priemerný počet nehôd na vlakové kilometre členený na tieto druhy nehôd:
   a) zrážky vlakov, vrátane zrážok s prekážkami vnútri priechodového prierezu,
   b) vykoľajenie vlakov,
   c) nehody na priecestiach úrovňového križovania s cestnou komunikáciou, vrátane nehôd s účasťou chodcov,
   d) nehody so zranením osôb spôsobené pohybom železničného vozidla okrem samovrážd,
   e) samovraždy spôsobené stykom s pohybujúcim sa železničným vozidlom,
   f) požiare v železničných vozidlách,
   g) ostatné nehody a mimoriadne udalosti.

   Každá nehoda sa uvedie pod príslušným číslom prvotnej nehody aj vtedy, keď by následky sekundárnej nehody boli závažnejšie, napríklad požiar po vykoľajení. Na bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa k dopravným nehodám podľa bodu 1 sa použije osobitný predpis.[1])

2. Celkový počet a priemerný počet ťažko zranených a usmrtených osôb na vlakové kilometre podľa druhu nehody v členení podľa týchto kategórií:
   a) cestujúci v pomere k celkovému počtu osobokilometrov,
   b) zamestnanci, vrátane personálu dodávateľov služieb, stavebných prác a údržby dráhy,
   c) užívatelia priecestí úrovňového križovania s cestnou komunikáciou,
   d) neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch,
   e) ostatné osoby.

II. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na incidenty

1. Celkový počet a priemerný počet lomov koľají, deformácií koľajníc a chýb signalizácie na počet vlakových kilometrov.
2. Celkový počet a priemerný počet prejdených návestí Stoj! na počet vlakových kilometrov.
3. Celkový počet a priemerný počet zlomov kolies a náprav na vozovom parku železničných vozidiel v prevádzke na počet vlakových kilometrov.

III. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na následky nehôd

1. Celkové náklady a priemerné náklady (v eurách) na nehody, pri ktorých sa podľa možností mali vyrátať a zahrnúť tieto náklady, na počet vlakových kilometrov vyjadrené v tejto štruktúre:
   a) náklady v dôsledku úmrtia a zranenia osôb,
   b) náhrady za stratu alebo poškodenie majetku cestujúcich, zamestnancov alebo tretích osôb, vrátane nákladov súvisiacich s poškodením životného prostredia,
   c) náklady na výmenu alebo opravu poškodených železničných vozidiel a železničných

zariadení,

d) náhrady za meškanie, poruchy a odklon dopravy, vrátane dodatočných nákladov na personál a stratu budúcich príjmov.

Od týchto nákladov sa odrátajú odškodnenia a náhrady už uhradené alebo ktoré pravdepodobne uhradia tretie osoby, napríklad majitelia cestných motorových vozidiel podieľajúci sa na nehodách na úrovňových križovaniach s cestnou komunikáciou. Náhrady, ktoré dostane železničný podnik alebo manažér infraštruktúry na základe vlastných poistných zmlúv, sa neodrátajú.

2. Celkový počet a priemerný počet pracovných hodín, ktoré zamestnanci a dodávatelia nemohli z dôvodu nehody alebo mimoriadnej udalosti odpracovať, na počet odpracovaných hodín.

IV. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej vykonávanie

1. Percentuálny podiel železničných tratí s automatickým zabezpečením vlakov (ATP) v prevádzke a percentuálny podiel vlakových kilometrov s využitím prevádzkových systémov ATP.

2. Počet úrovňových križovaní s cestnou komunikáciou celkom a na kilometer železničnej trate. Percentuálny podiel automaticky alebo manuálne zabezpečených úrovňových križovaní.

V. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na riadenie bezpečnosti

Interné audity vykonané manažérom infraštruktúry a železničnými podnikmi podľa dokumentácie systému riadenia bezpečnosti, celkový počet vykonaných auditov a percentuálny podiel auditov požadovaných alebo plánovaných.

VI. Definície

Bezpečnostný orgán môže vo výročnej správe využiť pri uvádzaní údajov podľa tejto prílohy definície indikátorov a metódy kalkulácie nákladov, ktoré sa používajú v Slovenskej republike. Všetky použité definície a metódy výpočtu sa musia vysvetliť v prílohe výročnej správy.

1) Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 zo 16. decembra 2002 o štatistike železničnej dopravy (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 7; Ú. v. ES L 14, 21. 1. 2003) v platnom znení.

Príloha č. 9
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

NOTIFIKÁCIA NÁRODNÝCH BEZPEČNOSTNÝCH PREDPISOV

Národné bezpečnostné predpisy, ktoré ministerstvo oznamuje Európskej komisii, zahŕňajú tieto predpisy:

1. Predpisy týkajúce sa existujúcich národných bezpečnostných cieľov (§ 82 ods. 2) a bezpečnostných metód (§ 82 ods. 2).
2. Predpisy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti podľa prílohy č. 10 a na bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov.
3. Predpisy týkajúce sa požiadaviek na uvedenie do prevádzky a na údržbu nových a podstatne zmenených železničných vozidiel, ktoré ešte nie sú predmetom technických špecifikácií interoperability. Táto notifikácia zahŕňa predpisy o výmene železničných vozidiel medzi železničnými podnikmi, o systémoch ich registrácie, ako aj o požiadavkách na skúšobné postupy.
4. Spoločné prevádzkové predpisy železničnej siete, ktoré ešte nie sú predmetom technických špecifikácií interoperability, vrátane predpisov pre systém návestenia a riadenia vlakov.
5. Predpisy ustanovujúce požiadavky na dodatočné interné prevádzkové predpisy, napríklad na podnikové predpisy, ktoré musí vydať manažér infrašturktúry a železničné podniky.
6. Predpisy o požiadavkách na personál vykonávajúci úlohy, ktoré sú rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, vrátane kritérií výberu, zdravotnej spôsobilosti, školenia a certifikácie, ktoré nie sú predmetom technických špecifikácií interoperability.
7. Predpisy o vyšetrovaní nehôd a mimoriadnych udalostí.

Príloha č. 10
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

SYSTÉMY RIADENIA BEZPEČNOSTI

1. Požiadavky na systém riadenia bezpečnosti

   Všetky dôležité prvky systému riadenia bezpečnosti musia byť zdokumentované a musí byť opísané najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci podnikovej organizácie manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku. Systém musí opisovať, akým spôsobom vedenie podniku zabezpečuje kontrolu v rôznych oblastiach, zapojenie personálu a jeho zástupcov na všetkých úrovniach a ako sa zabezpečuje postupné zdokonaľovanie systému riadenia bezpečnosti.

2. Základné prvky systému riadenia bezpečnosti
   Základnými prvkami systému riadenia bezpečnosti sú:

   a) bezpečnostná politika schválená riaditeľom podniku a oznámená všetkým zamestnancom podniku,

   b) kvalitatívne a kvantitatívne ciele podniku na udržanie a zvýšenie bezpečnosti a plány a postupy na dosiahnutie týchto cieľov.

   c) postupy dodržiavania existujúcich, nových a zmenených technických a prevádzkových noriem alebo iných podmienok určených

      1. v technických špecifikáciách interoperability,

      2. v národných bezpečnostných predpisoch,

      3. v iných predpisoch alebo

      4. v rozhodnutiach bezpečnostného orgánu,
      ako aj postupy zaručenia zhody s normami a inými určenými podmienkami počas životnosti zariadenia v prevádzke,

   d) postupy a metódy na hodnotenie rizík a na uplatňovanie opatrení na kontrolu rizík vždy, keď zo zmeny prevádzkových podmienok alebo z nového materiálu vyplývajú nové riziká pre železničnú infraštruktúru alebo pre prevádzku na nej,

   e) vzdelávacie programy pre personál a systémy, ktorými sa zabezpečí zachovanie spôsobilosti personálu a zodpovedajúce vykonávanie úloh,

   f) opatrenia na zabezpečenie dostatočného toku informácií o bezpečnosti a určenie kontrolného postupu na zabezpečenie konfigurácie rozhodujúcich informácií o bezpečnosti,

   g) postupy a formáty dokumentovania informácií o bezpečnosti a určenie kontrolného postupu na zabezpečenie konfigurácie rozhodujúcich informácií o bezpečnosti,

   h) postupy, ktoré zabezpečia, aby boli nehody, mimoriadne udalosti, kvázinehody a iné nebezpečné udalosti oznámené, vyšetrené a analyzované a aby sa vykonali preventívne opatrenia,

   i) príprava plánov nasadenia poplachových a informačných plánov po dohode s príslušnými orgánmi a

   j) ustanovenia o pravidelných interných auditoch systému riadenia bezpečnosti.

Príloha č. 11
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

VYHLÁSENIA K ŠPECIFICKEJ ČASTI BEZPEČNOSTNÉHO OSVEDČENIA VZŤAHUJÚCEHO SA NA ŽELEZNIČNÚ TRAŤ

Aby mohol bezpečnostný orgán vyhotoviť špecifickú časť bezpečnostného osvedčenia vzťahujúceho sa na železničnú trať, musí mu železničný podnik poskytnúť tieto dokumenty:

a) dokumentáciu železničného podniku o technických špecifikáciách interoperability alebo o ich častiach, o národných bezpečnostných predpisoch a o predpisoch, ktoré sa týkajú jeho prevádzky, personálu a vozidlového parku železničných vozidiel, ako aj dokumentáciu o tom, ako systém riadenia kvality uplatňovaný v železničnom podniku prispieva k ich dodržiavaniu,

b) dokumentáciu železničného podniku o rôznych kategóriách svojich zamestnancov alebo zamestnancov dodávateľov zapojených do prevádzky, vrátane dokladov o tom, že títo zamestnanci spĺňajú požiadavky technických špecifikácií interoperability alebo národných bezpečnostných predpisov a že boli riadne preskúšaní,

c) dokumentáciu železničného podniku o používaných typoch železničných vozidiel, vrátane dokladu o tom, že spĺňajú požiadavky technických špecifikácií interoperability alebo národných bezpečnostných predpisov a že boli riadne overené.

Aby sa zabránilo duplicitnej práci a znížil sa počet informácií, môže sa bezpečnostnému orgánu predložiť len súhrnná dokumentácia týkajúca sa prvkov, ktoré sú zhodné s technickými špecifikáciami interoperability a spĺňajú aj ostatné požiadavky na interoperabilitu železničného systému.[1])

1) Smernica 2008/57/ES Európskeho parlamentu a Rady zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18. 7. 2008).

Príloha č. 12
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

HLAVNÝ OBSAH SPRÁV O VYŠETROVANÍ NEHÔD A MIMORIADNYCH UDALOSTÍ

I. Súhrn

Záver obsahuje stručný opis udalosti a jej následkov s uvedením miesta a času. Označuje bezprostredné príčiny, ovplyvňujúce faktory a príčiny zistené pri vyšetrovaní. Okrem toho sa v ňom uvádzajú najdôležitejšie bezpečnostné odporúčania a ich adresáti.

II. Údaje týkajúce sa udalosti

1. Udalosť
   a) dátum, presný čas a miesto,
   b) opis udalosti a miesta, vrátane nasadenia záchranných prác a havarijných služieb,
   c) rozhodnutie o uskutočnení vyšetrovania, zloženie vyšetrovacieho tímu a uskutočnenie vyšetrovania.
2. Opis pozadia udalosti, najmä
   a) zúčastnení zamestnanci a dodávatelia, ako aj ostatní účastníci a svedkovia,
   b) vlaky a ich zloženie, vrátane registračných čísel zúčastnených vozidiel,
   c) opis železničnej infraštruktúry a systému signalizácie – typy koľají, výhybiek, blokovania návestidiel a zabezpečenia vlakov,
   d) existujúce komunikačné prostriedky,
   e) práce vykonané na mieste udalosti alebo v jeho blízkosti,
   f) spustenie núdzového plánu železnice s nadväzujúcim reťazcom udalostí,
   g) spustenie núdzového plánu verejných záchranných služieb, polície a zdravotných služieb s nadväzujúcim reťazcom udalostí.
3. Údaje o mŕtvych, o zranených a o škode
   a) počet mŕtvych a zranených cestujúcich a tretích osôb, vrátane personálu dodávateľov,
   b) škody na náklade, batožine a na inom majetku,
   c) škody na železničných vozidlách, na železničnej infraštruktúre a na životnom prostredí.
4. Opis vonkajších okolností
   a) údaje o počasí,
   b) geografické údaje.

III. Vyšetrovací protokol

1. Súhrn výpovedí s dodržaním ochrany identity osôb
   a) výpovede železničných zamestnancov, vrátane zamestnancov dodávateľov,
   b) výpovede ostatných svedkov.
2. Systém riadenia bezpečnosti
   a) organizačný rámec a spôsob, akým sa vydávajú a vykonávajú príkazy,
   b) požiadavky na personál a uplatňovanie týchto požiadaviek,
   c) obvyklé postupy interných kontrol a auditov a ich výsledky,
   d) rozhrania medzi rôznymi užívateľmi železničnej infraštruktúry.
3. Predpisy a pravidlá
   a) príslušné právne akty a pravidlá Európskeho spoločenstva a národné bezpečnostné predpisy a pravidlá,

b) ostatné predpisy, ako sú prevádzkové predpisy, miestne predpisy, požiadavky na personál, predpisy týkajúce sa údržby a platné technické normy.

4. Funkcie vozidiel a technických zariadení

a) systému signalizácie a riadenia a zabezpečenia vlakov, vrátane automatického zariadenia na záznam údajov,

b) technických zariadení železničnej infraštruktúry,

c) technických zariadení komunikačného vybavenia,

d) funkcie vozidiel, vrátane ich registrácie, a automatického zariadenia na záznam údajov.

5. Dokumentácia o systéme prevádzky

a) údaje o opatreniach prijatých personálom pri riadení dopravy a pri signalizácii,

b) záznam výmeny verbálnych správ v súvislosti s udalosťou, vrátane dokumentácie záznamov,

c) údaje o opatreniach prijatých na ochranu a na zabezpečenie miesta udalosti.

6. Rozhranie stroj-človek-organizácia

a) pracovný čas zúčastneného personálu,

b) zdravotné a osobné okolnosti, ktoré udalosť ovplyvnili, vrátane existencie fyzického alebo psychického stresu,

c) dizajn zariadení, ktorý má vplyv na rozhranie človek-stroj.

7. Predchádzajúce udalosti podobného charakteru.

IV. Analýzy a závery

1. Záverečný opis reťazca udalostí
– vypracovanie záverov o udalosti založených na skutočnostiach uvedených v bode III.

2. Diskusia
– analýza skutočností uvedených v bode III s cieľom vyvodiť závery o príčinách a o práci záchranných služieb.

3. Závery
– priame a bezprostredné príčiny udalosti, vrátane ovplyvňujúcich faktorov súvisiacich s konaním zúčastnených osôb alebo so stavom vozidiel alebo technických zariadení,
– príčiny súvisiace s odbornými vedomosťami, s pracovnými postupmi a s údržbou,
– hlavné príčiny súvisiace s podmienkami právneho rámca a so systémom riadenia bezpečnosti.

4. Dodatočné poznámky
– nedostatky a opomenutia zistené počas vyšetrovania, ktoré však nie sú dôležité na určenie príčiny.

V. Vykonané opatrenia
– zoznam opatrení vykonaných alebo prijatých na základe udalosti.

VI. Bezpečnostné odporúčania

Uvedený obsah a členenie možno v primeranej miere použiť aj na vypracovanie správ z vyšetrovania nehôd a mimoriadnych udalostí na iných druhoch dráh a mimoriadnych udalostí pri vykonávaní určených činností.

Príloha č. 13
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

OBSAH PODMIENOK POUŽÍVANIA ŽELEZNIČNEJ SIETE

A. Podmienky používania železničnej siete musia obsahovať tieto údaje:

1. Časť udávajúca charakter železničnej infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej.
2. Časť o princípoch spoplatňovania a o tarife. Táto časť obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o úhradách za služby uvedené v bode B, ktoré zabezpečuje len jeden poskytovateľ. Upresňuje metodológiu, pravidlá a prípadný rozsah, ktorý sa použije na zohľadnenie environmentálnych nákladov a nákladov vynaložených na zvýšenie výkonnosti železničných tratí, pri nedostatku kapacity a pri zľavách. Obsahuje aj informácie o zmenách úhrad, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú v určitom období.
3. Časť o princípoch a kritériách prideľovania kapacity. V tejto časti sa určia všeobecné kapacitné charakteristiky železničnej infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, ako aj všetky obmedzenia týkajúce sa využívania železničnej infraštruktúry, vrátane možných kapacitných požiadaviek na jej údržbu. Tu sa špecifikujú aj postupy a lehoty, ktoré sa týkajú postupu prideľovania kapacity infraštruktúry. Táto časť obsahuje aj špecifické kritériá, ktoré sa používajú v prideľovaní kapacity infraštruktúry, najmä
   a) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia požadovať od manažéra infraštruktúry pridelenie kapacity infraštruktúry,
   b) požiadavky na žiadateľov,
   c) časový plán podávania žiadostí a prideľovacieho postupu,
   d) pravidlá koordinácie,
   e) postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané, keď je preťažená infraštruktúra,
   f) podrobnosti o obmedzeniach využívania železničnej infraštruktúry,
   g) iné podmienky, ktorými sa pri určení priorít prideľovacieho postupu berie zreteľ na predchádzajúcu úroveň využívania kapacity infraštruktúry.

   V tejto časti sa podrobne uvedú opatrenia prijaté na zabezpečenie primeraného zaobchádzania so službami nákladnej dopravy, medzinárodnými dopravnými službami a požiadavkami, ktoré sú predmetom postupu ad hoc.

B. Služby poskytované železničným podnikom

1. Minimálny prístupový balík obsahuje
   a) spracovanie žiadosti o pridelenie kapacity,
   b) právo na využitie poskytnutej kapacity,
   c) použitie výhybiek a odbočiek,
   d) riadenie vlakov, vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku,
   e) ostatné informácie potrebné na uskutočnenie alebo prevádzku dopravných služieb, na ktoré bola poskytnutá kapacita.
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 zariadenie,
   d) nákladné terminály,

e) zriaďovacie stanice a zariadenia na zostavovanie vlakov,

f) odstavné koľaje,

g) údržbárske a iné technické zariadenia.

3. Doplnkové služby môžu zahŕňať

a) trakčný prúd,

b) predbežné vykurovanie osobných vlakov,

c) dodávku paliva, posunovanie a ostatné služby poskytované zariadeniami prístupových služieb,

d) služby na základe špecifických dohôd so zákazníkmi o kontrole prepravy nebezpečného tovaru a o pomoci pri jazde netypických vlakov.

4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať

a) prístup k telekomunikačnej sieti,

b) poskytovanie doplnkových informácií,

c) technickú kontrolu vozidlového parku železničných vozidiel.

Príloha č. 14
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

KONTROLNÉ PARAMETRE NA UVEDENIE VOZIDIEL, KTORÉ NIE SÚ V ZHODE S TECHNICKÝMI ŠPECIFIKÁCIAMI INTEROPERABILITY, DO PREVÁDZKY A ZATRIEDENIE VNÚTROŠTÁTNYCH PREDPISOV

1. Zoznam parametrov

1. Všeobecné informácie
   – informácia o platnom vnútroštátnom právnom rámci,
   – osobitné vnútroštátne podmienky,
   – kniha o údržbe,
   – prevádzková kniha.
2. Rozhrania infraštruktúry
   – zberače,
   – palubné prístroje na napájanie a vplyv týkajúci sa elektromagnetickej zlučiteľnosti, nakladacej miery,
   – rôzne bezpečnostné zariadenia – napríklad riadenie a zabezpečenie, komunikačné systémy traťvlak.
3. Charakteristiky týkajúce sa vozového parku
   – dynamika vozidla,
   – nadstavba vozidla,
   – ťahadlové a nárazníkové ústrojenstvo,
   – podvozky a pojazdové mechanizmy,
   – montované nápravy a ich uloženie,
   – brzdové zariadenia,
   – technické systémy vyžadujúce sledovanie; napr. tlakovzdušná sústava,
   – predné a bočné okná,
   – dvere,
   – systém prechodu medzi vozidlami,
   – riadiaci systém (softvér),
   – zariadenia na prívod pitnej vody a odvádzanie odpadovej vody,
   – ochrana životného prostredia,
   – protipožiarna ochrana,
   – zdravie a bezpečnosť na pracovisku,
   – cisterna a cisternové vozne,
   – kontajnery na tlakové vyprázdňovanie,
   – zaistenie nákladu,
   – označovanie,
   – techniky zvárania.

2. Zatriedenie predpisov

Vnútroštátne predpisy týkajúce sa parametrov uvedených v oddiele 1 sa zaraďujú do jednej z nasledujúcich troch skupín. Netýka sa to predpisov a obmedzení výlučne miestneho charakteru; ich overenie je súčasťou kontrol, ktoré sa vykonávajú na mieste na základe vzájomnej dohody medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry.

Skupina A

Skupina A zahŕňa:
– medzinárodné normy,
– vnútroštátne predpisy, ktoré sa z hľadiska bezpečnosti železníc považujú za rovnocenné s vnútroštátnymi predpismi iných členských štátov.

Skupina B

Skupina B zahŕňa všetky predpisy, ktoré nepatria do pôsobnosti skupiny A alebo C alebo ktoré ešte nebolo možné zatriediť do niektorej z týchto skupín.

Skupina C

Skupina C zahŕňa úplne nevyhnutné predpisy súvisiace s technickými charakteristikami infraštruktúry s cieľom bezpečnej a interoperabilnej prevádzky v danej sieti (napríklad nakladacia miera).

Príloha č. 15
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

ZOZNAM PREBERANÝCH PRÁVNYCH AKTOV EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV A EURÓPSKEJ ÚNIE

1. Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 1; Ú. v. ES L 237, 24. 8. 1991) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 5; Ú. v. ES L 75, 15. 3. 2001), smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES z 29. apríla 2004 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8; Ú. v. EÚ L 164, 30. 4. 2004), smernice Rady 2006/103/ES z 20. novembra 2006 (Ú. v. EÚ L 363, 20. 12. 2006) a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007 (Ú. v. EÚ L 315, 3. 12. 2007).
2. Smernica Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 3; Ú. v. ES L 235, 17. 9. 1996) v znení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 z 29. septembra 2003 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 1/zv. 4; Ú. v. EÚ L 284, 31. 10. 2003), smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/50/ES z 29. apríla 2004 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 13/zv. 34; Ú. v. EÚ L 164, 30. 4. 2004) a smernice Komisie (ES) 2007/32/ES z 1. júna 2007 (Ú. v. EÚ L 141, 2. 6. 2007).
3. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 5; Ú. v. ES L 75, 15. 3. 2001) v znení rozhodnutia Komisie 2002/844/ES z 23. októbra 2002 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 7; Ú. v. ES L 289, 26. 10. 2002), smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8; Ú. v. EÚ L 220, 21. 6. 2004) a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007 L 315, 3. 12. 2007).
4. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite konvenčného železničného systému (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 7; Ú. v. ES L 110, 20. 4. 2001) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/50/ES z 29. apríla 2004 (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8; Ú. v. EÚ L 220, 21. 6. 2004) a smernice Komisie 2007/32/ES z 1. júna 2007 (Ú. v. EÚ L 141, 2. 6. 2007).
5. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernice 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Smernica o bezpečnosti železníc) (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8, Ú. v. EÚ L 220, 21. 6. 2004) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 (Ú. v. EÚ L 191, 18. 7. 2008) a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/110/ES zo 16. decembra 2008 (Ú. v. EÚ L 345, 23. 12. 2008).
6. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc Spoločenstva (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 191, 18. 7. 2008).

1) § 43d a 43e zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení zákona č. 237/2000 Z. z.

2) Zákon č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov.

3) § 59 ods. 1 písm. b) zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov.
§ 14 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok).

4) § 84 zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov.

5) § 108 až 116 zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov.

6) § 18 ods. 2 a 10 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

7) Zákon č. 8 /2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

8) § 9 ods. 1 zákona 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.

9) § 12 ods. 3 zákona č. 264/1999 Z. z. v znení zákona č. 436/2001 Z. z.

10) § 12 ods. 3 zákona č. 264/1999 Z. z. v znení zákona č. 436/2001 Z. z.
Príloha I rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008 z 9. júla 2008 o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh a o zrušení rozhodnutia 93/465/EHS (Ú. v. EÚ L 218, 13. 8. 2008).

11) Príloha I časť A nariadenia Komisie (ES) č. 851/2006 z 9. júna 2006 ustanovujúce obsah rôznych položiek účtovnej osnovy podľa prílohy I k nariadeniu Rady (EHS) č. 1108/70 (kodifikované znenie) (Ú.v. EÚ, L 158, 10. 6. 2006).

12) § 2 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení zákona č. 259/2001 Z. z.

13) Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach.

14) § 10 až 13 zákona č. 514/2009 Z. z.

15) § 3 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov.

16) Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 228, 9. 9. 1996).

17) Zmluva o pristúpení Slovenskej republiky k Európskej únii (Ú. v. EÚ L 236, 23. 9. 2003).

18) Článok 3 ods. 1 deviaty bod nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 zo 16. decembra 2002 o štatistike železničnej dopravy (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv.7; Ú. v. ES L 14, 21. 1. 2003) v platnom znení.

19) Článok 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie o agentúre) (Ú. v. EÚ L 220, 21. 6. 2004) v znení nariadenia (ES) č. 1335/2008 zo 16. decembra 2008 (Ú. v. EÚ L 354, 31. 12. 2008).

20) Napríklad rozhodnutie Komisie 2006/920/ES z 11. augusta 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „Prevádzka a riadenie dopravy“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. EÚ L 359,18. 12. 2006) v znení rozhodnutia Komisie 2009/107/ES (Ú. v. EÚ L 45, 14. 2. 2009).

21) § 5 ods. 4 zákona č. 264/1999 Z. z.

22) § 12 a 13 zákona č. 264/1999 Z. z. v znení neskorších predpisov.

23) § 31 a 32 zákona č. 264/1999 Z. z. v znení zákona č. 254/2003 Z. z.

24) § 15 a 16 zákona č. 264/1999 Z. z. v znení zákona č. 436/2001 Z. z.

25) § 2 ods. 1 písm. f) zákona č. 264/1999 Z. z. v znení neskorších predpisov.

26) Článok 19 ods. 1 písm. d) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 881/2004.

27) Článok 18 ods. 1 písm. a) nariadenia (ES) č. 881/2004 v platnom znení.

28) § 11 zákona č. 264/1999 Z. z. v znení neskorších predpisov.

29) Nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 z 13. júna 2007 o používaní spoločných európskych vzorov bezpečnostných osvedčení a žiadostí v súlade s článkom 10 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES a o platnosti bezpečnostných osvedčení predkladaných podľa smernice 2001/14/ES (Ú. v. EÚ L 153,14. 6. 2007).

30) § 8 až 13 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov.

31) Príloha H nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003.

32) § 105 zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov.

33) § 106 zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov.

34) § 8 až 16 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 10/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov.

35) § 16 ods. 1 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 10/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov.

36) Zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 o priestupkoch v znení neskorších predpisov.

Vydavateľ Zbierky zákonov Slovenskej republiky, správca obsahu a prevádzkovateľ právneho a informačného portálu Slov-Lex dostupného na webovom sídle www.slov-lex.sk je
Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, Račianska 71, 813 11 Bratislava,
tel.: +421 2 888 91 864, +421 2 888 91 865, e-mail: helpdesk@slov-lex.sk.