

ZBIERKA ZÁKONOV SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2009

Vyhlásené: 10. 12. 2009 Časová verzia predpisu účinná od: 1. 1.2016 do: 30. 6.2016

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, pridelovanie 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 v súkromnom vlastníctve slúžiace pre nákladnú dopravu vlastníka 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 alebo na iné účely.

(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

- a) vysádzať stromy a kry,
- b) bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy a bez povolenia špeciálneho stavebného úradu umiestňovať stavby, reklamné, propagačné a informačné zariadenia, ktoré nesúvisia s prevádzkou dráhy ani s dopravou na dráhe.

(2) V obvode dráhy nemožno vykonávať činnosti, ktoré by mohli ohroziť dráhu alebo dopravu na dráhe; činnosti, ktoré nesúvisia s prevádzkou dráhy ani s dopravou na dráhe možno vykonávať len so súhlasom prevádzkovateľa dráhy. 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 vlastníka alebo užívateľa 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 viaznucami na nehnuteľnostiach v obvode dráhy a na prístupových cestách k obvodu dráhy. Návrh na vykonanie záznamu v katastri nehnuteľností podáva prevádzkovateľ dráhy. Ak je vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti obmedzený v dôsledku umiestnenia súčastí 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) Bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy nemôžu vstupovať osoby na dráhu a v obvode dráhy na miesta, ktoré nie sú prístupné verejnosti. 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.

(6) Osoby podľa odseku 5 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, alebo by mohli oslniť vodiča koľajového vozidla,
- 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. Vysádzať a pestovať stromy a kry s výškou presahujúcou tri metre možno v ochrannom pásme dráhy len vtedy, ak je zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy.

(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.

§ 6a

(1) Ak vlastník stavby železničnej dráhy okrem vlečky v súkromnom vlastníctve a jej súčasti alebo stavby v ochrannom pásme železničnej dráhy okrem vlečky v súkromnom vlastníctve, ktorá slúži prevádzke dráhy, nie je vlastníkom pozemku pod týmito stavbami, má vlastník týchto stavieb k pozemku pod nimi právo zodpovedajúce vecnému bremenu, ktorého obsahom je jeho užívanie, výkon správy, údržby, opráv a rekonštrukcie stavieb na nich umiestnených a na zabezpečenie prístupu k nim.

(2) Návrh na vykonanie záznamu v katastri nehnuteľností podľa odseku 1 podá vlastník stavby železničnej dráhy alebo jej súčasti alebo stavby v ochrannom pásme železničnej dráhy, ktorá slúži prevádzke dráhy.

(3) Ak je vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti obmedzený v dôsledku umiestnenia stavieb podľa odseku 1 v obvyklom užívaní nehnuteľnosti, má právo na jednorazovú primeranú náhradu stanovenú znaleckým posudkom za nútené obmedzenie užívania nehnuteľnosti.

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) zafazenie koľají,
- c) geometrické usporiadanie koľají,
- d) tvar, rozmery a šírkové usporiadanie železničného spodku,
- e) zafaziteľnosť 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) zafazovanie 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 brzd,
- 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 odbočnú 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 odbočnú 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 zapažovacia skúška. Účelom zapažovacej skúšky je overenie statickej funkcie a dynamickej funkcie skúšanej mostnej konštrukcie skúšobným zapažením. Postup a podmienky vykonávania hlavnej prehliadky a zapažovacej 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 odstránení 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) Križovanie dráh s cestnými komunikáciami zriaďuje, rozširuje a zabezpečuje ten, z koho podnetu k tomu dochádza.

(4) 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.

(5) 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. Za dopravné značky označujúce úrovňové križovanie dráhy s cestnou komunikáciou zodpovedá prevádzkovateľ dráhy. Za dopravné značky upozorňujúce užívateľa cestnej komunikácie na úrovňové križovanie dráhy zodpovedá správca komunikácie. Ak ide o hlavnú železničnú trať, musí byť úrovňové križovanie dráhy s cestnou komunikáciou zo strany cestnej komunikácie vybavené aj priecestným signalizačným zariadením dráhy, za ktoré zodpovedá prevádzkovateľ dráhy.

(6) 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 obvodě 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 obvodě 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 obvodě 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. Podkladom na overenie a schválenie spôsobilosti určeného technického zariadenia, ktoré nie je určeným výrobkom,⁸⁾ je posúdenie jeho technickej dokumentácie. 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, údržba, rekonštrukcie, revízie, skúšky a overovanie spôsobilosti určených technických zariadení,
- b) inšpekcie, zváranie a nedeštruktívne skúšanie dráhových vozidiel, koľajníc a ocelových mostných a mostom podobných dráhových konštrukcií, strojnotechnologických podsystémov lanových dráh a ocelových konštrukcií zdvíhacích zariadení,
- 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 fyzické osoby alebo 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) je držiteľom dokladu o odbornej spôsobilosti podľa § 18, alebo 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, činnosti na určených technických zariadeniach elektrických, ich projektovanie a konštruovanie, zapletanie a opravy oceľových lán a zalievanie lanových koncoviek a spojok používaných na zariadeniach lanových dráh a kontrolu činnosti vo zvaraní 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 alebo ním poverená právnická osoba.

(3) Doklad o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach vydá bezpečnostný orgán alebo ním poverená právnická osoba 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 poverenom vzdelávacom zariadení a vykonal odbornú skúšku.

(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 aktualizáciu prípravu v poverenom vzdelávacom zariadení ako predpoklad na predĺženie platnosti dokladu o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach; vzdelávacie zariadenie potvrdí absolvovanie aktualizácie 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 aktualizáciu 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.

§ 22

Schvaľovanie typov električiek, trolejbusov a koľajových vozidiel pre špeciálne dráhy

(1) Na trh a do prevádzky na dráhach možno uvádzať električky, trolejbusy a koľajové vozidlá pre špeciálne dráhy schváleného typu. 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 Európskej únii 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. Ak je na schválenie typu alebo podstatnej zmeny typu dráhového vozidla potrebné vykonať skúšky počas chodu a skúšobnú prevádzku, skúšky a skúšobnú prevádzku možno vykonať na základe povolenia schvaľovacieho orgánu a za podmienok určených prevádzkovateľom dráhy.

(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. 1 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 uhradza 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 alebo povoleného typu dráhového vozidla a s výsledkami overenia technickej spôsobilosti podľa § 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 povoleného 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.

(3) Schvaľovací orgán alebo bezpečnostný orgán môže pri výskyte poruchy na vozidle schváleného typu alebo na vozidle povoleného typu určiť vykonanie mimoriadnej technickej kontroly dráhového vozidla v potrebnom rozsahu.

§ 25**Spôsobilosť na vedenie dráhových vozidiel a riadenie chodu lanovej dráhy**

(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. Riadiť chod lanovej dráhy môže len držiteľ preukazu na riadenie chodu lanovej dráhy.

(2) Žiadosť o vydanie preukazu na vedenie dráhových vozidiel alebo preukazu na riadenie chodu lanovej dráhy môže podať uchádzač alebo zamestnávateľ v jeho mene; lehota na vydanie preukazu je 30 dní odo dňa podania žiadosti. Preukaz na vedenie dráhového vozidla a preukaz na riadenie chodu lanovej dráhy sú platné desať rokov odo dňa jeho vydania.

(3) Bezpečnostný orgán vydá preukaz na vedenie dráhových vozidiel alebo preukaz na riadenie chodu lanovej dráhy 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 a 24 rokov, ak ide o vedenie 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,
- d) absolvoval úspešne výcvik a vykonal praktickú skúšku,
- e) je bezúhonný (§ 110 ods. 1).

(4) Bezpečnostný orgán vydá preukaz na vedenie dráhového vozidla alebo preukaz na riadenie chodu lanovej dráhy po uplynutí platnosti tomu, kto predloží žiadosť s dokladmi podľa odseku 3 písm. a), b) a e).

(5) Držiteľ preukazu na vedenie dráhového vozidla alebo preukazu na riadenie chodu lanovej dráhy je povinný mať ho počas výkonu práce pri sebe a preukázať sa ním pri kontrole.

(6) Bezpečnostný orgán rozhodne o odňatí preukazu na vedenie dráhového vozidla alebo preukazu na riadenie chodu lanovej dráhy 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. Skúšobný komisár vykoná praktickú skúšku tých uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla, ktorým nevykonával výcvik.

(2) Skúšobným komisárom sa môže stať ten, kto

- a) dosiahol vek 30 rokov,
- b) je najmenej 10 rokov držiteľom preukazu na vedenie dráhového vozidla; na vykonávanie technicko-bezpečnostnej skúšky električiek alebo trolejbusov je držiteľom preukazu na vedenie dráhového vozidla najmenej šesť mesiacov,
- c) má vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa strojníckeho alebo elektrotechnického smeru; na vykonávanie technicko-bezpečnostnej skúšky traťových strojov má najmenej úplné stredné odborné vzdelanie v strojárskom alebo elektrotechnickom študijnom odbore,
- d) vykonal skúšku osobitnej odbornej spôsobilosti,
- e) je bezúhonný (§ 110 ods. 1) a
- f) 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. Skúšobný komisár je povinný najmenej raz ročne sa zúčastniť na pravidelných školeniach. Osvedčenie skúšobného komisára platí 10 rokov odo dňa jeho vydania. Správny orgán podľa § 102 ods. 1 písm. u) vydá nové osvedčenie tomu, kto

- a) predloží doklad o účasti najmenej raz ročne na pravidelných školeniach,
- b) predloží doklad o činnosti skúšobného komisára potvrdený zamestnávateľom,
- c) predloží doklad o zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti,
- d) úspešne absolvuje preskúšanie pred skúšobnou komisiou vymenovanou správnym orgánom.

(5) Žiadosť o vydanie nového osvedčenia môže podať uchádzač alebo zamestnávateľ v jeho mene.

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

- a) stratilo platnosť a jeho držiteľ nesplnil požiadavky podľa odseku 4,
- 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 neustrannosti, objektivity a nezaujatosti, alebo napriek upozorneniu nedodríava 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 stanovišť 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, obnoviť prevádzku dráhy po nehode alebo po mimoriadnej udalosti, 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 odbočnú 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 odbočnú výhybku, manažér infraštruktúry je oprávnený po upovedomení vlastníka vlečky vykonať údržbu alebo opravu odbočnej výhybky sám na náklady vlastníka vlečky. Vlastník vlečky je povinný údržbu alebo opravu odbočnej výhybky strpieť a vzniknuté náklady uhradiť.

(5) Ak vlastník vlečky trvalo neprevádzkuje alebo neudržiava odbočnú 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 nepodari 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 nepodari dráhu prenajať alebo predať, vlastník dráhy je povinný navrhnuť 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 alebo nedodržiava podmienky uvedené v povolení 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; zmena názvu stanice a zastávky sa vykoná na náklady toho, z koho podnetu ku zmene názvu dochádza,
- 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 spoločenským zvieratom,
- 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 tak, aby dráha vrátane zariadení, ktoré sú jej súčasťou, neohrozovali ľudí alebo zvieratá alebo nezhoršovali životné prostredie.

(5) Prevádzkovateľ dráhy je oprávnený vykázať alebo vyviešť z obvodu dráhy osobu, ktorá svojím konaním porušuje zákon, poškodzuje majetok, znečisťuje priestory v obvode dráhy, obťažuje iné osoby mimoriadne znečisteným odevom alebo im môže byť z iných dôvodov na ťarchu, správa sa agresívne voči zamestnancom a ostatným osobám alebo ohrozuje bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy.

(6) Prevádzkovateľ dráhy môže vykonávať kontrolu dodržiavania predpisov dopravcov pôsobiacich na dráhe. Pri zistení vážnych nedostatkov tieto oznámi Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) a bezpečnostnému orgánu.

§ 30a

Povinnosti osoby vykonávajúcej činnosti dôležité z hľadiska bezpečnosti

Osoba vykonávajúca činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe, je povinná

- a) vykonávať tieto činnosti v súlade s pravidlami prevádzkovania dráhy podľa tohto zákona, vykonávacími predpismi, predpismi upravujúcimi dopravu na dráhe a s prevádzkovými predpismi tak, aby bola zabezpečená ochrana života a zdravia ľudí a zvierat, ochrana majetku, ochrana životného prostredia a bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe,
- b) zdržať sa počas vykonávania týchto činností požitia alkoholu, inej návykovej látky¹⁰⁾ alebo lieku, ktorý môže znížiť schopnosť vykonávať takúto činnosť,
- c) zdržať sa vykonávania týchto činností v takom čase po požití alkoholu, inej návykovej látky alebo lieku, ktorý môže znížiť schopnosť vykonávať takúto činnosť, keď sa alkohol, iná návyková látka alebo liek ešte môžu nachádzať v jeho organizme.

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 riadenie chodu 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 určenie zamestnanci sa zúčastnia mimoriadneho preškolenia a podrobí sa 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; to neplatí pri odobratí dokladu o odbornej spôsobilosti podľa odseku 7. 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 bez vážneho dôvodu 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 lekáarskymi 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) Lekár posudzujúci zdravotnú spôsobilosť osôb, ktoré vykonávajú pracovné činnosti na dráhe, vydáva lekáarsky posudok o zdravotnej spôsobilosti, ktorého vzor je uvedený v osobitnom predpise.^{31ab)} Psychológ posudzujúci psychickú spôsobilosť osôb, ktoré vykonávajú pracovné činnosti na dráhe, vydáva posudok o psychickej spôsobilosti, ktorého vzor je uvedený v osobitnom predpise.^{31ab)} V lekáarskom posudku o zdravotnej spôsobilosti a v posudku o psychickej spôsobilosti sa o posudzovanej osobe uvádzajú osobné údaje v rozsahu meno a priezvisko, rodné číslo a adresa trvalého pobytu.

(4) Mimoriadna lekáarska preventívna prehliadka a psychologické vyšetrenie zamestnanca sa vykonáva po zavinení alebo spoluzavinení vážnej nehody alebo menšej nehody. Zamestnávateľ určí, či sa mimoriadna lekáarska preventívna prehliadka a psychologické vyšetrenie vykoná po zavinení incidentu alebo pri podozrení zo zhoršenia zdravotného stavu zamestnanca, ktorý znižuje alebo inak obmedzuje spôsobilosť zamestnanca vykonávať pracovnú činnosť, alebo po prerušení práce presahujúcim šesť mesiacov. 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.

(5) Poverená právnická osoba podľa § 102 ods. 1 písm. q) druhého bodu posudzuje zdravotnú spôsobilosť lekárom so špecializáciou v špecializačnom odbore všeobecné lekárstvo a psychickú spôsobilosť psychológom v certifikovanej pracovnej činnosti dopravná psychológia. Základné kritériá pre lekára posudzujúceho zdravotnú spôsobilosť a psychológa posudzujúceho psychickú spôsobilosť osôb, ktoré vykonávajú pracovné činnosti na železničnej dráhe, sú aj znalosti rizík príslušnej pracovnej pozície posudzovanej osoby.

(6) Zamestnávateľ znáša náklady lekárskeho preventívneho prehliadku a psychologického vyšetrenia, 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, ktorej súčasťou sú uvedené v prílohe č. 12a.

(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,

(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. 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 povinného príspevku na starobné dôchodkové sporenie. Najneskôr 15 pracovných dní pred termínom podania žiadosti žiadateľ uloží riadnu účtovnú závierku v registri účtovných závierok,^{11a)} ak takáto účtovná závierka nie je v registri účtovných závierok uložená.

(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,
- c) nakladá so zvereným štátnym majetkom podľa osobitného predpisu,¹²⁾
- d) zostavuje a vedie register svojho majetku a majetku, ktorý spravuje a ktorý sa použije na posúdenie finančných prostriedkov potrebných na jeho opravu alebo na jeho nahradenie;

prílohou tohto registra sú aj údaje o výdavkoch na modernizáciu a obnovu železničnej infraštruktúry.

(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 prevádzkovanvej 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 zabezpečiť 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. Manažér infraštruktúry sprístupní žiadateľom o kapacitu infraštruktúry informácie o podnikateľskom pláne, ktoré sa týkajú podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre, jej využívania, poskytovania a rozvoja a umožní žiadateľom o kapacitu infraštruktúry pred schválením podnikateľského plánu vyjadriť sa k jeho obsahu.

(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) Plnenie podnikateľského plánu je predmetom štátnej pomoci. Pridelované 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.

(6) Manažér infraštruktúry zosúladí svoj podnikateľský plán s ustanoveniami zmluvy podľa § 56 ods. 3.

§ 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 v štátnom jazyku a v anglickom jazyku na svojom webovom sídle a spoločnom webovom sídle manažérov infraštruktúry zriadenom v rámci ich spolupráce 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 podmienkach prístupu k servisným zariadeniam spojeným so železničnou sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie webové sídlo, na ktorom sú tieto informácie bezplatne dostupné. Obsah a členenie podmienok používania železničnej siete je v prílohe č. 13 časti A.

(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 licenciu¹⁴⁾ 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 pridelenie 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 železničnú infraštruktúru, ktorá spája vnútrozemské prístavy a servisné zariadenia uvedené v prílohe č. 13 časti B druhom bode, a železničnú infraštruktúru, 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 orgán 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) Regulačný orgán si do jedného mesiaca od prijatia žiadosti vyžiada potrebné informácie a údaje na účel analýzy podľa odseku 4 a zmluvné strany zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme a manažér infraštruktúry sú povinní tieto informácie a údaje poskytnúť. Regulačný orgán posúdi poskytnuté informácie a údaje a podľa potreby ich prerokuje s osobami podľa odseku 3. Najneskôr do šiestich týždňov odo dňa, keď získal všetky potrebné informácie a údaje, regulačný orgán informuje osoby uvedené v odseku 3 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 Európskej únie. 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

Pridelovanie kapacity infraštruktúry

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

- a) spôsob pridelovania kapacity infraštruktúry,
- b) základné náležitosti žiadosti o pridelenie,
- c) časové obdobia, na ktoré sa kapacita prideluje,
- 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 pridelovania. 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 pridelennej kapacity infraštruktúry železničnému podniku. Takéto umožnenie využitia kapacity infraštruktúry sa na účely ďalšieho pridelovania 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 pridelennej kapacity infraštruktúry sa upravujú 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 manažermi 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. Manažér infraštruktúry poskytuje regulačnému orgánu informácie o postupoch prideľovania kapacity infraštruktúry a informácie zo systémov prideľovania kapacity infraštruktúry.

(3) Na zasadaniach alebo pri iných činnostiach konaných s cieľom prideľovať kapacitu infraštruktúry pre transsietové 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. Žiadateľ, ktorý nie je železničným podnikom, môže splnomocniť železničný podnik na uzavretie zmluvy s manažérom infraštruktúry o prístupe na železničnú infraštruktúru do termínu určeného v podmienkach používania siete.

(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 pridelenú kapacitu infraštruktúry, ubezpečenie žiadateľa o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa pridelennej kapacity infraštruktúry.

(4) 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.

(5) 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.

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

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

(8) 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

uzatvorí 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 manažermi 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 pridelenia 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 je potrebné zachovať k dispozícii v rámci konečného znenia cestovného poriadku, aby mohli rýchle reagovať na predvídateľné dodatočné žiadosti na pridelenie voľnej kapacity infraštruktúry.

(11) Cestovný poriadok obsahuje údaje o všetkých plánovaných pohyboch vlakov, ktoré sa uskutočňujú na príslušnej železničnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti.

§ 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. Na účely rokovania manažér infraštruktúry v primeranom čase bezplatne poskytuje žiadateľom o kapacitu infraštruktúry písomne alebo elektronicky informácie o požadovaných vlakových trasách a o vlakových trasách predbežne pridelených na tých istých tratiach, o alternatívnych vlakových trasách a o kritériách prideľovania kapacity infraštruktúry. Informáciu o totožnosti ostatných žiadateľov manažér infraštruktúry poskytuje len s ich predchádzajúcim súhlasom. Ak sa mu nepodariť 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 objednávatelom dopravných služieb na zabezpečenie dopravnej obslužnosti na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.

(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 vybrané alebo ak sa koordináciou nedosiahol uspokojivý výsledok a železničná infraštruktúra bola vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry môže pri pridelovaní 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. Ak napriek výzve manažéra infraštruktúry používateľ železničnej siete využíva naďalej vlakovú trasu pod limitom určeným v podmienkach používania železničnej siete, manažér infraštruktúry mu túto vlakovú trasu môže odobrať.

(7) Manažér infraštruktúry môže v podmienkach používania železničnej siete pri určovaní priorít pridelovacieho 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 vyhraďiť pre špecifické typy prepravy. V takom prípade manažér infraštruktúry môže pri pridelovaní 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 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, pričom o nedostupnosti kapacity infraštruktúry informuje zainteresované strany bezodkladne.

§ 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. V havarijnom pláne sa uvedie tiež počet, druh a dislokácia nehodových prostriedkov na odstraňovanie následkov nehôd a mimoriadnych udalostí alebo dohoda s prevádzkovateľom týchto prostriedkov.

(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 kontroluje dodržiavanie transparentných a nediskriminačných podmienok prístupu žiadateľov na železničnú sieť a prideľovania kapacity infraštruktúry, najmä, či podmienky používania železničnej siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry možnosti, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov.

(2) Regulačný orgán monitoruje hospodársku súťaž na železničných trhoch a preskúmava prístup a obmedzenia prístupu na železničnú infraštruktúru, k servisným zariadeniam a službám v nich poskytovaným a na tento účel môže požadovať informácie a údaje od manažéra infraštruktúry, prevádzkovateľa servisného zariadenia a od železničných podnikov.

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

- a) podmienok používania železničnej siete a kritérií uvedených v týchto podmienkach,
- b) prideľovacieho procesu pri poskytovaní kapacity infraštruktúry,
- c) prístupu k železničnej infraštruktúre, k servisným zariadeniam a k železničným službám s tým spojených,
- d) uplatňovania úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, servisných zariadení a železničných služieb s tým spojených,

(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. Požadované informácie a údaje sú požiadané osoby povinné poskytnúť najneskôr do jedného mesiaca; regulačný orgán môže výnimočne povoliť predĺženie lehoty o dva týždne. Za bezdôvodné odopretie informácií alebo údajov môže regulačný orgán uložiť poriadkovú pokutu do 3 000 eur. Ak ide o medzinárodnú železničnú dopravu, regulačný orgán si vyžiada potrebné informácie od manažéra infraštruktúry a regulačných orgánov členských štátov, ktorých územím prechádza medzinárodná vlaková trasa, a ak je to potrebné, aj od Európskej komisie; manažér infraštruktúry je povinný bezodkladne poskytnúť požadované informácie.

(6) Regulačný orgán musí rozhodnúť o sťažnostiach a prijať nápravné opatrenia do šiestich týždňov odo dňa začatia konania. Ak boli v konaní vyžiadané doplňujúce podklady, lehota plyní 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 zverejňuje rozhodnutie po nadobudnutí jeho právoplatnosti na svojom webovom sídle.

(9) Regulačný orgán musí byť pri rozhodovaní organizačne, finančne a právne nezávislý od manažéra infraštruktúry, od železničných podnikov a od objednávateľov 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 prístupu k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia podľa prílohy č. 13 časti B, ako aj úhrady za prístup a služby v servisných zariadeniach podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu, ktorých jediným prevádzkovateľom je manažér infraštruktúry,
- 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 a servisných zariadení, ktorých jediným prevádzkovateľom je manažér 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 písmen a) a b),
- d) schvaľuje rámcové dohody podľa § 43,
- e) ukladá pokuty za porušenie regulačného rámca a vyberania určených úhrad,
- f) vykonáva u manažéra infraštruktúry, prevádzkovateľa servisného zariadenia alebo v železničnom podniku kontrolu dodržania oddelených účtov; na vykonanie tejto kontroly si môže vyžiadať účtovné informácie podľa prílohy č. 13b.

(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 zarátavať 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**Podmienky prístupu k službám**

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

(2) Železničné podniky majú za úhradu nárok na prístup vrátane traťového prístupu k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach. Prístup k zariadeniam a k službám musí prevádzkovateľ servisného zariadenia zabezpečovať nediskriminačným spôsobom.

(3) Servisným zariadením je zariadenie vrátane pozemku, budovy a vybavenia, ktoré bolo vcelku alebo sčasti špeciálne upravené tak, aby umožnilo poskytovanie jednej služby alebo viacerých služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B druhom až štvrtom bode.

(4) Prevádzkovateľom servisného zariadenia je podnikateľ, ktorý spravuje jedno servisné zariadenie alebo viac servisných zariadení alebo poskytuje železničným podnikom jednu službu alebo viac služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B druhom až štvrtom bode.

(5) Ak je prevádzkovateľ servisného zariadenia podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu písm. a) až d), g) a i) priamo kontrolovaný alebo nepriamo kontrolovaný železničným podnikom, ktorý je tiež aktívny a má dominantné postavenie na vnútroštátnych trhoch so službami železničnej dopravy, musí byť od neho organizačne a rozhodovacími právomocami nezávislý, pričom musí mať pre všetky servisné zariadenia podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu oddelené účty vrátane súvah a výkazov zisku a strát. Táto nezávislosť sa môže dosiahnuť zriadením organizačne oddelených divízií v rámci toho istého subjektu.

(6) Žiadosti železničných podnikov o prístup k servisnému zariadeniu podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu a o poskytovanie služieb v tomto zariadení vybavuje prevádzkovateľ servisného zariadenia v lehote, ktorá nepresiahne 30 dní, ak regulačný orgán neurčí dlhšiu lehotu. Žiadosti môže zamietnuť, ak na trhu železničnej dopravy existuje reálna alternatíva, ktorá železničnému podniku umožňuje prevádzkovať železničnú dopravu na tých istých trasách alebo alternatívnych trasách v hospodársky prijateľných podmienkach. Prevádzkovateľovi servisného zariadenia sa tým neukladá povinnosť investovať do zdrojov alebo zariadení s cieľom rozšíriť kapacitu servisného zariadenia, a tak vyhovieť všetkým žiadostiam železničných podnikov.

(7) Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia uvedený v odseku 5 zamietne žiadosť o prístup k servisnému zariadeniu alebo o poskytovanie služieb v tomto zariadení, musí rozhodnutie o zamietnutí písomne zdôvodniť a uviesť reálnu alternatívu, ak je dostupná.

(8) Reálnou alternatívou je prístup k inému servisnému zariadeniu alebo zabezpečenie služby poskytovanej servisným zariadením iným spôsobom, ktoré sú pre železničný podnik hospodársky prijateľné a umožňujú mu prevádzkovať železničnú dopravu.

(9) Alternatívnou trasou je iná trasa medzi rovnakou východiskovou stanicou a stanicou určenia vtedy, ak sú tieto dve trasy z hľadiska prevádzky železničnej dopravy železničným podnikom vzájomne nahraditeľné.

(10) Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia zistí medzi žiadosťami rozpory týkajúce sa prístupu k servisnému zariadeniu a k poskytovaniu služieb v tomto zariadení, pokúsi sa ich vyriešiť rokovaním so žiadateľmi tak, aby vyhovel všetkým ich oprávneným požiadavkám. Ak nie je dostupná žiadna reálna alternatíva a nemožno vyhovieť všetkým požiadavkám o kapacitu servisného zariadenia, žiadateľ môže podať sťažnosť na regulačný orgán, ktorý ju prešetrí, a ak je

sťažnosť oprávnená, rozhodne o primeraných opatreniach s cieľom zabezpečiť, aby sa primeraná časť kapacity poskytla uvedenému žiadateľovi. Regulačný orgán zohľadní aj oprávnené potreby prevádzkovateľa servisného zariadenia podľa odseku 5 na používanie servisného zariadenia.

(11) Ak sa servisné zariadenie podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu nepoužíva najmenej dva po sebe nasledujúce roky a železničné podniky majú oprávnený záujem o prístup k nemu, vlastník servisného zariadenia ponúkne prevádzku zariadenia na prenájom alebo lízing, ak je prevádzkyschopné.

(12) Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia ponúka aj niektoré z doplnkových služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B tretom bode, poskytne ich na požiadanie každému železničnému podniku nediskriminačným spôsobom.

(13) Železničné podniky môžu požadovať od prevádzkovateľa servisného zariadenia poskytovanie vedľajších služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B štvrtom bode. Prevádzkovateľ servisného zariadenia nie je povinný takéto služby poskytovať. Ak tieto služby prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytuje, musí ich poskytovať železničným podnikom nediskriminačným spôsobom.

§ 55

Určovanie úhrad

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

(2) Účelom úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam je prispieť manažérovi infraštruktúry na pokrytie časti nákladov na prevádzku železničnej infraštruktúry a servisných zariadení. Príjmy manažéra infraštruktúry z výnosu úhrad za minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam a k službám a z úhrad za doplnkové služby a za vedľajšie služby podľa prílohy č. 13 časti B spolu s hospodárskym výsledkom z iných obchodných činností súvisiacich s používaním železničnej siete a s úhradou z verejného rozpočtu podľa zmluvy manažéra infraštruktúry s vlastníkom železničnej infraštruktúry a servisných zariadení (ďalej len "vlastník železničnej infraštruktúry") sú v priebehu roka v rovnováhe s výdavkami na prevádzku železničnej infraštruktúry a servisných zariadení.

(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. Úhradu za prístup k servisným zariadeniam platia železničné podniky prevádzkovateľovi servisného zariadenia v lehotách a spôsobom dohodnutých v zmluve.

§ 56**Náklady na železničnú infraštruktúru**

(1) Náklady na prevádzku železničnej infraštruktúry a servisných zariadení 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 servisných zariadení a na zvyšovanie kvality poskytovaných služieb motivovaný na znižovaní nákladov spojených s poskytovaním kapacity železničnej infraštruktúry a servisných zariadení podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu pri dodržaní úrovne úhrad za používanie železničnej infraštruktúry a týchto servisných zariadení. Na tento účel sa mu môžu poskytnúť na obdobie najmenej piatich rokov a najviac 15 rokov na základe zmluvy s vlastníkom železničnej infraštruktúry finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu, alebo regulačný orgán zavedie na základe analýzy možného zníženia nákladov vhodné regulačné opatrenia s určením primeraných oprávnení manažéra infraštruktúry.

(3) Zmluva s vlastníkom železničnej infraštruktúry má písomnú formu a obsahuje najmä

- a) vymedzenie predmetu zmluvy a rozsahu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení,
- b) podmienky prevádzkovania železničnej infraštruktúry a servisných zariadení vrátane údržby a obnovy železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, ktoré sú už v prevádzke,
- c) výšku úhrady podľa odseku 6, spôsob a podmienky jej poskytnutia a použitia,
- d) výšku ostatných finančných prostriedkov na zabezpečenie prevádzky, údržby a obnovy železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, na vykonávanie nedokončenej údržby a obnovy, na zabezpečenie plnenia povinností vyplývajúcich manažérovi infraštruktúry zo všeobecne záväzných právnych predpisov,
- e) ciele zamerané na používateľa železničnej infraštruktúry a kritériá kvality vzťahujúce sa na výkon vlaku, najmä pokiaľ ide o traťovú rýchlosť a spoľahlivosť, spokojnosť zákazníka, kapacitu železničnej siete, správu aktív, rozsah činností, úroveň bezpečnosti a ochranu životného prostredia,
- f) rozsah nedokončenej údržby a aktíva, ktoré sa postupne vyradia z používania,
- g) povinnosti manažéra infraštruktúry v súvislosti s predkladaním správ, a to z hľadiska ich obsahu a pravidelnosti ich predkladania vlastníkovi železničnej infraštruktúry,
- h) obdobie platnosti zmluvy, ktoré musí byť minimálne päť rokov,
- i) regulačný rámec a princípy spoplatňovania železničnej infraštruktúry a servisných zariadení,
- j) pravidlá riešenia situácií, v ktorých dôjde k vážnym poruchám v prevádzke železničnej infraštruktúry, a núdzových situácií vrátane havarijných plánov a predčasného ukončenia zmluvy a informovania používateľov,
- k) nápravné opatrenia pri porušení zmluvných podmienok alebo pri vzniku výnimočných okolností, ktoré ovplyvňujú dostupnosť verejného financovania, vrátane podmienok a postupov opätovného rokovania o zmluvných podmienkach alebo o predčasnom ukončení zmluvy.

(4) Vlastník železničnej infraštruktúry poskytne žiadateľom informácie o obsahu zmluvy a umožní im vyjadriť sa k nej pred jej podpísaním. Zmluvu vlastník infraštruktúry a manažér infraštruktúry zverejnia na svojom webovom sídle najneskôr jeden mesiac po jej uzatvorení.

(5) Podmienky zmluvy a štruktúra finančných prostriedkov poskytnutých zo štátneho rozpočtu

podľa odseku 2 musia byť dohodnuté na celé zmluvné obdobie.

(6) Vlastník železničnej infraštruktúry uhradza manažérovi infraštruktúry časť ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad regulačným orgánom, a to vo výške, ktorá nie je krytá úhradami za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad, a ziskom z iných obchodných činností súvisiacich s používaním železničnej siete.

Princípy spoplatňovania železničnej infraštruktúry

§ 57

(1) Návrh systému úhrad musí manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia 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 a prevádzkovateľ servisného zariadenia sú povinní poskytnúť železničným podnikom všetky potrebné informácie o jednotlivých úhradách a cenách za služby poskytované podľa prílohy č. 13 časti B.

(2) Úhrady za minimálny prístupový balík podľa prílohy č. 13 a za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia a za prístup k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu, ktorých jediným prevádzkovateľom je manažér infraštruktúry, navrhne manažér infraštruktúry na základe variabilných nákladov, ktoré mu vznikli priamo prevádzkou vlaku na železničnej infraštruktúre. Úhrada za prístup k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B druhého bodu a za poskytovanie služieb v týchto zariadeniach nesmie presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku. 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. Prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytujúceho služby podľa prílohy č. 13 časti B druhého až štvrtého bodu poskytne manažérovi infraštruktúry informácie o úhradách alebo uvedie adresu webového sídla, na ktorej sú takéto informácie bezplatne dostupné.

(3) Primeraným ziskom je miera návratnosti vlastného kapitálu, ktorá zohľadňuje riziko vrátane rizika spojeného s príjmami alebo neprítomnosť rizika pre prevádzkovateľa servisného zariadenia a je v súlade s priemernou mierou daného sektora v posledných troch rokoch.

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

(5) 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 cestnej nákladnej doprave.

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

(7) Aby sa zabránilo nežiadúcim neprimeraným výkyvom v jednotlivých spoplatnených obdobiach, regulačný orgán môže na návrh manažéra infraštruktúry spriemerovať úhrady podľa odsekov 4 až 6 za dlhšie obdobie. Spriemerovaná úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre aj vtedy musí zodpovedať najviac nákladom zahrnutým do spoplatňovania.

(8) Regulačný orgán je povinný vo svojej registratúre^{15a)} uchovávať informácie a údaje potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj spoplatňovania environmentálnych nákladov a jeho použitie; tieto informácie a údaje poskytne Európskej komisii na jej žiadosť.

(9) 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 železničnej 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) Na účely zvýšenia úhrady podľa odseku 1 manažér infraštruktúry zohľadní najmä tieto dvojice segmentov trhu:

- a) služby osobnej dopravy a služby nákladnej dopravy,
- b) vlaky prepravujúce nebezpečný tovar a iné nákladné vlaky,
- c) vnútroštátne dopravné služby a medzinárodné dopravné služby,
- d) kombinovanú dopravu a priame vlaky,
- e) služby mestskej osobnej dopravy alebo regionálnej osobnej dopravy a služby medzimestskej osobnej dopravy,
- f) ucelené vlaky a vlaky zostavené z jednotlivých vozňov,
- g) pravidelné služby vlakovej dopravy a príležitostné služby vlakovej dopravy.

(4) Manažér infraštruktúry zverejní v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37 zoznam segmentov trhu a preskúma ho aspoň raz za päť rokov. Manažér infraštruktúry zohľadní najmä služby nákladnej dopravy, služby osobnej dopravy vykonávané v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a iné služby osobnej dopravy. Manažér infraštruktúry môže rozlišovať segmenty trhu aj podľa prepravovanej komodity alebo cestujúcich. Regulačný orgán vykoná kontrolu tohto zoznamu.

(5) Pre nákladnú dopravu z tretieho štátu a do tretieho štátu, ktorá sa vykonáva na železničnej sieti s iným rozchodom koľaje, ako normálny rozchod koľaje, môžu manažéri infraštruktúry určiť vyššie úhrady s cieľom zabezpečiť úplnú návratnosť vynaložených nákladov.

(6) Pri špecifických budúcich investičných projektoch týkajúcich sa železničnej infraštruktúry a pri investičných projektoch, ktoré boli dokončené po roku 1988, 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 delbe rizika spojeného s novými investíciami.

(7) 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.

(8) Ak chce manažér infraštruktúry upraviť základné prvky spoplatňovacieho systému podľa odseku 1, musí ich predložiť regulačnému orgánu najmenej tri mesiace pred konečným termínom na zverejnenie podmienok používania siete podľa § 37 ods. 1.

§ 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 uvedené v prílohe č. 13a 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 žiadateľ nevyužíva. Rezervačné ceny treba uplatňovať tak, aby sa nimi žiadatelia motivovali na efektívne využívanie pridelennej kapacity infraštruktúry.

(4) Uplatnenie rezervačnej ceny voči žiadateľovi, ktorému bola pridelená vlaková trasa, je povinné, ak pravidelne nevyužíva pridelené trasy alebo ich časti. Manažér infraštruktúry zverejní v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37 kritériá, na základe ktorých sa určí, čo sa považuje za takéto nevyužívanie pridelených trás alebo ich častí. Tieto kritériá podliehajú kontrole regulačného orgánu.

(5) 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, a to nediskriminačným spôsobom pre všetky železničné podniky.

§ 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.

(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 neučtované náklady, ktorými nie je zafarbená 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.

§ 61a

Spolupráca v oblasti systémov spoplatňovania na viacerých železničných sieťach

Manažér infraštruktúry spolupracuje s manažermi infraštruktúry iných železničných sietí pri uplatňovaní efektívnych režimov spoplatňovania a dosiahnutia optimálnej konkurencieschopnosti medzinárodnej železničnej dopravy a zabezpečení efektívneho využívania železničnej siete. Manažéri infraštruktúry sa združujú v záujme koordinácie spoplatňovania alebo v záujme spoplatňovania prevádzky služieb železničnej dopravy, ktoré zasahujú do niekoľkých železničných sietí. Na tieto účely môžu zaviesť primerané postupy.

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 vysokorychlostných 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) Určené¹⁷⁾ hlavné železničné trate existujúceho železničného systému sú súčasťou systému transeurópskych konvenčných železníc.

(3) Súčasťou existujúceho železničného systému nie sú

- a) siete električkových dráh¹⁸⁾ 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 subsystém²⁰⁾ 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⁾

Komponenty

§ 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 Európskej únii 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 Európskej únii.

(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 Európskej únii 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 Európskej únii 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 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 napáťová 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 Európskej únie,
- 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 Európskej únie.

(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 rozumie 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 osoba²⁵⁾ posudzuje zhodu subsystému postupom ES overovania podľa prílohy č. 4 na žiadosť obstarávateľa subsystému, výrobcu subsystému alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Európskej únii.

(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 certifikát ES o čiastkovom overení subsystému, ktorý 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 interoperability 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 uvedení 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 trefom štáte a udržiavané v súlade s predpismi tohto štátu,
2. používané na železničných sieťach s odlišným rozchodom koľají, než je rozchod hlavnej siete Európskej únie, 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) Ak bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ železničného vozidla nespĺňa podmienky určené v povolení na uvedenie železničného vozidla do prevádzky, začne konanie o zrušení povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky, pri ktorom použije postup revízie bezpečnostných osvedčení podľa § 86 ods. 11 alebo postup revízie bezpečnostných povolení podľa § 87 ods. 6. V rozhodnutí o zrušení povolenia sa musí uviesť dôvod zrušenia.

(11) Povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky udelené 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 subsystemy 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 subsystemy železničného vozidla nemajú udelené povolenie, bezpečnostný orgán udelí povolenie na uvedenie takého železničného vozidla do prevádzky až po overení
 1. technickej kompatibility medzi subsystemami 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) Bezpečnostný orgán posúdi technickú kompatibilitu podľa odseku 1 písm. b) druhého bodu.

(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 návštenie, 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) Pri povoľovaní podľa odseku 1 písm. b) a 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 vlakovéj 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 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 prihladením na klimatické podmienky kompatibilné so železničnou infraštruktúrou, vrátane jej pevných zariadení, so systémom zásobovania energiou, so systémom riadenie-zabezpečenie a návštenie, s rozchodom koľají a priechným prierezom, s maximálnym povoleným zaťažením nápravy a s inými obmedzujúcimi technickými parametrami železničnej siete.

(5) Bezpečnostný orgán posúdi technickú kompatibilitu podľa odseku 4 písm. d).

(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 v rozsahu zoznamu kontrolných parametrov uvedených v prílohe č. 14

- 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 spochybníť 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 povoľovaní podľa odseku 1 a 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 9 písm. a), hodnotenia rizík podľa odseku 9 písm. b) a požadovanej skúšobnej prevádzky podľa odseku 9 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 vlakovkej 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.

§ 78a

Povolenie typu železničného vozidla

(1) Bezpečnostný orgán môže udeliť povolenie typu železničného vozidla. Ak bezpečnostný orgán

udelí povolenie na uvedenie železničného vozidla do prevádzky, zároveň udelí povolenie typu železničného vozidla.

(2) Železničnému vozidlu, ktoré je zhodné s typom, ktorému už bezpečnostný orgán udelil povolenie typu železničného vozidla, udelí povolenie na uvedenie železničného vozidla do prevádzky na základe predloženia vyhlásenia o zhode s povoleným typom železničného vozidla bez ďalších kontrol. Zhodu železničného vozidla s povoleným typom železničného vozidla vyhlasuje výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v členskom štáte, a ak ide o železničné vozidlo z tretieho štátu, jeho dovozca.

(3) Ak sa zmenili príslušné technické špecifikácie interoperability alebo technické a bezpečnostné predpisy, na základe ktorých bol povolený typ železničného vozidla, bezpečnostný orgán určí, či povolenie typu železničného vozidla zostane v platnosti, alebo je potrebné nové povolenie typu železničného vozidla. Ak určí, že je potrebné nové povolenie typu železničného vozidla, predmetom kontroly sú len kritériá vyplývajúce zo zmenených predpisov. Obnovenie povolenia typu železničného vozidla nemá vplyv na povolenia, ktoré sa železničným vozidlám už udelili na základe predchádzajúcich povolených typov železničného vozidla.

(4) Ak žiadateľ požiadal o povolenie typu železničného vozidla súčasne aj v inom členskom štáte, bezpečnostný orgán v záujme zjednodušenia postupu a minimalizovania administratívnej činnosti spolupracuje s bezpečnostným orgánom členského štátu, v ktorom žiadateľ požiadal o udelenie povolenia typu železničného vozidla.

(5) Povolenia typov železničných vozidiel sa registrujú v Európskom registri povolených typov železničného vozidla. Bezpečnostný orgán informuje Európsku železničnú agentúru o udelení, zmene, pozastavení a zrušení povolenia typu železničného vozidla.

§ 79

Systém číslovania železničných vozidiel

(1) Každé železničné vozidlo uvedené do prevádzky v ktoromkoľvek železničnom systéme v Európskej únii je označené európskym číslom, ktoré sa mu prideluje 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 Európskej únii, 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 orgánu 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 webovom sídle bezpečnostného orgánu.

(3) V národnom registri železničných vozidiel sa evidujú údaje podľa spoločnej špecifikácie národného registra vozidiel.^{27a)}

(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.^{27b)}

§ 81

Notifikovaná osoba

(1) Notifikovanou osobou na účely tohto zákona je právnická osoba so sídlom v Slovenskej republike, ktorej Európska komisia prideliла 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 Európskej únie 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 rozumie 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 priesectiach 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. Prvé obdobie oznamovania bezpečnostných indikátorov Európskej železničnej agentúry je rok 2010. Bezpečnostné indikátory sa predkladajú oddelene, ak sa týkajú činností na iných ako železničných dráhach. Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, bezpečnostný orgán zmení alebo opraví bezpečnostné indikátory pri prvej vhodnej príležitosti, a to najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.

§ 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, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „vestník ministerstva“) alebo iným účinným spôsobom v zrozumiteľnej podobe verejne sprístupnenej 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. Systém riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry a železničného podniku zabezpečí kontrolu rizík spojených s ich činnosťou vrátane rizík vyplývajúcich z činnosti iných osôb.

(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 prispôbené 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 s Policajným zborom.

(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 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 poslať 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 s Policajným zborom.

§ 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 Európskej únie, 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 dohliadať 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 nezahŕňajú 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 náboře 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 Európskej únie 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 Európskej únie 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 posielajú Európskej železničnej agentúre výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci kalendárny rok a zverejní ju na svojom webovom sídle.

(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 vážna alebo menšia nehoda, ktorá súvisí s prevádzkou vlaku 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 Policajnému zboru; to neplatí, ak ide o incident a mimoriadnu udalosť s významom incidentu. Mimoriadnu udalosť s významom incidentu ohlasujú Policajnému zboru 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 miesta 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 vyšetroje príčiny a okolnosti vzniku vážnych nehôd, ku ktorým došlo v železničnej infraštruktúre a majú dosah na bezpečnosť systému.

(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 Európskej únie 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. Manažér infraštruktúry a železničný podnik zo zisťovania príčin nehody vypracujú správu podľa prílohy č. 12 a zašlú ju vyšetrovaciemu orgánu a bezpečnostnému orgánu.

§ 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 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) Vyšetrovateľovi sa umožní vykonávať úlohy podľa tohto zákona čo najúčinnnejším spôsobom a v čo najkratšom čase. Najmä sa mu umožní

- 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 návštenie,
- b) okamžité zaznamenanie dôkazov a odobratie vzoriek z trosiek alebo z vaku 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 lekánskym nálezom a k lekánskym 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 a prizvané osoby pri výkone svojich úloh konajú nezávisle a majú 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. Prizvané osoby konajú len v rozsahu úloh určených vyšetrovateľom. Subjekty zúčastnené na nehode alebo na mimoriadnej udalosti sú povinné vyšetrovateľom a prizvaným osobám poskytnúť požadované informácie, dokumenty a dôkazové materiály.

(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 licenciю 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 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 svojom webovom sídle výročnú správu o vyšetrovaniach vykonaných v predchádzajúcom kalendárnom roku, o vydaných bezpečnostných odporúčaníach 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 obstaráť v závislosti od povahy nehody.

(4) Vyšetrovací orgán spolupracuje na vyšetrovaní s vyšetrovacími orgánmi iných členských štátov. Vyšetrovací orgán je povinný podľa možností vyhovieť dožiadaniám 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,
- b) Dopravný úrad^{31aa}) (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, na špeciálnych dráhach a lanových dráhach,
- d) je odvolacím orgánom vo veciach, v ktorých v správnom konaní rozhoduje 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 svojom webovom sídle,
- 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) posielajú 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 webovom sídle, 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 Európskej únie v železničiach, 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, dráhových podnikov a iných osôb zúčastnených na prevádzke dráhy, okrem prevádzkovateľov lanových dráh a prevádzkovateľov určených technických zariadení, a to po splnení podmienok uvedených v osobitnom predpise,^{31ab)}
 2. posudzovaním zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľov dráh a dráhových podnikov po splnení podmienok uvedených v osobitnom predpise,^{31ab)}
 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 osobám zodpovedným za údržbu železničných nákladných vozňov a údržbárskym dielňam na údržbu nákladných vozňov podľa osobitného predpisu,^{31a)}
 7. vzdelávaním posudzujúcich lekárov a posudzujúcich psychológov zo znalosti rizík príslušnej pracovnej pozície posudzovanej osoby,
- r) zverejňuje na webovom sídle zoznamy poverených právnických osôb podľa písmena q),
- s) je schvaľovacím orgánom na schvaľovanie typov električiek, trolejbusov a koľajových vozidiel pre špeciálne dráhy,
- 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 § 61,
- y) poskytuje manažérovi infraštruktúry úhrady v súlade so zmluvou uzatvorenou podľa § 56 ods. 3, a to maximálne do výšky limitov výdavkov rozpočtovaných ministerstvom na príslušný rozpočtový rok,
- z) udeľuje výnimku zo stavebno-technických požiadaviek na projektovanie, výstavbu a prevádzku dráh a z technických podmienok na konštrukciu a prevádzku dráhových vozidiel,
- aa) je špeciálnym stavebným úradom pre stavby dráh a ich súčastí, pre stavby v obvode dráhy, ktoré neslúžia na prevádzku dráhy alebo na dopravu na dráhe, a pre stavby v ochrannom pásme dráhy, ktoré slúžia na prevádzku dráhy alebo na dopravu na dráhe, okrem mestských dráh,
- ab) 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,
- ac) vydáva súhlas na vykonávanie činností v ochrannom pásme dráhy, okrem mestských dráh,
- ad) 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,
- ae) zisťuje zdroje ohrozovania dráhy a jej súčastí a nariaďuje ich odstránenie, okrem mestských dráh,
- af) rozhoduje na návrh vlastníka o zrušení vlečky alebo špeciálnej dráhy,
- ag) odníma poverenia vydané podľa písmena q), ak zistí závažné nedostatky alebo ak zistí rozpor s týmto zákonom,
- ah) rozhoduje na návrh prevádzkovateľa dráhy o názvoch staníc a zastávok a o ich zmenách okrem názvov zastávok mestských dráh.

(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 a o technicko-bezpečnostnej skúške stavieb,
- b) dopravný poriadok dráh, v ktorom upraví podrobnosti o prevádzkovaní jednotlivých druhov dráh a ich súčastí, o prevádzkovaní dopravy na dráhach o schvaľovaní typu dráhového vozidla a jeho podstatnej zmeny, o vydávaní a odnímaní technického preukazu dráhového vozidla,

- 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, o získavaní odbornej spôsobilosti na činnosti na určených technických zariadeniach a podrobnosti o vykonávaní určených činností a o požiadavkách na poverovanie právnických osôb podľa § 16 ods. 3, § 17 ods. 3 a § 18 ods. 2,
 - d) rozsah a druhy lekárskeho preventívneho prehliadok a psychologických vyšetrení, podrobnosti o odbornej príprave, overovaní odbornej spôsobilosti osôb, skúšobnej komisie a o druhu skúšok, požiadavky na odbornú, zdravotnú a psychickú spôsobilosť osôb vykonávajúcich činnosti na dráhe a požiadavky na poverovanie právnických osôb podľa odseku 1 písm. q) prvého a druhého bodu,
 - 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

- a) je bezpečnostným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy a pre železničné vozidlá,
- b) je regulačným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy,
- c) vykonáva štátny odborný dozor vo veciach dráh, okrem mestských električkových dráh a trolejbusových dráh (ďalej len „mestská dráha“), a vykonáva štátny odborný technický dozor.

(2) Úrad ďalej

- a) rozhoduje o potrebe nového povolenia na uvedenie subsystému do prevádzky po jeho modernizácii alebo obnove,
- b) plní úlohy vyplývajúce z postavenia bezpečnostného orgánu vo veciach určených technických zariadení a určených činností,
- c) overuje a schvaľuje spôsobilosť určených technických zariadení lanových dráh,
- d) overuje splnenie požiadaviek na vykonávanie určených činností na lanových dráhach,
- e) 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 zväzani a nedeštruktívnom skúšaní,
- f) overuje odbornú spôsobilosť na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach,
- g) vydáva a zrušuje povolenie na prevádzkovanie dráhy, okrem mestských dráh,
- h) 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,
- i) poveruje právnické osoby
 - 1. posudzovaním technickej dokumentácie a overovaním a schvaľovaním spôsobilosti určených technických zariadení okrem určených technických zariadení lanových dráh,

2. overovaním splnenia požiadaviek na vykonávanie určených činností okrem určených činností na zariadeniach lanových dráh,
 3. vzdelávaním a overovaním odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach,
 4. vzdelávaním a overovaním odbornej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľov lanových dráh a dráhových podnikov a iných osôb zúčastnených na prevádzke lanových dráh, a to po splnení podmienok uvedených v osobitnom predpise,^{31ab)}
- j) zverejňuje na svojom webovom sídle zoznam poverených právnických osôb podľa písmena i),
- k) vedie národný register vozidiel a register železničnej infraštruktúry a vydáva potvrdenia o registrácii,
- l) prideluje železničným vozidlám evidenčné čísla,
- m) ukladá pokuty za priestupky a iné správne delikty spáchané na železničných dráhach, na lanových dráhach a na špeciálnych dráhach,
- n) vydáva a odníma preukaz rušňovodiča a preukaz na riadenie chodu lanovej dráhy,
- o) spolupracuje s bezpečnostnými orgánmi členských štátov a s Európskou železničnou agentúrou; v prípade prípravy európskej legislatívy konzultuje stanoviská s ministerstvom,
- p) spolupracuje s regulačnými orgánmi členských štátov v oblasti svojej pôsobnosti,
- q) vydáva a odníma povolenia a dodatočné povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky a udeľuje povolenia typu železničného vozidla,
- r) schvaľuje, eviduje a vydáva potvrdenie o značke držiteľa železničného vozidla,
- s) určuje všeobecne záväzným právnym predpisom úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a prístupu k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia.

§ 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 predpisov³²⁾ 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,
- d) prevádzkovatelia servisných zariadení dodržiavajú podmienky a plnia povinnosti podľa tohto zákona.

(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 fyzické osoby alebo 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 môžu zúčastňovať ako prizvané osoby zamestnanci iných orgánov, právnické osoby alebo fyzické osoby.

(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 techniky 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 zistené 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 pokutu³⁵⁾ možno uložiť do 1000 eur; v blokovom konaní do 100 eur.

§ 108

Priestupky

(1) Priestupku sa dopustí ten, kto

- a) vykonáva v obvode železničnej dráhy alebo 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, poškodí alebo odcudzí 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, alebo tieto činnosti vykonáva pod vplyvom látky znižujúcej zmyslovú schopnosť alebo pohybovú schopnosť alebo v stave pracovnej neschopnosti alebo ak sa odmietne podrobiť dychovej skúške alebo lekárskemu vyšetreniu na zistenie, či nie je pod vplyvom takejto látky, hoci by také vyšetrenie nebolo spojené s nebezpečenstvom pre jeho zdravie,
- e) prechádza cez dráhu mimo určeného priestoru priechodu alebo priecestia alebo vstúpi 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 príslušníkov Policajného zboru,
- h) ohrozí alebo naruší bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo ohrozí a naruší bezpečnosť alebo plynulosť dopravy na dráhe, alebo spôsobí nehodu porušením povinností podľa tohto zákona, a to ako osoba vykonávajúca činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe,
- i) poruší povinnosť podľa tohto zákona ako osoba vykonávajúca činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe.

(2) Za priestupok podľa odseku 1

- a) písm. a) a c) sa uloží pokuta od 100 eur do 1 000 eur,
- b) písm. b) sa uloží pokuta od 50 eur do 500 eur,
- c) písm. d) sa uloží pokuta od 100 eur do 1 000 eur a možno uložiť zákaz činnosti až na jeden rok, a ak vykonáva tieto činnosti pod vplyvom látky znižujúcej zmyslovú schopnosť alebo pohybovú schopnosť, alebo ak sa odmietne podrobiť dychovej skúške alebo lekárskemu vyšetreniu na zistenie, či nie je pod vplyvom takejto látky, zákaz činnosti až na dva roky,
- d) písm. e) až g) sa uloží pokuta od 20 eur do 300 eur,
- e) písm. h) sa uloží pokuta od 100 eur do 1 000 eur a možno uložiť zákaz činnosti až na tri roky, a ak nehodu spôsobil pod vplyvom alkoholu, inej návykovej látky alebo lieku, ktorý znížil schopnosť vykonávať činnosť pri zabezpečovaní dráhy alebo dopravy na dráhe, pokutu až do 5 000 eur a zákaz činnosti do piatich rokov,
- f) písm. i) sa uloží pokuta od 50 eur do 500 eur a možno uložiť zákaz činnosti až na jeden rok.

(3) V blokovom konaní za priestupok podľa odseku 1

- a) písm. a) až c), g) a i) sa uloží pokuta od 15 eur do 100 eur,
- b) písm. d) a h) sa uloží pokuta od 20 eur do 300 eur,
- c) písm. e) a f) sa uloží pokuta od 10 eur do 50 eur.

(4) Priestupky podľa odseku 1 prejednáva bezpečnostný orgán, a ak boli spáchané v obvode železničných dráh, aj Policajný zbor.

(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 proti pádom stromov, kameňov a pevných trakčných zariadení,
- b) prevádzkuje dráhu bez zamestnávania zodpovedného zástupcu s odbornou kvalifikáciou, alebo bez platného povolenia na prevádzkovanie dráhy alebo v rozpore s ním,
- c) nezabezpečí, aby jednotlivé činnosti prevádzkovania dráhy vykonávali 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 odbočnú 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) nevykonával 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 v rozpore s ním 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 v rozpore s ním 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) nevykonával 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,
- 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) nespolutracuje s manažermi 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 prerokovania a koordinácie, alebo nevyhlásil prefaženú infraštruktúru, nevypracoval kapacitnú analýzu a plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry,
- h) nevypracoval havarijný plán na riešenie núdzových situácií,
- i) nedodrížiava 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 vyšetrovanie 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 koordináčnemu stredisku integrovaného záchranného 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) Regulačný orgán uloží pokutu od 10 000 eur do 40 000 eur prevádzkovateľovi servisného zariadenia, ktorý nedodrží podmienky alebo neplní povinnosti podľa tohto zákona.

(14) Konanie o uloženie pokuty podľa odsekov 1 až 13 možno začať do šiestich mesiacov odo dňa, keď sa správny orgán o správnom delikte dozvedel, najneskôr do troch rokov odo dňa, keď k správnomu deliktu došlo. Ak ide o trvajúcu činnosť alebo opomenutie, lehota začne plynúť posledným dňom skončenia trvajúcej činnosti alebo opomenutia, ktorá je správnym deliktom.

(15) Správny orgán je pri určení výšky pokuty povinný zohľadniť okolnosti, za ktorých k správnomu 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 13.

(16) 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 piatej 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 pridelení kapacity infraštruktúry, pri príprave cestovného poriadku siete, pri príprave podmienok používania 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 obstaráť znalecký posudok, vykonať skúšku subsystému, komponentu alebo analýzu vzorky trosiek alebo vaku dráhového vozidla, vykonať štátny dozor alebo vyšetrovanie, čas potrebný na ich získanie alebo vykonanie sa do tejto lehoty nezaráta.

(3) Proti rozhodnutiu úradu možno podať rozklad, o ktorom rozhoduje predseda úradu na základe návrhu 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; dotedy 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.

§ 112a

Prechodné ustanovenie k úprave účinnej od 1. januára 2014

Ak žiadateľ podáva žiadosť v termíne od 1. januára 2014 do 31. januára 2014, považuje sa povinnosť podľa § 34 ods. 4 za splnenú, aj ak je účtovná závierka priložená k žiadosti.

§ 112b

Prechodné ustanovenie k úprave účinnej od 1. februára 2014

Preukazy na vedenie dráhového vozidla vydané pred 1. februárom 2014 strácajú platnosť uplynutím desiatich rokov odo dňa ich vydania. Preukazy na vedenie dráhového vozidla vydané pred 1. februárom 2014, ktoré platia viac ako desať rokov, strácajú platnosť 31. decembra 2014.

§ 112c

Prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 1. decembra 2015

(1) Konania o priestupkoch a iných správnych deliktoch začaté a neukončené do 30. novembra 2015 sa dokončia podľa predpisov účinných do 30. novembra 2015.

(2) Konania, ktoré začalo ministerstvo ako schvaľovací orgán podľa § 21 a ktoré neboli právoplatne skončené do 30. novembra 2015, dokončí ministerstvo podľa doterajších predpisov.

(3) 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 najneskôr od 1. januára 2019; dotedy sa postupuje podľa doterajších predpisov.

§ 113

Týmto zákonom sa preberajú právne záväzné akty 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 kontajnermi 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 čiaske 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 čiaske 8/1977 Zb.) v znení úpravy Federálneho ministerstva dopravy z 12. februára 1982 č. 7129/1982-025 (registrovanej v čiaske 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 čiaske 32/1978 Zb.).
14. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 9737/84-025 z 8. októbra 1984 o prepravách vojenských kontajnerových zásielok (registrovaná v čiaske 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 železničiach (registrovaná v čiaske 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 čiaske 24/1985 Zb.).
17. Úprava Federálneho ministerstva č. 25 188/76-025 o Pravidlách technickej prevádzky železníc (registrovaná v čiaske 3/1977 Zb.).
18. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 25 110/77-025 o pravidlách technickej prevádzky lanových dráh (registrovaná v čiaske 11/1978 Zb.).
19. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 16 349/79 o pravidlách technickej prevádzky vlečiek (registrovaná v čiaske 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 čiaske 25/1970 Zb.) v znení úpravy č. 10461/70-SMD vydané Ministerstvom dopravy, v znení úpravy č. 8632/72-25 vydané Federálnym ministerstvom dopravy (registrovanej v čiaske 7/1972 Zb.) a úpravy č. 12445/77 vydané Federálnym ministerstvom dopravy (registrovanej v čiaske 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., nález 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., nález 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., nález 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:

- 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“.
- 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.“.
- V § 4a ods. 2 písm. e) sa vypúšťajú slová „za prevádzkovanie dopravy na železničnej dráhe^{7a)}“, ako aj odkaz a poznámka pod čiarou 7a.
- V poznámke pod čiarou k odkazu 18a sa vypúšťa citácia: „Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov.“.
- V § 23e ods. 1 a 2 sa slová „skončenia obdobia povinného vykonávania duálneho zobrazovania cien²²⁾“ 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.
- 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 štruktúrálnej oblasti

- a) infraštruktúra,
- b) energia,
- c) traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia,
- d) vozidlové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia,
- e) železničné koľajové vozidlá;

1.2 vo funkčnej oblasti

- a) prevádzka a riadenie dopravy,
- b) údržba a
- c) telematické aplikácie v osobnej doprave a v nákladnej doprave.

2. Opis subsystémov

Komponenty a aspekty týkajúce sa interoperability sú určené pre každý subsystém alebo časť subsystému z technickej špecifikácie interoperability. Subsystémy zahŕňajú najmä:

- 2.1 Infraštruktúra – 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 Energia – elektrifikačný systém vrátane nadzemného trolejového vedenia a traťové časti zariadení na meranie spotreby elektrickej energie.
- 2.3 Traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia – všetky traťové zariadenia potrebné na zaistenie bezpečnosti a riadenia pohybu vlakov schválených na prevádzku na železničnej sieti.
- 2.4 Vozidlové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia

Všetky vozidlové zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a riadenia pohybu vlakov schválených na jazdu po železničnej sieti.

- 2.5 Prevádzka a riadenie dopravy – postupy a zariadenia umožňujúce koherentnú prevádzku rôznych štruktúrálnych subsystémov tak počas bežnej prevádzky, ako aj počas poruchovej prevádzky, vrátane zostavy a vedenia vlakov, plánovania a riadenia železničnej dopravy.

Na prevádzkovanie cezhraničnej železničnej dopravy sa môže vyžadovať odborná kvalifikácia.

- 2.6 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, manažmentu spojení s ostatnými druhmi dopravy a vypracúvania elektronických sprievodných dokladov.
- 2.7 Železničné koľajové vozidlá – štruktúra, systém riadenia a zabezpečenia pre všetky vlakové

zariadenia, zariadenia na zber prúdu, trakčné jednotky a jednotky na premenu energie, vozidlové zariadenia na meranie spotreby elektrickej energie, brzdové zariadenia, ťahadlové mechanizmy, pojazdné zariadenia (najmä podvozky a nápravy) a vypruženia, dvere, rozhrania človek/stroj (rušňovodič, vlakový personál a cestujúci vrátane potrieb pre osoby so zníženou pohyblivosťou), pasívne a aktívne bezpečnostné zariadenia a potreby pre zdravie cestujúcich a vlakového personálu.

- 2.8 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.

Príloha č. 2
k zákonu č. 513/2009 Z. z.

SYSTÉM TRANSEURÓPSKÝCH 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. Zahŕnuté 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 prispôbovať.

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 výkonnosťnými 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 výkonnosťnými 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 vozidlových prvkov všetkých príslušných subsystémov. Úroveň 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 súfaze 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 Európskej únie.
- 1.4.2 Vo vlakoch a v železničnej infraštruktúre sa musia používať materiály, ktoré zabráňujú 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 Výsledkom projektového riešenia a prevádzky železničného systému nesmie byť neprípustne vysoká hladina hluku, ktorý tento systém spôsobuje v oblastiach nachádzajúcich sa v blízkosti železničnej infraštruktúry a v kabíne rušňovodča.
- 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.

1.6. Prístupnosť

1.6.1. Subsystémy infraštruktúra a železničné koľajové vozidlá musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, aby im zabezpečili rovnaký prístup ako ostatným, a to tým, že sa zabráni vytváraniu prekážok alebo sa odstránia prekážky, a prijatím iných primeraných opatrení, najmä projektovaním, výstavbou, obnovou, modernizáciou, údržbou a prevádzkou príslušných častí subsystémov, ku ktorým má prístup verejnosť.

1.6.2. Subsystémy prevádzka a telematické aplikácie v osobnej doprave musia zabezpečovať nevyhnutné funkcie vyžadované na uľahčenie prístupu osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou na rovnakom základe s ostatnými, a to tým, že sa zabráni vytváraniu prekážok alebo sa odstránia prekážky a inými primeranými opatreniami.

2. Požiadavky špecifické pre každý subsystém

2.1 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.

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.

2.1.2. Prístupnosť

2.1.2.1. Subsystém infraštruktúra, ku ktorému má prístup verejnosť, musí byť prístupný osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v súlade s podbodom 1.6.

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 narušovať 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.

Súčastou 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 Spôľahlivosť a použiteľnosť. Životne dôležité zariadenia, pohybové, trakčné a brzdné 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.

2.4.5 Prístupnosť

- 2.4.5.1. Subsystém železničné koľajové vozidlá, ku ktorým má prístup verejnosť, musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v súlade s podbodom 1.6.

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.

2.6.4. Prístupnosť

- 2.6.4.1. Musia byť prijaté primerané kroky, ktoré zabezpečia, aby boli v prevádzkových predpisoch určené nevyhnutné funkcie vyžadované na zaistenie prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

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 uchovávanía 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.

2.7.5. Prístupnosť

- 2.7.5.1. Musia byť prijaté primerané kroky, ktoré zabezpečia, aby boli v subsystémoch pre telematické aplikácie vzťahujúce sa na cestujúcich

určené nevyhnutné funkcie vyžadované na zaistenie prístupu pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

- 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).

POSTUP OVEROVANIA SUBSYSTÉMOV**1. VŠEOBECNÉ ZÁSADY**

V rámci postupu overovania subsystémov sa kontroluje a osvedčuje, že subsystém je navrhnutý, konštruovaný a inštalovaný takým spôsobom, aby spĺňal základné požiadavky, ktoré sa ho týkajú, a môže sa povoliť jeho uvedenie do prevádzky.

2. POSTUP PRI ES OVEROVANÍ**2.1 Úvod**

ES overovanie subsystémov je postup, v ktorom notifikovaná osoba kontroluje a potvrdzuje, že subsystém spĺňa ustanovenia príslušných technických špecifikácií interoperability a ustanovenia iných všeobecne záväzných právnych predpisov.

2.2 Časti subsystému a etapy**2.2.1 Čiastkové overenie**

Ak sa to uvádza v technických špecifikáciách interoperability alebo na žiadosť žiadateľa, sa subsystém môže rozdeliť na určité časti alebo sa v určitých etapách postupu overovania môže vykonať jeho kontrola.

Čiastkové overenie je postup, v rámci ktorého notifikovaná osoba kontroluje a osvedčuje určité časti subsystému alebo určité etapy postupu overovania.

Po každom čiastkovom overení notifikovaná osoba vyhotoví certifikát ES o čiastkovom overení pre žiadateľa, ktorý potom v prípade potreby vyhotoví vyhlásenie ES o čiastkovom overení. Certifikát ES o čiastkovom overení a vyhlásenie o čiastkovom overení musia obsahovať odkaz na tie technické špecifikácie interoperability, pri ktorých sa posudzovala zhoda.

2.2.2 Časti subsystému

Žiadateľ môže žiadať o čiastkové overenie pre každú časť. Každú časť možno podrobiť kontrole v každej etape opísanej v bode 2.2.3.

2.2.3 Etapy postupu overovania

Subsystém alebo určité časti subsystému 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 môže žiadateľ požiadať o čiastkové overenie.

2.3 Certifikát**2.3.1 Notifikovaná osoba zodpovedná za ES overenie posúdi projekt, výrobný proces a záverečné odskúšanie subsystému a vypracuje certifikát ES o overení určený pre žiadateľa, ktorý potom vypracuje ES vyhlásenie o overení. Certifikát ES o overení musí obsahovať odkaz na tie technické špecifikácie interoperability, pri ktorých sa posudzovala zhoda.**

Ak nedošlo k posúdeniu zhody subsystému so všetkými relevantnými technickými špecifikáciami interoperability (napríklad v prípade výnimiek, čiastkového uplatňovania

technických špecifikácií interoperability z dôvodu modernizácie alebo obnovy, prechodného obdobia v technických špecifikáciách interoperability alebo v špecifických prípadoch), certifikát musí obsahovať presný odkaz na technické špecifikácie interoperability alebo ich časti, pri ktorých notifikovaná osoba počas postupu pri ES overovaní nepreskúmala zhodu.

2.3.2 Ak boli vydané certifikáty ES o čiastkovom overení, notifikovaná osoba zodpovedná za overovanie ES subsystému zohľadní tieto certifikáty a pred vydaním certifikátu ES o overení:

- a) potvrdí, že certifikáty ES o čiastkovom overení zodpovedajú relevantným požiadavkám technických špecifikácií interoperability,
- b) skontroluje všetky aspekty, na ktoré sa nevzťahujú certifikáty ES o čiastkovom overení, a
- c) skontroluje záverečné odskúšanie celého subsystému.

2.3.3 Ak ide o úpravu subsystému, na ktorý sa už vzťahuje certifikát, notifikovaná osoba vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré sú relevantné a nevyhnutne potrebné, teda posudzovanie sa musí vzťahovať iba na tie časti subsystému, ktoré sú zmenené, a na ich rozhrania s nezmenenými časťami subsystému.

2.3.4 Notifikovaná osoba, ktorá vykonáva overovanie subsystému, vypracuje súbor technickej dokumentácie v súlade s § 73 ods. 3 v rozsahu jej pôsobnosti.

2.4 Súbor technickej dokumentácie

Súbor technickej dokumentácie je prílohou ES vyhlásenia o overení, zostavuje ho žiadateľ a musí obsahovať:

- a) 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.,
- b) zoznam komponentov, ktoré sú začlenené do subsystému,
- c) 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,
- d) certifikát ES o čiastkovom overení, ak je k dispozícii, a v tomto prípade aj ES vyhlásenie o čiastkovom overení, ktoré sú priložené k certifikátu ES o overení, vrátane výsledku overenia ich platnosti zo strany notifikovanej osoby,
- e) certifikát ES o overení spolu s podkladmi o výpočtoch, podpísané notifikovanou osobou zodpovednou za ES overenie, v ktorom sa uvedie, že subsystém je v súlade s požiadavkami technických špecifikácií interoperability, a v ktorom sa uvedú výhrady, ktoré sa zaznamenali počas výkonu činností a neboli odvolané. Prílohou certifikátu by mali byť správy o kontrole a o audite, ktoré boli vypracované tou istou osobou v súvislosti s overením podľa bodov 2.5.3 a 2.5.4,
- f) certifikáty ES vydané v súlade s inými všeobecne záväznými právnymi predpismi.

Ak sa požaduje bezpečná integrácia podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013, žiadateľ v rámci súboru technickej dokumentácie predloží správu posudzovateľa o spoločných bezpečnostných metódach hodnotenia a posudzovania rizík.

2.5 Monitorovanie

2.5.1 Cieľom monitorovania je zabezpečiť, aby sa počas výroby subsystému splnili požiadavky zo súboru technickej dokumentácie.

2.5.2 Notifikovaná osoba zodpovedná za kontrolu výroby subsystému musí mať stály prístup na staveniská, do výrobných dielní, do skladových priestorov a podľa potreby do prefabrikačných alebo skúšobných zariadení a do všetkých objektov, ktoré uzná za potrebné navštíviť pri plnení svojich úloh. Žiadateľ musí poslať notifikovanej osobe dokumentáciu potrebnú na tento účel, najmä realizačné plány a technickú dokumentáciu týkajúcu sa subsystému.

2.5.3 Notifikovaná osoba zodpovedná za kontrolu realizácie 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 činností.

2.5.4 Notifikovaná osoba môže vykonať aj neohlásenú návštevu staveniska alebo výrobné dielne. Počas takejto návštevy môže vykonať úplný alebo čiastočný audit. Notifikovaná osoba musí osobám zodpovedným za uskutočňovanie stavby poskytnúť protokol o kontrole a prípadne protokol o audite.

2.5.5 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.

2.6 Predkladanie

Úplný súbor dokumentácie podľa bodu 2.4 sa musí odovzdať žiadateľovi ako príloha k certifikátu ES o čiastkovom overení (ak je k dispozícii), ktoré vydala na to príslušná notifikovaná osoba, alebo ako príloha k certifikátu ES o overení, ktoré vydala notifikovaná osoba zodpovedná za overenie ES v prípade subsystému. Súbor dokumentácie sa musí pripojiť k vyhláseniu ES o overení, ktoré žiadateľ zašle bezpečnostnému orgánu, ktorému predkladá žiadosť o povolenie na uvedenie do prevádzky.

Žiadateľ musí uchovávať kópiu súboru dokumentácie počas prevádzkovej životnosti subsystému. Súbor dokumentácie sa musí zaslať každému inému členskému štátu, ktorý o to požiada. Bezpečnostný orgán môže žiadať predloženie dokumentov spolu s povolením v štátnom jazyku.

2.7 Uverejňovanie

Notifikovaná osoba musí pravidelne uverejňovať informácie

- a) o prijatých žiadostiach o ES overenie a o ES čiastkové overenie,
- b) o žiadosti o posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability,
- c) o vydaných a zamietnutých certifikátoch ES o čiastkovom overení,
- d) o vydaných a zamietnutých certifikátoch ES o zhode a vhodnosti na použitie,
- e) o vydaných a zamietnutých certifikátoch ES o overení.

2.8 Jazyk

Dokumentácia a korešpondencia o postupoch ES overovania musia byť vedené v štátnom jazyku.

3. POSTUP OVEROVANIA V PRÍPADE VNÚTROŠTÁTNYCH PREDPISOV

3.1 Úvod

Postup overovania v prípade vnútroštátnych predpisov je postup, pri ktorom poverená právnická osoba kontroluje a osvedčuje, že subsystém spĺňa ustanovenia všeobecne záväzných právne predpisov oznámených podľa § 72 ods. 4.

3.2 Certifikát o overení

Poverená právnická osoba vyhotoví pre žiadateľa certifikát o overení.

Certifikát obsahuje presné odkazy na vnútroštátne všeobecne záväzné právne predpisy, s ktorými zhodu preskúmala poverená právnická osoba v rámci postupu overovania, vrátane predpisov, ktoré sa týkajú častí, na ktoré sa vzťahuje výnimka z technických špecifikácií interoperability, modernizácia alebo obnova.

V prípade vnútroštátnych predpisov, ktoré sa týkajú subsystémov, z ktorých sa skladá vozidlo, poverená právnická osoba rozdelí certifikát do dvoch častí, pričom prvá časť bude obsahovať odkaz na vnútroštátne predpisy, ktoré sa bezprostredne týkajú technickej

zlučiteľnosti vozidla a príslušnej siete, kým druhá časť bude obsahovať odkazy na všetky ostatné vnútroštátne predpisy.

3.3 Súbor technickej dokumentácie

Súbor technickej dokumentácie, ktorý tvorí prílohu k certifikátu o overení v prípade vnútroštátnych predpisov, musí byť súčasťou súboru technickej dokumentácie uvedeného v bode 2.4 a obsahuje technické údaje relevantné z hľadiska posúdenia zhody subsystému s vnútroštátnymi predpismi.

3.4 Jazyk

Súbory a korešpondencia o postupoch ES overovania musia byť vedené v štátnom jazyku.

4. OVEROVANIE ČASTÍ SUBSYSTÉMOV PODĽA § 73 ODS. 5

Na overovanie série subsystémov alebo len určitých častí subsystémov podľa § 73 ods. 5 sa ustanovenia tejto prílohy uplatňujú primerane.

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 SUBSYSTÉMOV

1. ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV

ES vyhlásenie o overení subsystému je vyhlásenie vypracované žiadateľom, v ktorom na vlastnú zodpovednosť vyhlasuje, že subsystém, ktorý bol podrobený postupom overovania podľa prílohy č. 4, spĺňa požiadavky právnych predpisov Európskej únie a príslušných vnútroštátnych predpisov.

ES vyhlásenie o overení a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.

ES vyhlásenie o overení musí vychádzať z informácií vyplývajúcich z postupu pri ES overení subsystémov podľa druhého bodu prílohy č. 4. Musí byť napísané v tom istom jazyku ako súbor technickej dokumentácie pripojený k ES vyhláseniu o overení a musí obsahovať najmä

- a) odkaz na smernicu, technické špecifikácie interoperability a vnútroštátne predpisy,
- b) odkaz na technické špecifikácie interoperability alebo ich časti, v prípade ktorých nebola počas postupu ES overovania preskúmaná zhoda, a na vnútroštátne predpisy, ktoré sa uplatňujú v prípade udelenia výnimky z technickej špecifikácie interoperability, čiastočného uplatnenia technických špecifikácií interoperability pri modernizácii alebo obnove, prechodného obdobia v technických špecifikáciách interoperability alebo v špecifickom prípade,
- c) obchodné meno a úplnú adresu sídla žiadateľa alebo splnomocneného zástupcu so sídlom v Európskej únii; ak ide o splnomocneného zástupcu, aj obchodné meno a úplnú adresu sídla obstarávateľa alebo výrobcu,
- d) stručný opis subsystému,
- e) názov, adresu a identifikačné číslo notifikovanej osoby, ktorá vydala certifikát o overení podľa postupu uvedeného v prílohe č. 4,
- f) meno, adresu a identifikačné číslo notifikovanej osoby, ktorá vykonala posudzovanie zhody s ostatnými nariadeniami,
- g) meno a adresu poverenej právnickej osoby, ktorá vykonala overenie zhody s vnútroštátnymi predpismi podľa § 72,
- h) meno a adresu posudzujúceho orgánu, ktorý vypracoval správy o posúdení bezpečnosti týkajúce sa použitia spoločných bezpečnostných metód (CSM) posudzovania rizík,
- i) odkazy na jednotlivé dokumenty, ktoré sú obsahom súboru technickej dokumentácie pripojeného k ES vyhláseniu o overení,
- j) príslušné dočasné ustanovenia alebo konečné ustanovenia, ktoré musia subsystémy spĺňať, a podľa potreby najmä všetky prevádzkové obmedzenia alebo podmienky,
- k) totožnosť signatára.

Ustanovenia tohto bodu platia aj na vyhlásenie ES o čiastkovom overení.

2. ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV V PRÍPADE ÚPRAV

Ak ide o úpravu, ktorá nie je výmenou v rámci údržby týkajúcej sa subsystému zahrnutého do ES vyhlásenia o overení, sa uplatňujú tieto ustanovenia:

2.1 Ak subjekt zavádzajúci úpravu preukáže, že úprava nemá vplyv na základné konštrukčné vlastnosti subsystému, ktoré sú relevantné pre zhodu s požiadavkami týkajúcimi sa základných parametrov:

- a) subjekt zavádzajúci úpravu aktualizuje odkazy na dokumenty zahrnuté do súboru technickej dokumentácie pripojeného k ES vyhláseniu o overení,

b) nie je potrebné vypracovať žiadne nové ES vyhlásenie o overení.

2.2 Ak subjekt zavádzajúci úpravu preukáže, že úprava má vplyv na základné konštrukčné vlastnosti subsystému, ktoré sú relevantné pre zhodu s požiadavkami týkajúcimi sa niektorých základných parametrov:

- a) subjekt zavádzajúci úpravu vypracuje doplňujúce ES vyhlásenie o overení s odkazom na dotknuté základné parametre,
- b) k doplňujúcemu ES vyhláseniu o overení priloží zoznam dokumentov pôvodného súboru technickej dokumentácie pripojeného k pôvodnému ES vyhláseniu o overení, ktoré už nie sú platné,
- c) súbor technickej dokumentácie pripojený k ES vyhláseniu o overení musí obsahovať doklad o tom, že vplyv úprav je obmedzený na základné parametre uvedené v písmene a),
- d) na doplňujúce ES vyhlásenie o overení sa primerane uplatňujú ustanovenia bodu 1 tejto prílohy,
- e) pôvodné ES vyhlásenie o overení sa považuje za platné pre základné parametre, ktorých sa úprava nedotkla.

3. ES VYHLÁSENIE O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV V PRÍPADE DODATOČNÝCH OVERENÍ

ES vyhlásenie o overení subsystému môže byť doplnené v prípade vykonania dodatočných overení, najmä ak sú dodatočné overenia nevyhnutne potrebné na účely dodatočného povolenia na uvedenie do prevádzky. V takom prípade je doplňujúce ES vyhlásenie v rozsahu dodatočných overení.

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 Európskej únii (uvedte 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 Európskej únii.

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 vyšetrojú 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 BEZPEČNOSTNÝCH INDIKÁTOROCH

I. Vymedzenie pojmov

1. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody

- 1.1 Závažnou nehodou sa rozumie každá nehoda, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená osoba alebo ťažko zranená osoba, alebo značné poškodenie vozidlového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia alebo značné narušenie prepravy; nevzťahuje sa na nehody v opravovniach vozňov, skladoch a rušňových depách.
- 1.2 Značným poškodením vozidlového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia sa rozumie poškodenie vo výške minimálne 150 000 eur.
- 1.3 Značným narušením prepravy sa rozumie, ak vlaková doprava na hlavnej trati je pozastavená na minimálne šesť hodín.
- 1.4 Vlakom sa rozumie skupina koľajových vozidiel dopravovaná najmenej jedným hnacím koľajovým vozidlom alebo samostatné hnacie koľajové vozidlo, alebo traťový stroj s vlastným pohonom označený predpísanými návesťami, ktorý ide podľa cestovného poriadku alebo podľa pokynu osoby, ktorá riadi dopravu na dráhe.
- 1.5 Zrážkou vlaku so železničnými vozidlami sa rozumie čelná, zadná alebo bočná zrážka časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo železničného vozidla alebo s vozidlami posunujúceho dielu.
- 1.6 Zrážkou vlaku s prekážkou v priechodnom priereze sa rozumie zrážka časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na trati alebo blízko nej okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo užívateľ, vrátane zrážky s nadzemným trolejovým vedením.
- 1.7 Vykoľajením vlakov sa rozumie opustenie temena koľajnice aspoň jedným kolesom vozidla vlaku.
- 1.8 Nehodami na priecestiach sa rozumejú také nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní prechádzajúci užívatelia, akými sú najmä chodci alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej, a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo, alebo užívateľ.
- 1.9 Nehodami s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom železničného vozidla, sa rozumejú nehody, ktorých účastníkom je jedna osoba alebo viaceré osoby, do ktorých buď narazilo železničné vozidlo, alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené predmety počas prepravy na takomto vozidle.
- 1.10 Požiarmi v železničných vozidlách sa rozumejú požiare a výbuchy, ku ktorým došlo v železničných vozidlách vrátane ich nákladu pri ich jazde z východiskovej stanice do cieľovej stanice a pri státi vo východiskovej stanici, v cieľovej stanici alebo na medzizastávkach, ako aj počas posunu.
- 1.11 Inými druhmi nehôd sa rozumejú všetky nehody, ktoré nepatria medzi už uvedené zrážky vlakov so železničnými vozidlami, zrážky vlakov s prekážkami v priechodnom priereze, vykoľajenia vlakov, nehody na priecestiach, nehody s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom železničného vozňa, ako aj požiare v železničných vozidlách.
- 1.12 Cestujúcim sa rozumie každá osoba okrem personálu vlaku, ktorá cestuje vlakom. Na účely štatistiky o nehodách sa započítavajú aj cestujúci, ktorí sa pokúšajú nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku.
- 1.13 Zamestnancami vrátane personálu dodávateľov alebo samostatne zárobkovo činných

osôb, ktoré sú dodávateľmi, sa rozumejú všetky osoby, ktoré sú zamestnané v súvislosti so železnicou a ktoré sú v čase nehody na pracovisku. Patria sem personál vlaku a osoby obsluhujúce železničné vozidlá a zariadenia infraštruktúry.

- 1.14 Užívateľmi priecestí sa rozumejú všetky osoby, ktoré používajú priecestia na prechod cez železničnú dráhu na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo pešo.
- 1.15 Neoprávnenými osobami v železničných priestoroch sa rozumejú všetky osoby, ktoré sa nachádzajú v železničných priestoroch, kde je ich prítomnosť zakázaná, okrem užívateľov priecestí.
- 1.16 Inou osobou na nástupišti sa rozumie každá osoba nachádzajúca sa na nástupišti, ktorá nie je cestujúcim, zamestnancom alebo dodávateľom, užívateľom priecestia, inou osobou mimo nástupišťa alebo neoprávnenou osobou.
- 1.17 Inou osobou mimo nástupišťa sa rozumie každá osoba nenachádzajúca sa na nástupišti, ktorá nie je cestujúcim, zamestnancom alebo dodávateľom, užívateľom priecestia, inou osobou na nástupišti alebo neoprávnenou osobou.
- 1.18 Usmrtenou osobou sa rozumie každá osoba usmrtená okamžite alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, okrem samovrážd.
- 1.19 Ťažko zranenou osobou sa rozumie každá zranená osoba, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, okrem pokusu o samovraždu.
2. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar
 - 2.1 Nehodou pri preprave nebezpečného tovaru sa rozumie každá nehoda alebo udalosť, ktorá je predmetom hlásenia podľa osobitného predpisu.³⁷⁾
 - 2.2 Nebezpečným tovarom sa rozumejú látky a predmety, ktorých preprava je zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v osobitnom predpise.³⁷⁾
3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy
 - 3.1 Samovraždou sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným orgánom.
 - 3.2 Pokusom o samovraždu sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba s následkami ťažkého zranenia.
4. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám
 - 4.1 Lomom koľajnice sa rozumejú všetky koľajnice rozdelené na dva kusy alebo viac kusov alebo všetky koľajnice, z ktorých sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm širokú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jej pojazdnej hrane.
 - 4.2 Vybočením koľaje alebo inou chybou geometrickej polohy koľaje sa rozumejú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou koľaje, ktoré vyžadujú z dôvodu bezpečnosti pozastavenie užívania koľaje alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti.
 - 4.3 Poruchami návestenia s následkom návestenia menej závažnej návesti sa rozumejú technické poruchy návestného systému (železničnej infraštruktúry alebo železničného vozidla), ktorých výsledkom je, že návestné informácie nie sú také obmedzujúce, ako by mali byť.
 - 4.4 Prejdením návesti zakazujúcej chod s prejdením bodu ohrozenia sa rozumie prejdenie ktorejkoľvek časti vlaku za koniec dovoleného chodu jazdy a za bod ohrozenia.
 - 4.5 Prejdením návesti zakazujúcej chod bez prejdenia bodu ohrozenia sa rozumie prejdenie ktorejkoľvek časti vlaku za koniec dovoleného chodu, ale neprejdenie za bod ohrozenia.

Nedovolená jazda uvedená v bodoch 4.4 a 4.5 znamená prejdenie:

- svetelnej traťovej návesti alebo návestidla signalizujúceho príkaz na zastavenie alebo návesti zakazujúcej chod, ak nefunguje vlakové zabezpečovacie zariadenie,
- konca dovoleného bezpečného chodu určeného vo vlakovom zabezpečovacom zariadení,
- bodu oznámeného podľa predpisov prostredníctvom ústneho povolenia alebo písomného povolenia,

- návestí zakazujúcej chod (okrem koľajového zarážadla) alebo ručných návestí.

Nepatria sem prípady, keď železničné vozidlá bez pohonu alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejdú po trati, pričom nezastanú na návesť, ktorá im to prikazuje, alebo keď návesť z akéhokoľvek dôvodu nie je zmenená na zakazujúcu včas na to, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak pred návestidlom.

Bezpečnostný orgán môže predkladať osobitné správy o týchto štyroch bodoch a nahlasuje aspoň jeden spoločný bezpečnostný indikátor obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch.

- 4.6 Lomom kolesa prevádzkovaného železničného vozidla sa rozumie zlomenie, pri ktorom sa poškodilo koleso a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).
- 4.7 Lomom nápravy prevádzkovaného železničného vozidla sa rozumie zlomenie, pri ktorom sa poškodila náprava a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).
5. Indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť železničnej infraštruktúry a jej využitie
- 5.1 Vlakovým zabezpečovacím zariadením sa rozumie systém, ktorý vynúti rešpektovanie návestí a rýchlostných obmedzení.
- 5.2 Palubnými systémami sa rozumejú systémy poskytovania pomoci rušňovodičovi pri sledovaní návestí pozdĺž trate a na stanovišti rušňovodiča, čím sa zabezpečí krytie bodov ohrozenia a vynútenie dodržiavania rýchlostných obmedzení.

Funkcie poskytované palubnými vlakovými zabezpečovacími zariadeniami sú:

- a) výstraha, ktorá poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu,
- b) výstraha s automatickým zastavením, ktoré poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu a automatické zastavenie pri prejení návesti zakazujúcej chod,
- c) výstraha s automatickým zastavením a bodovou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia; bodovou kontrolou rýchlosti sa rozumie kontrola dodržiavania rýchlosti na určitých miestach (úseky s kontrolovanou rýchlosťou) pred návestidlom,
- d) výstraha s automatickým zastavením a nepretržitou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia a nepretržitú kontrolu dodržiavania traťovej rýchlosti a jej obmedzení; nepretržitou kontrolou rýchlosti sa rozumie trvalé vyznačenie a vynucovanie dodržiavania najvyššej dovolenej cieľovej rýchlosti na všetkých úsekoch trate.
- 5.3 Priecestím sa rozumie úrovňové križenie železničnej dráhy s cestnou komunikáciou alebo priechodom určeným prevádzkovateľom dráhy a prístupné verejným alebo súkromným užívateľom. Nepatria sem priechody medzi nástupišťami na staniciach ani priechody cez koľaje určené výhradne pre zamestnancov.
- 5.4 Cestnou komunikáciou sa rozumie každá verejná alebo súkromná cesta, ulica alebo diaľnica vrátane príslušných chodníkov pre chodcov a cyklistov.
- 5.5 Priechodom sa rozumie každá cesta, iná ako cestná komunikácia určená na prechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.
- 5.6 Pasívnym priecestím sa rozumie priecestie bez akéhokoľvek systému varovania alebo ochrany, ktorý sa aktivuje, ak prechod cez priecestie nie je pre užívateľa bezpečný.
- 5.7 Aktívnym priecestím sa rozumie úrovňové priecestie, na ktorom sú prechádzajúci užívatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení, ak je pre užívateľa nebezpečné prejsť cez priecestie.
- a) Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení

1. polovičné alebo plné závory,
2. zábrany.

b) Varovanie prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na priecestiach

1. viditeľné signály: svetlá,
2. počuteľné signály: najmä zvony, trúby, klaksóny a podobne.

Aktívne priecestia sa delia na

- a) manuálne, pri ktorom závory alebo výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany užívateľa manuálne aktivuje zamestnanec železníc,
- b) automatické s výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany užívateľa priecestia, pri ktorom výstrahu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak,
- c) automatické so závorami zo strany používateľa priecestia, pri ktorom zábranu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak; toto priecestie zahŕňa závory aj výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany používateľa priecestia,
- d) priecestia s koľajovým zabezpečovacím zariadením, pri ktorom návesť alebo vlakové zabezpečovacie zariadenie dovoľia vlaku pokračovať v jazde, až keď je priecestie v plnej miere zabezpečené zo strany používateľa priecestia závorou a bez prekážok.

6. Definície jednotiek merania

- 6.1 Vlakovým kilometrom sa rozumie jednotka merania pohybu vlaku na vzdialenosť jedného kilometra. Použitá vzdialenosť je, pokiaľ je známa, skutočne prejdená vzdialenosť, inak sa použije štandardná sieťová vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľom. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území štátu, ktorý podáva správu.
- 6.2 Osobokilometrom sa rozumie jednotka merania prepravy jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území subjektu, ktorý podáva správu.
- 6.3 Traťovým kilometrom sa rozumie dĺžka železničnej siete v kilometroch vzťahovaná k subjektu, ktorý správu podáva. Pri viackoľajných dráhach sa počíta iba vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľom.
- 6.4 Koľajovým kilometrom sa rozumie dĺžka železničnej siete v kilometroch vzťahovaná k subjektu, ktorý správu podáva. Na dráhe s viacerými koľajami sa počíta dĺžka každej koľaje.

II. Spoločné metódy výpočtu hospodárskeho vplyvu nehôd

1. Hodnotu zabránenia obeti pri nehode tvorí:

- 1.1 Samotná hodnota bezpečnosti: hodnota ochoty platiť založená na oznámených preferenčných štúdiách vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.
- 1.2 Priame náklady a nepriame náklady: odhadnuté hodnoty nákladov zložené z
 - a) nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu,
 - b) nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné a súkromné vyšetrowanie nehôd, nákladov na pohotovostnú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia,
 - c) výrobných strát: spoločenská hodnota tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode.

Pri výpočte nákladov, ak ide o obeť pri nehode, sa smrteľné nehody a ťažké zranenia posudzujú oddelene (odlišné hodnoty zabránenia obeti alebo ťažkého úrazu pre smrteľné nehody a ťažké zranenia).

2. Spoločné zásady stanovovania samotnej hodnoty bezpečnosti a priamych nákladov alebo nepriamych nákladov:

Posúdenie vhodnosti dostupných odhadov týkajúcich sa samotnej hodnoty bezpečnosti musí vychádzať z týchto aspektov:

- a) odhady, ktoré sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom založeným na hodnote ochoty platiť, podľa uvedených preferenčných metód,
- b) vzorka respondentov použitá na určenie hodnôt je reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie; vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek alebo príjem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými, alebo demografickými charakteristikami tejto populácie,
- c) metóda odvodzovania hodnôt ochoty platiť: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných a zmysluplných otázok kladených respondentom.

Priame a nepriame náklady sa stanovujú na základe skutočných nákladov spoločnosti.

- 3. Náklady na odstránenie poškodenia životného prostredia znamenajú náklady železničných podnikov alebo manažéra infraštruktúry určené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici.
- 4. Náklady na materiálne škody spôsobené na koľajových vozidlách alebo na infraštruktúre znamenajú náklady na nové železničné vozidlá alebo infraštruktúru s rovnakými vlastnosťami a technickými parametrami ako tie, ktoré boli nenapraviteľne zničené, a náklady na vrátenie opraviťelných železničných vozidiel alebo infraštruktúry do stavu pred nehodou. Oboje náklady odhadnú železničné podniky alebo manažéri infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájom železničných vozidiel v dôsledku ich nedostupnosti kvôli spôsobeným škodám.
- 5. Náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd znamenajú peňažnú hodnotu oneskorenia užívateľov železničnej dopravy, ktorými sú cestujúci a zákazníci nákladnej dopravy, v dôsledku nehôd vypočítanú podľa tohto vzorca:

VT = peňažná hodnota úspory cestovnej doby.

Hodnota času cestujúceho vo vlaku za hodinu:

$VT_p = [VT \text{ cestujúcich do zamestnania}] \cdot [\text{priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich do zamestnania za rok}] + [VT \text{ cestujúcich mimo zamestnania}] \cdot [\text{Priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich mimo zamestnania za rok}]$

VT_p v eurách na jedného cestujúceho za hodinu

Pracovne cestujúcim sa rozumie cestujúci, ktorý cestuje v súvislosti so svojou profesionálnou činnosťou okrem dochádzky do práce.

Hodnota času nákladného vlaku (za hodinu):

$VT_f = [VT \text{ nákladného vlaku}] \cdot [(\text{tonový kilometer})/(\text{vlakový kilometer})]$

VT_f v eurách na jednu tonu nákladu za hodinu

Priemerné množstvo ton tovaru prepraveného jedným vlakom za rok = $(\text{tonový kilometer})/(\text{vlakový kilometer})$

CM = náklady na 1 minútu meškania vlaku

Osobný vlak

$CM_p = K1 \cdot (VT_p/60) \cdot [(\text{osobokilometer})/(\text{vlakový kilometer})]$

Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok = $(\text{osobokilometer})/(\text{vlakový kilometer})$

Nákladný vlak

$$CM_f = K2 \cdot (VT_f/60)$$

Hodnota faktorov K1 a K2 sa nachádza medzi hodnotou času a hodnotou meškania podľa odhadov z uvedených preferenčných štúdií s cieľom zohľadniť, že stratený čas v dôsledku meškania je vnímaný omnoho negatívnejšie ako bežná cestovná doba.

Náklady súvisiace s meškaním v dôsledku nehody = $CM_p \cdot (\text{minúty meškania vlakov osobnej prepravy}) + CM_f \cdot (\text{minúty meškania nákladných vlakov})$.

Oblasť uplatňovania tohto vzorca

Náklady meškania sa vypočítavajú pre vážne nehody takto:

- a) skutočné meškania na železničných dráhach, kde došlo k nehodám, merané v konečnej stanici,
- b) skutočné meškania, a vtedy, ak to nie je možné, odhadované meškania na ostatných dotknutých tratiach.

III. Spoločné bezpečnostné indikátory

1. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody

1.1 Celkový počet a pomerný počet závažných nehôd pripadajúcich na vlakové kilometre členený na tieto druhy nehôd:

- a) zrážky vlakov so železničným vozidlom,
- b) zrážky vlakov s prekážkami v prechodovom priereze,
- c) vykoľajenie vlakov,
- d) nehody na priecestiach vrátane nehôd, na ktorých sa podieľajú chodci; rozdelenie priecestí je uvedené v časti I piatom bode podbodoch 5.6 a 5.7,
- e) nehody so zranením osôb, ktoré spôsobil pohyb železničného vozidla, okrem samovrážd a pokusov o samovraždu,
- f) požiare v železničných vozidlách,
- g) iné nehody.

Každá závažná nehoda sa uvedie pod príslušným druhom prvotnej nehody, aj keby následky sekundárnej nehody boli závažnejšie (ako napríklad požiar po vykoľajení).

1.2 Celkový počet a pomerný počet pripadajúci na vlakové kilometre ťažko zranených a usmrtených osôb podľa druhu nehody, členený do týchto kategórií:

- a) cestujúci aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a osobných vlakových kilometrov,
- b) zamestnanci vrátane personálu dodávateľov alebo samostatne zárobkovo činné osoby, ktoré sú dodávateľmi,
- c) užívatelia priecestí,
- d) neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch,
- e) iné osoby na nástupišti,
- f) iné osoby mimo nástupišťa.

Pri bezpečnostných indikátoroch vzťahujúcich sa na nehody podľa tohto bodu sa použije osobitný predpis,³⁸⁾ pokiaľ sú informácie k dispozícii.

2. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar

Celkový počet a pomerný počet nehôd pri preprave nebezpečného tovaru pripadajúci na vlakové kilometre členený do týchto kategórií:

- a) nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar vymedzený v spoločných vymedzeniach bezpečnostných indikátorov a v spoločných metódach výpočtu nákladov pri nehodách,
 - b) počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečného tovaru.
3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy

Celkový a pomerný počet samovrážd a pokusov o samovraždu pripadajúci na vlakové kilometre.

4. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám

Celkový a pomerný počet pripadajúci na vlakové kilometre

- a) lomov koľajníc,
- b) vybočení koľají a iných chýb geometrickej polohy koľaje,
- c) poruchy návěstidiel s následkom návštenia menej závažnej návesti,
- d) prejdení návesti zakazujúcej chod s prejdením bodu ohrozenia,
- e) prejdení návesti zakazujúcej chod bez prejdenia bodu ohrozenia,
- f) lomy kolies prevádzkovaného železničného vozidla,
- g) lomy náprav prevádzkovaného železničného vozidla.

Všetky takéto okolnosti je potrebné hlásiť bez ohľadu na to, či boli, alebo neboli príčinou nehôd, a oznamujú sa v rámci bezpečnostných indikátorov pre predchádzajúce okolnosti. Nehody, ku ktorým došlo, ak sú závažné, sa oznamujú v rámci bezpečnostných indikátorov pre nehody uvedené v prvom bode.

5. Bezpečnostné indikátory na výpočet hospodárskeho vplyvu nehôd

Celková suma v eurách a pomerná suma pripadajúca na vlakové kilometre:

- a) počet úmrtí a vážnych zranení vynásobený hodnotou zabránenia obeti a zraneniu pri nehode,
- b) náklady na odstránenie poškodenia životného prostredia,
- c) náklady na materiálne škody spôsobené na železničných vozidlách alebo na infraštruktúre,
- d) náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd.

Bezpečnostný orgán oznámi náklady závažných nehôd.

Hodnota zabránenia obeti a zraneniu pri nehode je hodnota, ktorá sa pripisuje zabráneniu obeti alebo ťažkému úrazu pri nehode, a ako taká sa nepoužíva na výpočet kompenzácie medzi účastníkmi nehody.

6. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie

6.1 Percentuálny podiel tratí s vlakovým zabezpečovacím zariadením v prevádzke a percentuálny podiel vlakových kilometrov s využitím palubného systému vlakového zabezpečovacieho zariadenia, kde tieto systémy poskytujú:

- a) výstrahu,
- b) výstrahu a automatické zastavenie,
- c) výstrahu a automatické zastavenie a bodovú kontrolu rýchlosti,
- d) výstrahu a automatické zastavenie a nepretržitú kontrolu rýchlosti.

6.2 Počet priecestí (celkom, na kilometer trate a na kilometre koľají) rozdelených takto:

- a) pasívne priecestia

b) aktívne priecestia

1. manuálne,
2. s automatickými výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany užívateľa priecestia,
3. s automatickými závorami zo strany užívateľa priecestia,
4. s koľajovým zabezpečovacím zariadením.

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. Spoločné prevádzkové predpisy železničnej siete, ktoré ešte nie sú predmetom technických špecifikácií interoperability, vrátane predpisov pre systém návestenia a riadenia vlakov.
4. Predpisy ustanovujúce požiadavky na dodatočné interné prevádzkové predpisy, napríklad na podnikové predpisy, ktoré musí vydať manažér infraštruktúry a železničné podniky.
5. 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.
6. 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 TRATĽ**

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 refazcom udalostí,
- g) spustenie núdzového plánu verejných záchranných služieb, polície a zdravotných služieb s nadväzujúcim refazcom 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 Európskej únie 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 refazca 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. 12
a k zákonu č. 513/2009 Z. z.

ZOZNAM SÚČASTÍ ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Železničná infraštruktúra pozostáva z týchto súčastí za predpokladu, že tvoria súčasť súvislej železničnej trate vrátane vlečiek okrem koľají vnútri opravárenských dielní, vozňových dep alebo rušňových dep, ako aj odbočných tratí alebo vlečiek v súkromnom vlastníctve:

- a) pozemky, na ktorých sú umiestnené súčasti železničnej infraštruktúry,
- b) železničný spodok, najmä násypy, zárezy, odvodňovacie kanály a priekopy, káblovody, obkladové múry a porasty na ochranu svahov, osobné nástupištia a nakladacie rampy, a to aj na staniciach osobnej dopravy a v nákladných termináloch, postranné chodníky a chodníky, murované ploty, živé ploty, ploty, ochranné protipožiarne pásmo, zariadenie na ohrev výhybiek, priechody, protisnehové zábrany,
- c) inžinierske stavby, najmä mosty, priepusty a nadjazdy, nadchody, tunely, zakryté zárezy a iné podjazdy, podchody, oporné a zárubné múry a stavby na ochranu proti lavínam a padajúcim kameňom,
- d) úrovňové priecestia vrátane zariadení na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky,
- e) železničný zvršok, najmä koľajnice, žliabkové a prídržné koľajnice, podvaly a postranné podpory, drobné koľajivo, kamenivo vrátane drveného kameniva a piesku, výhybky a koľajové križovatky, točne a presuvne (okrem tých, ktoré slúžia len pre rušne),
- f) prístupové cesty pre cestujúcich a tovar vrátane príjazdových ciest a prístupových ciest pre cestujúcich prichádzajúcich a odchádzajúcich pešo,
- g) zabezpečovacie, návestné a oznamovacie zariadenie vrátane elektronickej komunikačnej siete na širšej trati, na staniciach a zriaďovacích staniciach vrátane zariadení na výrobu, transformáciu a rozvod elektrického prúdu na návestné a oznamovacie zariadenie a budovy patriace k vyššie vymenovaným zariadeniam, koľajové brzdy,
- h) osvetľovacie zariadenie na účely dopravy a jej bezpečnosti,
- i) zariadenie na transformáciu a privod elektriny pre železničnú dopravu: trakčné napájacie stanice, napájanie vedenia medzi trakčnými napájacími stanicami a trolejovým vedením, trolejové vedenie so stožiarimi a súčasťami, tretie koľajnice s nosnými podperami, súčasti spätného vedenia a ochranné zariadenia,
- j) služobné budovy správy infraštruktúry vrátane príslušnej časti zariadení na výber úhrad.

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 v súlade s registrom železničnej infraštruktúry.
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 pridelovania 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 pridelovania kapacity infraštruktúry. Táto časť obsahuje aj špecifické kritériá, ktoré sa používajú v pridelovaní 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 pridelovacieho 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 pridelovacieho 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. Manažér infraštruktúry zverejní vzorový formulár žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry a podrobné informácie o postupoch pridelovania medzinárodných vlakových trás.

4. Časť o informáciách týkajúcich sa žiadosti o licenciu a o bezpečnostné osvedčenie alebo odkaz na webové sídlo, kde sú tieto informácie bezplatne dostupné.
5. Časť o informáciách týkajúcich sa postupov riešenia sporov a odvolania, ak ide o prístup k železničnej infraštruktúre a služby a o systém spoplatňovania podľa výkonov.
6. Časť o informáciách týkajúcich sa prístupu k servisným zariadeniam a jeho spoplatňovania.
7. Vzorovú rámcovú dohodu podľa § 43 medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom.

B. Služby poskytované železničným podnikom

1. Minimálny prístupový balík obsahuje
 - a) spracovanie žiadosti o pridelenie kapacity,
 - b) právo na využitie poskytnutej kapacity,
 - c) použitie železničnej infraštruktúry, výhybiek a odbočiek,
 - d) riadenie vlakov, vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku,

- e) používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, ak je k dispozícii,
 - f) ostatné informácie potrebné na uskutočnenie alebo prevádzku dopravných služieb, na ktoré bola poskytnutá kapacita.
2. Prístup vrátane traťového prístupu sa poskytuje k týmto servisným zariadeniam, ak existujú, a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach:
- a) stanice osobnej dopravy, ich budovy a iné zariadenia vrátane zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania a vhodné miesta na predaj prepravných dokladov,
 - b) nákladné terminály,
 - c) zriaďovacie stanice a zariadenia na zoraďovanie vlakov vrátane zariadení na posun,
 - d) odstavné koľaje, ktorými sa rozumejú koľaje osobitne určené na dočasné odstavenie vozňov medzi dvoma úlohami,
 - e) údržbárske zariadenia okrem zariadení na údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sú určené pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich špecifické zariadenia,
 - f) iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie a umývanie,
 - g) zariadenia v námorných a vnútrozemských prístavoch spojené so železničnými činnosťami,
 - h) pomocné zariadenia,
 - i) zariadenia na doplnenie paliva a dodávku paliva v týchto zariadeniach, za ktoré by sa mali úhrady na faktúrach uvádzať osobitne.
3. Doplnkové služby môžu zahŕňať
- a) trakčný prúd,
 - b) predbežné vykurovanie osobných vlakov,
 - c) 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,
 - d) služby predaja prepravných dokladov na staniciach osobnej dopravy,
 - e) údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sa poskytujú v údržbárskych zariadeniach určených pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich špecifické zariadenia a iné služby.

Príloha č. 13
a k zákonu č. 513/2009 Z. z.

POŽIADAVKY NA NÁKLADY A ÚHRADY SÚVISIACE SO ŽELEZNIČNOU INFRAŠTRUKTÚROU

Systém výkonnosti vychádza z týchto zásad:

- a) V záujme dosiahnutia schválenej úrovne výkonnosti a neohrozenia ekonomickej životaschopnosti služby sa manažér infraštruktúry dohodne spolu so žiadateľmi na hlavných parametroch systému výkonnosti. Ide najmä o peňažnú hodnotu meškaní a limity platieb splatných v rámci systému výkonnosti v súvislosti s jednotlivými chodmi vlakov, ako aj všetkými chodmi vlakov železničného podniku za dané časové obdobie.
- b) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom cestovný poriadok, na základe ktorého sa vypočítajú meškania, a to aspoň päť dní pred chodom vlaku. V prípade vyššej moci alebo neskorších zmien v cestovnom poriadku môže manažér infraštruktúry na podanie oznámenia uplatniť kratšiu lehotu.
- c) Príčiny všetkých meškaní sa zaradia do jednej z týchto tried alebo podtried meškaní:
 1. Riadenie prevádzky alebo plánovania, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 1.1 Zostavovanie cestovného poriadku
 - 1.2 Zoradovanie vlaku
 - 1.3 Chyby v prevádzkovom postupe
 - 1.4 Nesprávne uplatňovanie pravidiel prednosti
 - 1.5 Zamestnanci
 - 1.6 Iné príčiny
 2. Zariadenia infraštruktúry, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 2.1 Zabezpečovacie zariadenia
 - 2.2 Priecestné zabezpečovacie zariadenia na úrovňových priecestiach
 - 2.3 Telekomunikačné zariadenia
 - 2.4 Napájacie zariadenia
 - 2.5 Traf
 - 2.6 Budovy
 - 2.7 Zamestnanci
 - 2.8 Iné príčiny
 3. Príčiny súvisiace s inžinierskymi stavbami, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
 - 3.1 Plánované stavebné práce
 - 3.2 Odchýlky od plánu pri realizácii stavebných prác
 - 3.3 Obmedzenie rýchlosti v dôsledku poruchy na trati
 - 3.4 Iné príčiny
 4. Príčiny, za ktoré sú zodpovední iní manažéri infraštruktúry
 - 4.1 Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci manažér infraštruktúry
 - 4.2 Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci manažér infraštruktúry
 5. Obchodné príčiny, za ktoré je zodpovedný železničný podnik
 - 5.1 Prekročenie času pobytu
 - 5.2 Žiadosť železničného podniku
 - 5.3 Činnosti súvisiace s nákladkou
 - 5.4 Nesprávne naloženie nákladu

- 5.5 Komerčná príprava vlaku
- 5.6 Zamestnanci
- 5.7 Iné príčiny
- 6. Koľajové vozidlá, za ktoré je zodpovedný železničný podnik
 - 6.1 Plánovanie obehu vozidiel alebo zmena plánu obehu vozidiel
 - 6.2 Zoradovanie vlaku železničným podnikom
 - 6.3 Problémy týkajúce sa vozňov osobnej prepravy (osobná doprava)
 - 6.4 Problémy týkajúce sa nákladných vozňov (nákladná doprava)
 - 6.5 Problémy týkajúce sa vozidiel, rušňov a motorových vozňov
 - 6.6 Zamestnanci
 - 6.7 Iné príčiny
- 7. Príčiny, za ktoré sú zodpovedné iné železničné podniky
 - 7.1 Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci železničný podnik
 - 7.2 Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci železničný podnik
- 8. Vonkajšie príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik
 - 8.1 Štrajk
 - 8.2 Administratívne náležitosti
 - 8.3 Vonkajší vplyv
 - 8.4 Vplyvy počasia a prírodné príčiny
 - 8.5 Meškanie pre vonkajšie príčiny na susednej sieti
 - 8.6 Iné príčiny
- 9. Sekundárne príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik
 - 9.1 Mimoriadne udalosti, nehody a riziká
 - 9.2 Obsadenie trate v dôsledku meškania vlastného vlaku
 - 9.3 Obsadenie trate v dôsledku meškania iného vlaku
 - 9.4 Obrat v konečnej stanici
 - 9.5 Vlakový prípoj
 - 9.6 Potrebné ďalšie vyšetrowanie
- d) Vždy, keď je to možné, musí zodpovednosť za meškanie niesť jediná organizácia, pričom sa zohľadňuje zodpovednosť za spôsobenie poruchy, ako aj schopnosť obnoviť bežné podmienky premávky.
- e) Pri výpočte platieb sa zohľadní priemerné meškanie vlakových služieb s podobnými požiadavkami na včasnosť.
- f) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom čo možno najskôr výpočet platieb splatných v rámci systému výkonnosti. Do tohto výpočtu sa zahrnú všetky omeškané chody vlakov v rámci obdobia najviac jedného mesiaca.
- g) Pri sporoch týkajúcich sa systému výkonnosti je k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa takéto spory mohli vyriešiť bezodkladne. Systém riešenia sporov musí byť vo vzťahu k dotknutým stranám nestranný. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.
- h) Manažér infraštruktúry zverejní raz ročne priemernú úroveň výkonnosti, ktorú dosiahli železničné podniky na základe hlavných parametrov dohodnutých v rámci systému výkonnosti.

Príloha č. 13
b k zákonu č. 513/2009 Z. z.

**ÚČTOVNÉ INFORMÁCIE, KTORÉ SA MAJÚ NA POŽIADANIE POSKYTNÚŤ REGULAČNÉMU
ORGÁNU**

1. Oddelenie účtov

- a) výkazy ziskov a strát a súvaha oddelene pre nákladnú dopravu, osobnú dopravu a činnosti v oblasti správy železničnej infraštruktúry,
- b) podrobné informácie o jednotlivých zdrojoch a použití verejných finančných prostriedkov a iných foriem kompenzácie transparentným a podrobným spôsobom; to zahŕňa podrobný prehľad peňažných tokov podnikov s cieľom určiť, akým spôsobom sa tieto verejné finančné prostriedky a iné formy kompenzácie použili,
- c) kategórie nákladov a ziskov umožňujúce určiť, či došlo ku krížovým dotáciám medzi týmito rôznymi činnosťami podľa požiadaviek regulačného orgánu,
- d) metodika používaná na rozdeľovanie nákladov medzi rôzne činnosti,
- e) presné údaje o platbách medzi spoločnosťami, ak je regulovaný podnik súčasťou skupinovej štruktúry.

2. Monitorovanie úhrad za traťový prístup

- a) rôzne kategórie nákladov železničnej infraštruktúry, a to najmä informácie o marginálnych/priamych nákladoch na služby s cieľom umožniť monitorovanie úhrad za železničnú infraštruktúru,
- b) informácie s cieľom umožniť monitorovanie jednotlivých úhrad za služby alebo skupiny služieb; ak to požaduje regulačný orgán, tieto informácie obsahujú aj údaje o objemoch jednotlivých služieb, cenách jednotlivých služieb a o celkových príjmoch za jednotlivé služby vyplatených internými a externými zákazníkmi,
- c) náklady a príjmy za jednotlivé služby alebo skupiny služieb pri použití príslušnej metodiky výpočtu nákladov tak, ako to požaduje regulačný orgán, s cieľom identifikovať tvorbu cien eventuálne narúšajúcu hospodársku súťaž (krížové dotácie, dravá cenotvorba a prehnane vysoké ceny).

3. Údaje o finančnej výkonnosti

- a) výkaz finančnej výkonnosti,
- b) súhrnný výkaz výdavkov,
- c) výkaz výdavkov na údržbu,
- d) výkaz prevádzkových výdavkov,
- e) výkaz príjmov,
- f) dodatočné poznámky, ktoré slúžia na objasnenie a vysvetlenie výkazov.

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

1.1 Všeobecná dokumentácia

Zahrňa všeobecnú dokumentáciu vrátane opisu nového, obnoveného alebo modernizovaného vozidla a jeho zamýšľaného využívania, informácií o konštrukcii, opravách, prevádzke a údržbe, technického dokumentu a iné.

1.2 Konštrukčné a mechanické časti

Zahrňa napríklad mechanickú pevnosť a prepojenie medzi vozidlami vrátane ťahadlového a nárazníkového ústrojenstva, priechodov, pevnosť konštrukcie a vybavenie vozidla (napríklad sedadlá), únosnosť, pasívna bezpečnosť vrátane odolnosti proti nárazu vnútornej a vonkajšej časti.

1.3 Interakcia vozidlo – koľaj a obrys vozidla

Zahrňa napríklad mechanické rozhrania s infraštruktúrou vrátane statického a dynamického správania, tolerancií a spojov, rozchod kolies, pojazd a podobne.

1.4 Brzdové zariadenia

Zahrňa napríklad komponenty brzdového zariadenia vrátane protisklzovej ochrany, brzdové ovládacie zariadenie a brzdné vlastnosti v režime prevádzkového, núdzového a parkovacieho brzdzenia.

1.5 Zariadenia slúžiace pre cestujúcich

Zahrňa napríklad zariadenia pre cestujúcich a prostredie pre cestujúcich vrátane okien a dverí pre cestujúcich, požiadavky pre osoby so zníženou pohyblivosťou a podobne.

1.6 Environmentálne podmienky a aerodynamické účinky

Zahrňajú vplyv životného prostredia na vozidlo a vplyv vozidla na životné prostredie vrátane aerodynamických podmienok a rozhrania medzi vozidlom a traťovou časťou železničného systému a rozhrania s vonkajším prostredím a iné.

1.7 Požiadavky na vonkajšie varovanie, označenie, funkcie a integritu softvéru

Zahrňa napríklad bezpečnostné funkcie s vplyvom na správanie vlaku vrátane vlakového vedenia.

1.8 Vozidlový zdroj napájania a riadiace systémy

Zahrňa napríklad vozidlové pohonné, napájacie a riadiace systémy, ako aj rozhranie vozidla a napájacej infraštruktúry a všetky aspekty elektromagnetickej kompatibility.

1.9 Zariadenia pre personál, rozhrania a prostredie

Zahrňa napríklad vozidlové zariadenia, rozhrania, pracovné podmienky a prostredie pre personál vrátane kabín vodiča, rozhrania vodič – stroj.

1.10 Požiarna bezpečnosť a evakuácia

1.11 Servis

Zahrňa napríklad vozidlové zariadenia a rozhrania na výkon servisu.

1.12 Vozidlové zariadenia riadenia, zabezpečenia a návestenia

Zahrňa napríklad všetky vozidlové zariadenia nevyhnutné na zaistenie bezpečnosti, pre riadenie a zabezpečenie pohybu vlaku schváleného pre prevádzku po sieti a ich vplyv na traťovú časť železničného systému.

1.13 Špecifické prevádzkové požiadavky

Zahrňa napríklad špecifické prevádzkové požiadavky na vozidlá vrátane režimu prevádzky pri poruchách, opravy vozidla a podobne.

1.14 Zariadenia pre dopravu nákladu

Zahrňa napríklad špecifické požiadavky na zariadenia a prostredie týkajúce sa dopravy nákladu vrátane zariadení osobitne vyžadovaných v prípade dopravy nebezpečných tovarov.

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 zahrňa:

- medzinárodné normy,
- vnútroštátne predpisy, ktoré sa z hľadiska bezpečnosti železníc považujú za rovnocenné s vnútroštátnymi predpismi iných členských štátov.

Skupina B

Skupina B zahrňa 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 zahrňa 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 právne záväzných aktov Európskej únie

1. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 343, 14. 12. 2012).
2. Smernica Komisie 2014/88/EÚ z 9. júla 2014, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné ukazovatele a spoločné metódy na výpočet nákladov v prípade nehôd (Ú. v. EÚ L 201, 10. 7. 2014).
3. 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 pridelení 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) a smernice Komisie 2009/149/ES z 27. novembra 2009, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné indikátory a spoločné metódy na výpočet nákladov v prípade nehôd (Ú. v. EÚ L 313, 28. 11. 2009).
4. 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) v znení smernice Komisie 2009/131/ES zo 16. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 273, 17. 10. 2009).
5. Smernica Komisie 2011/18/EÚ z 1. marca 2011, ktorou sa menia a dopĺňajú prílohy II, V a VI k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 57, 2. 3. 2011).
6. Smernica Komisie 2013/9/EÚ z 11. marca 2013, ktorou sa mení a dopĺňa príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 68, 12. 3. 2013).
7. Smernica Komisie 2014/38/EÚ z 10. marca 2014, ktorou sa mení príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES, pokiaľ ide o hluk (Ú. v. EÚ L 70, 11. 3. 2014).
8. Smernica Komisie 2014/106/EÚ z 5. decembra 2014, ktorou sa menia prílohy V a VI k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 355, 12. 12. 2014).

- 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) § 130 ods. 5 Trestného zákona.
§ 4 ods. 1 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 219/1996 Z. z. o ochrane pred zneužívaním alkoholických nápojov a o zriaďovaní a prevádzke protialkoholických záchytných izieb.
- 11a) § 23 zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení zákona č. 547/2011 Z. z.
- 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.
- 15a) § 16 až 17 zákona č. 395/2002 Z. z. o archívoch a registratúrach a o doplnení niektorých zákonov 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.

27a) Rozhodnutie Komisie 2007/756/ES z 9. novembra 2007, ktorým sa prijíma spoločná špecifikácia národného registra vozidiel uvedená v článku 14 ods. 4 a 5 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES (Ú. v. EÚ L 305, 23. 11. 2007) v platnom znení.

27b) Vykonávacie rozhodnutie Komisie č. 2011/633/EÚ z 15. septembra 2011 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 256, 1. 10. 2011).

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.

31a) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 z 10. mája 2011 o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 11. 5. 2011).

31aa) Zákon č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

31ab) Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe v znení vyhlášky č. 6/2012 Z. z.

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.

37) Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR) (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 205/2009 Z. z.).

Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) - Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 166/2010 Z. z.).

38) Nariadenie 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.

