**Dôvodová správa**

**B. Osobitná časť**

**Čl. I**

K bodu 1 a 2:

Zosúladenie pojmov.

K bodu 3:

Ponechanie výkonu činností overovania a schvaľovania spôsobilosti určených technických zariadení pred uvedením do prevádzky na poverené právnické osoby vyplynulo z aplikačnej praxe. Podľa doterajšej právnej úpravy, si bezpečnostný orgán mohol vybrať či túto činnosť vykoná sám, alebo poverí inú právnickú osobu, ktorá je personálne a technickým vybavením spôsobilá na vykonávanie tejto činnosti. Keďže činnosť poverených právnických osôb sa podľa doterajšej praxe osvedčila, je účelnejšie ponechať vykonávanie tejto činnosti len na poverené právnické osoby. Potreba tejto úpravy vyplynula aj z dôvodu, že bezpečnostný orgán vykonáva v súlade s § 26 zákona č. 56/2018 o posudzovaní zhody výrobku, sprístupňovaní určeného výrobku na trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov dohľad nad vykonávaním tejto činnosti, čo v konečnom dôsledku znamená, že kontroluje sám seba.

K bodu 4:

Ustanovením sa zosúlaďuje pojem s definíciou členského štátu, ktorý zahŕňa aj štát, ktorý je zmluvnou stranou Zmluvy o Európskom hospodárskom priestore v § 110 ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodu 5:

Ponechanie výkonu činností overovania a schvaľovania spôsobilosti určených technických zariadení pred uvedením do prevádzky na poverené právnické osoby vyplynulo z aplikačnej praxe. Podľa doterajšej právnej úpravy, si bezpečnostný orgán mohol vybrať či túto činnosť vykoná sám, alebo poverí inú právnickú osobu, ktorá je personálne a technickým vybavením spôsobilá na vykonávanie tejto činnosti. Keďže činnosť poverených právnických osôb sa podľa doterajšej praxe osvedčila, je účelnejšie ponechať vykonávanie tejto činnosti len na poverené právnické osoby. Potreba tejto úpravy vyplynula aj z dôvodu, že bezpečnostný orgán vykonáva v súlade s § 26 zákona č. 56/2018 o posudzovaní zhody výrobku, sprístupňovaní určeného výrobku na trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov dohľad nad vykonávaním tejto činnosti, čo v konečnom dôsledku znamená, že kontroluje sám seba.

K bodu 6:

Návrhom zákona sa vyňali zo štvrtej časti zákona železničné infraštruktúry a železničné vozidlá, na ktoré sa podmienky interoperability nevzťahujú, podmienky uvádzania týchto železničných vozidiel do prevádzky sa preto upravujú v prvej časti zákona.

K bodu 7:

Úpravou ustanovenia sa znižuje počet rokov byť držiteľom preukazu na vedenie dráhového vozidla v súvislosti s vykonaním technicko – bezpečnostnej skúšky traťových strojov vyplývajúca z aplikačnej praxe, keďže ide o menej náročnú činnosť a traťové stroje sa prevádzkujú len na výlukových tratiach s nižšou rýchlosťou, ako prevádzkovanie dráhových vozidiel.

K bodu 8:

Z aplikačnej praxe vyplýva, že dotknutí zamestnanci často nepociťujú potrebu odbornej psychoterapeutickej starostlivosti, a preto je vhodnejšie ponechať na ich posúdenie, či túto odbornú starostlivosť chcú absolvovať.

K bodu 9:

Ustanovením sa zabezpečí pokrytie bezpečnostného rizika v prípade traumatizujúcej udalosti, pri ktorej sa môže zamestnanec vo funkcii rušňovodiča dostať do stavu, kedy nie je sám schopný posúdiť vlastnú schopnosť pokračovať vo vedení dráhového vozidla a so zreteľom na bezpečnosť je preto žiadúce, aby bol ihneď na mieste udalosti vystriedaný. Ustanovenie prispieva k zvýšeniu bezpečnosti v železničnej doprave.

K bodu 10:

V súlade so smernicou 2016/2370, ktorou sa mení smernica 2012/34/EU, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry (ďalej len „smernica 2016/2370“) sa dopĺňa do zákona povinnosť manažéra infraštruktúry organizovať železničnú dopravu a plánovať údržbu transparentným a nediskriminačným spôsobom, aby sa zabránilo akémukoľvek narušeniu hospodárskej súťaže. Zároveň sa dopĺňa povinnosť predložiť na odsúhlasenie regulačnému orgánu navrhovanú zmenu kategorizácie tratí a dopravných bodov v dostatočnom časovom predstihu, čo regulačnému orgánu uľahčí vykonávať kontrolnú funkciu vo vzťahu k dodržiavaniu regulačného rámca a vyberania určených úhrad podľa § 53 ods. 1 písm. c). Povinnosť v písmene h) vyplýva z Programového vyhlásenia vlády na roky 2016 – 2020, v ktorom sa vláda SR zaviazala riešiť označenie železničných staníc a železničných zastávok v jazyku národnostných menšín. Označenie sa týka len železničných staníc a železničných zastávok nachádzajúcich sa v obciach podľa § 2 ods. 1 zákona č. 184/1999 Z. z. o používaní jazykov národnostných menšín v znení zákona č. 204/2011 Z. z.

K bodu 11:

V súlade so smernicou 2016/2370 sa ustanovením dáva možnosť manažérovi infraštruktúry zadať vykonávanie niektorých povinností na iné subjekty, pričom nesmie dôjsť k žiadnemu konfliktu záujmov, musí sa zachovať obchodné tajomstvo a nediskriminačný prístup. To nevylučuje povinnosť niesť zodpovednosť manažéra infraštruktúry za prevádzku, údržbu, obnovu a rozvoj železničnej infraštruktúry. Ustanovenie v odseku 10 v súlade so smernicou 2016/2370 upravuje možnosť uzatvorenia dohody medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom za účelom zníženia nákladov alebo zvýšenia výkonnosti na časť železničnej siete.

S cieľom zaručiť nezávislosť manažéra infraštruktúry a aby nedošlo k narušeniu hospodárskej súťaže, ustanovenie v odseku 11 v súlade so smernicou 2016/2370 zakazuje udeľovanie akýchkoľvek pôžičiek, či už priamych alebo nepriamych železničným podnikom.

K bodu 12:

V súlade so smernicou 2016/2370 sa preberajú definície pojmov rozvoja a údržby železničnej infraštruktúry a verejno – súkromného partnerstva.

K bodu 13:

Cieľom smernice 2016/2370 je zaistiť nezávislosť manažéra infraštruktúry. Ustanovením sa zakazuje vzájomné menovanie členov správnej rady a dozornej rady a osôb, ktoré sú zodpovedné za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných povinností manažéra infraštruktúry medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom. Zároveň sa v odseku 3 ustanovuje nediskriminačný prístup a nestrannosť rozhodovania členov dozornej rady, správnej rady a riadiacich pracovníkov, ktorí im podliehajú. V odseku 4 je prevzatá definícia základných povinností manažéra infraštruktúry v súlade so smernicou.

K bodu 14:

S cieľom zaručiť nezávislosť manažéra infraštruktúry a aby nedošlo k narušeniu hospodárskej súťaže, ustanovenie v súlade so smernicou 2016/2370 zakazuje udeľovanie akýchkoľvek pôžičiek, či už priamych alebo nepriamych manažérovi infraštruktúry.

K bodom 15 až 17:

Smernicou 2012/34/EU, ktorá bola do slovenského právneho poriadku transponovaná zákonom č. 259/2015 Z. z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony sa zriadil jednotný európsky železničný priestor so spoločnými pravidlami týkajúcimi sa správy železničných podnikov a manažérov infraštruktúry, financovania a spoplatňovania železničnej infraštruktúry, podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre a službám a regulačného dohľadu nad trhom železničnej dopravy. Smernica 2016/2370 má za cieľ dobudovať tento jednotný európsky železničný priestor prostredníctvom rozšírenia zásady otvoreného prístupu na trh vnútroštátnej železničnej dopravy. Na tento účel sa ustanoveniami zabezpečuje prístup k železničnej infraštruktúre všetkých železničným podnikom, nie len železničným podnikom, ktoré majú sídlo v Slovenskej republike, avšak za splnenia podmienok ustanovených v zákone.

K bodu 18:

Aj napriek otvoreniu trhu v železničnej doprave železničným podnikom, ktoré nemajú sídlo len na území Slovenskej republiky za účelom prevádzkovania služieb vnútroštátnej osobnej dopravy, ustanovenie upravuje obmedzenie prístupu k železničným službám, ak by tento prístup mal ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme, o čom rozhodne regulačný úrad analýzou. Žiadosť môže podať objednávateľ dopravných služieb, ktorý uzatvoril predmetnú zmluvu, manažér infraštruktúry alebo železničný podnik, ktorý plní záväzky z predmetnej zmluvy. Na to, aby bol udelený prístup k železničnej infraštruktúre, musí železničný podnik splniť všetky povinnosti, ktoré mu ukladá zákon.

K bodu 19:

V súlade so smernicou 2016/2370 sa upravuje lehota na podanie žiadosti regulačnému úradu na vykonanie analýzy, či prístupom k službám železničnej dopravy sa ohrozí hospodárska rovnováha zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Vzhľadom na rôzne výklady ustanovení zákona o tom, či je možné zabezpečiť prístup k železničnej infraštruktúre ak regulačný orgán vydá kladné rozhodnutie, predkladateľ návrhu zákona taxatívne zakazuje udelenie tohto prístupu do ukončenia správneho konania.

K bodu 20:

Legislatívno - technická úprava.

K bodu 21:

Ustanovenie v súlade so smernicou 2016/2370 upravuje postup regulačného orgánu po prijatí žiadosti o posúdenie hospodárskej rovnováhy zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Ak aj po preskúmaní svojho rozhodnutia rozhodne kladne, že by sa ohrozila hospodárska rovnováha, regulačný orgán má možnosť navrhnúť zmenu železničnej služby tak, aby sa udelil prístup k železničným službám. Zároveň ustanovenie chráni citlivé obchodné informácie subjektov, aby nedošlo k narušeniu konkurencieschopnosti.

K bodu 22:

Vytvoriť lepšie a rýchlejšie prepojenia medzi hospodárskymi a kultúrnymi centrami je možné prostredníctvom rozvoja vysokorýchlostnej železničnej siete. Je potrebné hľadať rôzne možnosti podpory investícií do vysokorýchlostnej železničnej siete a využívania vysokorýchlostných železničných tratí. Ani prístup k vysokorýchlostnej osobnej doprave by však nemal ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o dopravných službách vo verejnej záujme, preto sa prístup k týmto službám udeľuje len na základe podmienok, ktoré stanoví regulačný orgán.

Ustanovením odseku 11 sa preberá definícia služieb vysokorýchlostnej osobnej dopravy v súlade s článkom 3 bodom 36 smernice 2016/2370.

K bodu 23:

Ustanovenie v súlade so smernicou 2016/2370 upravuje postup a zmenu lehôt v prípade žiadosti o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry, na ktorej je prístup obmedzený.

K bodom 24 a 25:

Upresnenie ustanovenia, preťaženie železničnej infraštruktúry a vyčerpanie kapacity železničnej infraštruktúry sa môže týkať aj časti dňa.

K bodu 26:

Ustanovujú sa priority pri prideľovaní kapacity pri preťaženej infraštruktúre pre všetky konfliktné prípady, ktoré vyplývajú z aplikačnej praxe, s rozlíšením pre osobnú a nákladnú dopravu.

K bodu 27:

Vypúšťa sa ustanovenie, ktoré určovalo kritérium priority vo všeobecnej rovine. Vzhľadom na úpravu konkrétnych priorít pri prideľovaní kapacity pri preťaženej infraštruktúre v § 46 ods. 3, je ustanovenie nadbytočné.

K bodu 28:

Ustanovenie rieši situáciu, keď dôjde k súbehu priorít podľa odseku 3.

K bodu 29:

Ustanovenie v súlade so smernicou 2016/2370 dopĺňa povinnosť manažérovi infraštruktúry oznámiť regulačnému orgánu vykonávanie údržby na železničnej trati, ak o to regulačný orgán požiada.

K bodu 30:

Ustanovenie v súlade so smernicou 2016/2370 upravuje spoluprácu manažérov infraštruktúry členských štátov v prípade nehôd a mimoriadnych udalostí, ktorá je potrebná za účelom čo najrýchlejšej obnovy cezhraničnej dopravy.

K bodu 31:

Ustanovením sa v súlade so smernicou 2016/2370 dopĺňajú povinnosti manažéra infraštruktúry, na ktoré dohliada regulačný orgán, či je dodržaný nediskriminačný prístup a či sú splnené povinnosti ustanovené zákonom.

K bodu 32:

V súlade so smernicou 2016/2370 sa dopĺňa lehota pre regulačný orgán, dokedy si môže vyžiadať informácie od manažéra infraštruktúry, železničných podnikov, poskytovateľov služieb a iných zainteresovaných osôb informácie a údaje potrebné na prešetrenie sťažností.

K bodu 33:

Ustanovením sa upresňuje kompetencia úradu na základe ktorej úrad vydáva opatrenie o regulačnom rámci pre určovanie úhrad za prístup a používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení.

K bodu 34:

Ustanovením sa dopĺňa lehota, kedy má manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia predložiť regulačnému orgánu návrh systému úhrad, ktorá v zákone chýbala a jej absencia spôsobovala v aplikačnej praxi problém s rozdielnym výkladom predmetného ustanovenia. Lehota je určená tak, aby bola primeraná vzhľadom na náročnosť prepočítania výšky úhrad.

K bodu 35:

Zriaďuje sa Európska sieť manažérov infraštruktúry, ktorá má za cieľ rozvíjať železničnú infraštruktúru Európskej únie, podporovať včasné a efektívne zavedenie jednotného európskeho železničného priestoru, vymieňať si najlepšie postupy, monitorovať a hodnotiť výkonnosť a podobne. Jej členom je aj Komisia. Na účel uľahčenia poskytovania efektívnych a účinných služieb železničnej dopravy by sa manažér infraštruktúry mal zúčastňovať jej zasadnutí a podieľať sa na jej činnosti.

Ustanovenie v odseku 3 upravuje celkovú spoluprácu manažérov infraštruktúry, železničných podnikov a žiadateľov o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry za účelom efektívneho vykonávania povinností v rámci svojej pôsobnosti.

K bodu 36:

Európska únia sa usiluje odstrániť možné negatívne dopady spôsobené rozdielmi medzi používaním železničnej siete v členských štátoch Európskej únie a v tretích krajinách do doby, keď tieto krajiny príjmu železničné právo Európskej únie. Týmto dáva členským štátom právo vyňať trate s odlišným rozchodom koľaje, ktoré sa napájajú na tretiu krajinu, z pôsobnosti niektorých častí smernice 2012/34/EÚ. Prístup k infraštruktúre takýchto tratí a k službám na nich nie je obecne možné úplne vylúčiť, no nemusí sa na nich prideľovať kapacita infraštruktúry, nevytvárajú sa pre ňu podmienky používania železničnej siete, čiže netreba koordinovať prípadné rozpory medzi rôznymi požiadavkami na obsah cestovného poriadku. Manažér infraštruktúry takejto trate nemusí vyhlásiť sporný úsek za preťaženú infraštruktúru a nie je povinný vypracovať plán na zvýšenie kapacity takejto infraštruktúry. Úhrady a princípy spoplatňovania železničnej infraštruktúry platné pre hlavnú sieť na trati s odlišným rozchodom koľaje ako má hlavná domáca sieť sa tiež nemusia uplatňovať a rovnako nepodliehajú ani regulačnému rámcu.

K bodu 37:

K § 62:

Štvrtá časť zákona má špecifický charakter oproti prvým trom častiam zákona a týka sa len železničného systému ako súčasti železničného systému Európskej únie. Touto časťou sa transponuje smernica 2016/797 do slovenského práva, ktorá je súčasťou 4. železničného balíčka a ktorá v plnom rozsahu nahrádza smernicu EP a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve.

Cieľom pravidiel interoperability je zaviesť jednotné opatrenia v oblasti technickej normalizácie pre vzájomne prepojené železničné siete členských štátov, dosiahnuť ich vzájomnú technickú a prevádzkovú kompatibilitu a umožniť ich sprístupnenie pre železničné podniky so sídlom v Európskej únii a tým vytvoriť jeden európsky železničný systém ako trh bez vnútorných hraníc.

Termín železničný systém je prevzatý z článku 2 citovanej smernice a na účely tohto zákona sa ním rozumie existujúci železničný systém v Slovenskej republike. Konkrétne ho tvoria hlavné a vedľajšie železničné trate vrátane ich súčastí a všetky železničné vozidlá, ktoré po nich premávajú a ktoré sú zároveň subsystémami definované v prílohe č. 1. Citovaná smernica nanovo definuje železničný systém Európske únie, ktorého prvky sú uvedené v prílohe č. 2.

Železničné siete členských štátov, ktoré tvoria systém transeurópskych železníc sú menovite určené v prílohe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ.

Odsek 5 ustanovuje, na ktoré železničné siete a infraštruktúry sa táto časť nevzťahuje. Nevzťahuje sa ani na vlečky, lebo nie sú súčasťou železničných tratí a neslúžia verejnej doprave.

V odseku 6 je na účely právneho výkladu ustanovení zákona vyjadrené, že táto časť zákona je lex specialis vo vzťahu k predchádzajúcim častiam zákona, ktorý tak má voči železničnému systému subsidiárne postavenie.

Definície použité v tejto časti sú prevzaté z citovanej smernice spolu s prílohami a vzťahujú sa len na túto časť zákona.

K § 63:

 Ustanovenie obsahuje definície subsystémov, z ktorých je zložený celý železničný systém. Vzhľadom na rozsah a komplexnosť železničného systému sa ukazuje, že z praktických dôvodov je nevyhnutné rozdeliť železničný systém na subsystémy: infraštruktúra, energia, traťové zariadenie riadenia – zabezpečenia a návestenia, vozidlové zariadenia riadenia – zabezpečenia a návestenia, železničné vozidlá, prevádzka a riadenie dopravy, údržba a telematické aplikácie v osobnej doprave a nákladnej doprave. Pre každý z týchto subsystémov sú špecifikované základné požiadavky a sú stanovené technické špecifikácie interoperability, a to najmä pokiaľ ide o komponenty a rozhrania tak, aby bolo možné tieto základné požiadavky splniť. Jednotlivé subsystémy sú rozdelené na pevné a mobilné prvky zahŕňajúce na jednej strane sieť zloženú z tratí, staníc, terminálov a pevných zariadení každého druhu, ktoré sú potrebné na zabezpečenie bezpečnej a neprerušenej prevádzky systému, a na druhej strane všetky vozidlá pohybujúce sa na tejto sieti. Preto sa vozidlo skladá z jedného subsystému (železničné vozidlo) , a keď je to vhodné, aj z iných subsystémov (najmä subsystém vlakové zariadenie riadenia – zabezpečenia a návestenia). Citovaná smernica len rozdelila štrukturálne subsystémy na pevné a mobilné, obsahovo však zostali totožné s pôvodným znením smernice.

K § 64:

 Definícia pojmu interoperabilita je prevzatá z článku 2 citovanej smernice. Oproti pôvodnej smernici sa nemení. Úrovňou výkonnosti sa rozumejú prevádzkové a technické vlastnosti vlakov v železničnom systéme.

 Základné parametre definované v odseku 2 znamenajú konkrétne požiadavky vyjadrené spravidla fyzikálnymi veličinami na to, aby bola dosiahnutá interoperabilita celého železničného systému. Vyplývajú z právnych (najmä z bezpečnostných, protipožiarnych a hygienických) predpisov, z prevádzkových predpisov a technických špecifikácií interoperability.

 V odseku 3 je prevzatá definícia základných požiadaviek, ktoré sú bližšie špecifikované v prílohe č. 3. Patria medzi ne napríklad požiadavky na bezpečnosť železničnej trate a železničného vozidla, ich spoľahlivosť a použiteľnosť, na ochranu zdravia ľudí a zvierat a životné prostredie, na technickú kompatibilitu dráhy a železničného vozidla, a podobne. Základné požiadavky musia spĺňať tak jednotlivé komponenty interoperability vrátane rozhraní, ako aj subsystémy a celý železničný systém.

V odseku 4 sú definované komponenty interoperability, ktoré predstavujú základné prvky, ktoré ovplyvňujú interoperabilitu celého železničného systému. Ide o rôzne výrobky uvádzané na trh, z ktorých niektoré sú vyrobené a určené do niektorého subsystému železničného systému a niektoré sú vyrobené na iný účel, ale sú použiteľné aj do niektorého subsystému železničného systému. Ak sa však majú použiť do subsystému železničného systému, musia spĺňať základné parametre vyžadované na to, aby subsystém železničného systému spĺňal základné požiadavky definované v odseku 3.

K § 65:

 Technické špecifikácie interoperability sú základné technické predpisy potrebné na dosiahnutie interoperability železničného systému tým, že určujú základné parametre na jednotlivé komponenty a subsystémy, a tým dosiahnutie základných požiadaviek definovaných v § 64 ods. 3. Pripravuje ich Železničná agentúra Európskej únie na základe mandátu Európskej komisie a vydáva Európska komisia v Úradnom vestníku Európskej únie, napríklad nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácií interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii, nariadenie Komisie (EÚ) č. 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácií interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie – zabezpečenie a návestenie“ železničného systému v Európskej únii, nariadenie Komisie (EÚ) č. 1305/2014 z 11. decembra 2014 o technickej špecifikácií interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 62/2006. V súčasnosti sú vydané technické špecifikácie pre všetky subsystémy.

 Odseky 2 a 3 riešia technickú spôsobilosť subsystémov a komponentov interoperability v situácií, ak technická špecifikácia interoperability neupravuje základné požiadavky pre niektoré komponenty a časti subsystémov. Vtedy sa postupuje podľa vnútroštátnych predpisov, u nás podľa zákona č. 56/2018 Z. z. o posudzovaní zhody výrobku, sprístupňovaní určeného výrobku na trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o posudzovaní zhody“) normami s posudzovaním zhody s technickými (STN EN alebo STN ISO), prípadne s európskymi alebo slovenskými technickými osvedčeniami. Vnútroštátne postupy a technické špecifikácie však sú v členských štátoch harmonizované, takže by nemal nastať principiálne iný výsledok technickej spôsobilosti v jednotlivých členských štátoch.

K § 66:

 Nasledovné ustanovenia upravujú postup uvádzania komponentov interoperability na trh. Základným predpokladom uvedenia komponentu interoperability na trh a jeho použitie v železničnom systéme je splnenie základných požiadaviek či už v súlade s technickou špecifikáciou interoperability, alebo v súlade s európskymi špecifikáciami. Komponenty sa vyrábajú prevažne na iný účel, ale ak majú byť použité do niektorého subsystému železničného systému, musia spĺňať základné požiadavky a mať ES vyhlásenie o zhode alebo ES vyhlásenie o jeho vhodnosti na použitie v železničnom systéme. Uvádzaný postup, pravidlá a požiadavky na ES vyhlásenie o zhode sú v podstate rovnaké, ako v iných prípadoch posudzovania zhody výrobku s technickými špecifikáciami s cieľom ich uvádzania na trh (napríklad komponenty do motorových vozidiel, stavebné výrobky, elektrotechnické výrobky, zdravotnícke pomôcky, kozmetické výrobky a podobne). Vzor vyhlásenia ES o zhode a o vhodnosti na použitie komponentov interoperability a zoznam sprievodných dokumentov stanoví Európska komisia prostredníctvom vykonávacích aktov.

Odsek 4 obligatórne zakazuje akékoľvek obmedzenie uvedenia komponentu interoperability na trh, prípadne vyžadovanie skúšok, ktoré už boli vykonané v rámci postupu posudzovania zhody komponentu, ak komponent interoperability už má vydané ES vyhlásenie o zhode alebo ES vyhlásenie o jeho vhodnosti na použitie v železničnom systéme. Týmto ustanovením však nie je dotknutá povinnosť bezpečnostného orgánu vykonať opatrenia na obmedzenie alebo zákaz používania komponentu interoperability, ak sa pri používaní zistí, že komponent interoperability, ktorý má ES vyhlásenie o zhode alebo ES vyhlásenie o jeho vhodnosti na použitie, nespĺňa základné požiadavky, prípadne podniknúť opatrenia voči tomu, kto vypracoval ES vyhlásenie o zhode.

Odsek 5 upravuje obligatórne náležitosti ES vyhlásenia o zhode a ES vyhlásenia o jeho vhodnosti na použitie.

K § 67:

Ustanovenie upravuje uvádzanie komponentov interoperability na trh a ich použitie v železničnom systéme. Všetky komponenty sú tzv. určenými výrobkami, ktoré sú definované v § 4 zákona o posudzovaní zhody výrobku, sprístupňovaní určeného výrobku na trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov a preto nesmú byť uvedené  na trh, ak nie je preukázaná zhoda ich vlastností s príslušnými technickými predpismi. Povinne podliehajú postupom posudzovania zhody a pri ich uvádzaní na trh alebo pri ich použití v železničnom systéme musia mať ES vyhlásenie o zhode. Ak technická špecifikácia interoperability neobsahuje povinnosť uplatniť postup posudzovania zhody, uplatňuje sa postup posudzovania zhody podľa vnútroštátnych predpisov, u nás zákon o posudzovaní zhody výrobku, sprístupňovaní určeného výrobku na trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Posúdenie zhody sa v tomto prípade vykoná v súlade s európskymi špecifikáciami. Európskou špecifikáciou je spoločná technická špecifikácia, európske technické osvedčenie alebo slovenská technická norma, ktorou sa preberá európska norma. To neplatí pre náhradné dielce komponentov, ak sú v čase nadobudnutia účinnosti technickej špecifikácie interoperability už uvedené do prevádzky.

K § 68:

Tak ako aj pri iných výrobkoch, aj tu sa vychádza zo základnej zásady prístupu na trh, teda že rozhodujúcim faktorom je výrobca. Výrobca predovšetkým musí vykonať predpísané postupy vedúce k tomu, že jeho výrobok bude zhodný so základnými parametrami technickej špecifikácie vzťahujúcej sa na výrobok a vydať vyhlásenie o zhode. Prednostne sa uplatnia technické špecifikácie interoperability a ak tie niektoré základné požiadavky neobsahujú, alebo nie sú dostatočné, uplatnia sa vnútroštátne predpisy, teda zákon o posudzovaní zhody. Rovnaké postavenie v prístupe na trh ako výrobca, má aj splnomocnený zástupca výrobcu so sídlom v členskom štáte, prípadne ten, kto uvádza komponent interoperability na trh. Zabezpečuje sa tým ochrana pred zahraničnými výrobkami, ktorých výrobca nie je povinný dodržiavať požiadavky práva Európskej únie.

Odsek 2 rieši situáciu konkurencie právnych aktov. Vzťahuje sa jednak na tie komponenty, ktoré nie sú účelovo vyrobené len na použitie v subsystéme železničného systému, ale možno ich na tento účel použiť, alebo ktoré sú všeobecne použiteľné na rôzne účely, z ktorých jeden je aj použitie v subsystéme železničného systému, a jednak na tie komponenty, ktoré sú vyrobené ako komponenty interoperability na použitie v subsystéme železničného systému, ale za splnenia podmienok určených v iných technických špecifikáciách alebo právnych predpisoch ich možno použiť aj na iný účel.

Odsek 3 sa týka komponentov interoperability, ktoré sú najčastejšie vyrobené v treťom štáte a dovážajú sa do členského štátu na použitie v subsystéme železničného systému. Rovnakú povinnosť ako výrobca a splnomocnený zástupca so sídlom v Európskej únii má aj dovozca, teda ten, kto uvádza komponent interoperability na trh.

Odsek 4 rieši štandardné postupy pri zistení nezhody výrobku s technickou špecifikáciou, ktoré sa uplatňujú aj pri iných výrobkoch, napríklad pri stavebných výrobkoch, pri potravinách a krmivách, pri kozmetických výrobkoch a podobne. Najprv sa dáva šanca výrobcovi, aby odstránil nezhodu vlastnými silami v rámci podniku, prípadne za spoluúčasti autorizovanej osoby, napríklad vykonaním inšpekcie vnútropodnikovej kontroly výrobcu, skúškou výrobku, skúšobnou prevádzkou. Ak nezhoda pretrváva, je potrebné obmedzenie alebo zakázanie uvádzanie komponentu interoperability na trh a jeho stiahnutie z trhu. Je to krajné riešenie, ak hrozí nebezpečenstvo na zdraví alebo živote, na životnom prostredí alebo je ohrozená celá bezpečnosť železničného systému alebo plynulosť jeho prevádzky.

K § 69:

 Ustanovenie rieši situácie, keď sa zistí nezhoda komponentu interoperability so základnými požiadavkami, ak komponent interoperability už má požadované ES vyhlásenie o zhode s technickými špecifikáciami, a teda navonok deklaruje zhodu. Účelom týchto opatrení je zabrániť ohrozeniu funkčnosti alebo poškodeniu subsystému v dôsledku takýchto zistených parametrov alebo vlastností komponentu interoperability, ktoré ohrozujú interoperabilitu subsystému, prípadne celého železničného systému. To by v krajnom prípade mohlo viesť k znefunkčneniu prevádzky na železničnej trati alebo k nehode. Keďže nemusí ísť vždy len o chybu výrobcu alebo notifikovanej osoby, počíta sa aj s možnou systémovou chybou v technickej špecifikácii interoperability alebo v európskych špecifikáciách s cieľom dosiahnuť ich opravu.

K § 70:

Týmto ustanovením začína časť venovaná subsystémom, postup ich uvedenia na trh a do prevádzky. Zo subsystémov je zložený celý železničný systém a jeho interoperabilita závisí od posúdenia ich zhody.

Odsek 1 je základné ustanovenie pre subsystémy, od ktorého sa odvíjajú ostatné postupy a pravidlá. Vychádza zo zásady, že železničný systém môže náležite fungovať a byť interoperabilný len vtedy, keď sú všetky jeho subsystémy navrhnuté, skonštruované a inštalované v súlade so základnými požiadavkami na bezpečnosť, technickú a prevádzkovú zlučiteľnosť a na bezpečnú integráciu.

Odsek 2 rieši opätovne postup posúdenia zhody prioritne s technickými špecifikáciami interoperability a ak príslušná technická špecifikácia interoperability neupravuje základné požiadavky pre niektorú časť subsystému, ide o špecifický prípad a podobne, podľa vnútroštátnych predpisov. Na to, aby železničný systém bol interoperabilný a zachovala sa bezpečnosť, zhoda subsystému sa musí udržiavať počas celej jeho prevádzky v železničnom systéme.

Odseky 3 až 8 riešia postup podľa osobitného predpisu, teda zákona o posudzovaní zhody výrobku. Ide o posúdenie zhody subsystémov v súlade s vnútroštátnymi predpismi. Všetky štrukturálne subsystémy železničného systému treba považovať za tzv. určené výrobky, ktoré majú vplyv na jeho fungovanie.

Tzv. špecifické prípady (odsek 4) sú určitou odchýlkou od základnej zásady súladu subsystémov s postupom posudzovania podľa technických špecifikácií interoperability, pri ktorej sa uplatnia vnútroštátne predpisy. Dôvodom je skutočnosť, že požiadavka interoperability sa nevzťahuje na celý železničný systém, ale len na určené hlavné železničné trate a pripojenia na železničné systémy v Česku, Maďarsku a v Poľsku. Uplatnenie požiadaviek smernice aj na špecifické prípady však tým nie je vylúčená.

Možnosť použiť výnimku (odsek 5) s odobrením Európskou komisiou je možná v uvedených prípadoch. Podrobností ( aké informácie sa uvedú v dokumentácií, spôsob akým sa predloží žiadosť vrátane dokumentácie) upraví Európska komisia prostredníctvom vykonávacích aktov.

Definície v ustanovení sú prevzaté z článku 2 body 14, 15, 17 a 23 smernice.

K § 71:

Ustanovenie preberá najmä článok 18 smernice. Postup povoľovania na uvedenie subsystému do prevádzky upravený v tomto ustanovení sa týka len pevných štrukturálnych subsystémov. Povoľovanie mobilných štrukturálnych subsystémov vrátane železničných vozidiel vyžaduje špecifický postup povoľovania, preto je upravený v zákone samostatne.

 Hlavnú úlohu v tomto postupe zohráva bezpečnostný orgán, ktorý má kompetenciu povoliť uviesť do prevádzky príslušné subsystémy. Zároveň ako jediný nositeľ tejto úlohy je povinný v dostatočnom časovom predstihu poskytnúť žiadateľom podrobné informácie o spôsobe podania žiadosti, dokumentoch, ktoré je potrebné k žiadosti priložiť atď. Informácie zverejní na svojom webovom sídle. Bezplatné poskytovanie týchto informácií priamo žiadateľovi ako to vyžaduje smernica by bolo pre bezpečnostný orgán finančne náročné, preto tvorca zákona uprednostnil túto formu zverejňovania informácií. Informácie sa týkajú tak žiadosti o povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky, ako aj obnovy a modernizácie pevných štrukturálnych subsystémov.

 V prípade obnovy a modernizácie je prvotným krokom preskúmanie, či vôbec je potrebné nové povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky podľa kritérií uvedených v odseku 7. Agentúra a bezpečnostný orgán posúdia rozsah zmien vykonaných modernizáciou a obnovou subsystému, najmä z hľadiska prevádzkovej bezpečnosti a funkčnosti a ich vzťahu k interoperabilite železničného systému. Nepodstatné zmeny z hľadiska vplyvu na interoperabilitu železničného systému by nemali viesť k novému postupu posudzovania zhody a povoľovaniu prevádzky. Ak sa však zistí podstatná zmena subsystému z hľadiska vplyvu na interoperabilitu železničného systému, je potrebné nové povolenie.

 Ustanovenie v rámci transpozície smernice upravuje dlhšie lehoty oproti lehotám upravených v správnom poriadku a lehote ustanovenej v 111 ods. 2 zákona na doterajšie a iné konania.

 V odseku 9 je upravený odchylný postup od zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov. Smernica umožňuje žiadateľovi využiť dostatok právnych inštitútov na preskúmanie jeho rozhodnutia, oproti úprave v našom správnom poriadku, pokiaľ bezpečnostný orgán vydá zamietavé rozhodnutie. Ide v prvom prípade o tzv. autoremedúru v lehote dvoch mesiacov, potom nasleduje rozklad v súlade so správnym poriadkom, ak bezpečnostný orgán v rámci tzv. autoremedúry potvrdí svoje zamietavé stanovisko. Využitie týchto dvoch právnych inštitútov nevylučuje možnosť podať žalobu na súd v súlade so zákonom č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení zákona č. 88/2017 Z. z.

 Definícia v odseku 10 je prevzatá z článku 2 bod 22 smernice.

K § 71a:

 Ustanovenie plne preberá článok 19 smernice.

 Európske spoločenstvo vytvorilo Európsky systém riadenia železničnej dopravy (European rail traffic management system – ERTMS), ktorý sa skladá z Európskeho vlakového zabezpečovača (European train control system – ETCS) a železničného rádiového systému GSM-R.

ETCS slúži na kontrolu činnosti rušňovodiča, na základe informácií a príkazov prenášaných na hnacie vozidlo zo zariadení zabudovaných na trati. Pokiaľ rušňovodič nekoná v súlade s informáciami a príkazmi trate, zariadenie zastaví vlak. Prvotným cieľom ETCS bolo umožniť neobmedzenú prevádzku vlakov Európskeho spoločenstva na tratiach členských krajín, vybavených rôznymi druhmi návestenia a prenosu návestí a informácií z trate na hnacie vozidlo. Funkčné špecifikácie zariadenia boli navrhnuté tak, aby sa tiež zvýšila úroveň bezpečnosti na železniciach kontrolou dodržiavania príkazov a informácií z trate rušňovodičom.

GSM-R slúži pre komunikáciu medzi rušňovodičom a pracovníkmi riadiacimi železničnú dopravu a prenos dát pre činnosť ETCS. ETCS a GSM-R sa má osádzať na všetky nové a modernizované trate zaradené do železničného systému Európskej únie a na nové a modernizované hnacie vozidlá určené na prevádzku na nich. V súčasnosti je ETCS na železničných tratiach na území Slovenskej republiky osadený v úseku od stanice Bratislava - Rača po Púchov.

Žiadosti sa Železničnej agentúre Európskej únie podávajú prostredníctvom jednotného kontaktného miesta, ktoré zriadi agentúra v súlade s článkom 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11 mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (ďalej len ,,nariadenie 2016/796“). Kompetenciu schváliť takéto projekty má len Železničná agentúra Európskej únie, pričom si môže vyžiadať stanovisko aj príslušného bezpečnostného orgánu. Úlohou agentúry je skontrolovať pred akoukoľvek výzvou na predloženie ponuky v súvislosti s traťovým zariadením ERTMS v záujme zabezpečenia jeho harmonizovaného vykonávania a zabezpečenia interoperability na úrovni Európskej únie, či navrhované technické riešenia plne vyhovujú príslušným technickým špecifikáciám interoperability a či sú plne interoperabilné. Po doručení žiadosti agentúre, tá do jedného mesiaca informuje žiadateľa, či je žiadosť úplná, alebo je potrebné doložiť doklady, prípadne informácie. Konečné stanovisko by mala vydať v lehote dvoch mesiacov od doručenia všetkých dokladov a informácií. Ak agentúra vydá zamietavé rozhodnutie, musí ho riadne odôvodniť. Žiadateľ má v takom prípade právo žiadať o prehodnotenie jej zamietavého rozhodnutia. Ak agentúra opätovne svoje rozhodnutie potvrdí v lehote dvoch mesiacov, žiadateľ má právo podať odvolanie na odvolaciu radu zriadenú v súlade s článkom 55 nariadenia 2016/796.

Definícia v odseku 3 je prevzatá z článku 2 bod 22.

K § 72:

 Voľným pohybom subsystémov sa rozumie jeho uvedenie na trh alebo použitie v rámci vnútorného trhu Európskej únie tak, ako pri iných výrobkoch, napríklad výrobkoch bežnej spotreby. Tak ako pri komponentoch interoperability aj pri subsystémoch, ktoré majú ES vyhlásenie o overení a spĺňajú základné požiadavky, smernica zakazuje akékoľvek ďalšie kontroly, ak už boli vykonané v rámci postupu posudzovania, ako aj zákaz či obmedzenie uvedenia do prevádzky, alebo na trh.

 Smernica oproti pôvodnej úprave podrobnejšie upravuje postup posudzovania subsystémov podľa vnútroštátnych predpisov, ktoré je potrebné notifikovať Európskej komisii a agentúre. Verifikácii zo strany Európskej komisie a agentúry podliehajú aj nové vnútroštátne predpisy, ktoré chce členský štát uplatňovať. Agentúra prioritne skúma, či navrhovaný vnútroštátny predpis umožňuje spĺňať základné požiadavky na interoperabilitu železníc, dodržiavať platné bezpečnostné metódy a technické špecifikácie interoperability a dosiahnuť bezpečnostné ciele a či nevedú svojvoľne k diskriminácií alebo obmedzovaniu prevádzky železničnej dopravy medzi členskými štátmi. Vnútroštátne predpisy by sa mali formulovať tak, aby im dokázali rozumieť všetci potenciálni užívatelia vnútroštátnej siete. Agentúra preskúma vnútroštátne predpisy v lehote dvoch mesiacov, v prípade potreby a na základe dohody medzi agentúrou a členským štátom je možné túto lehotu predĺžiť, a to najmä keď je potrebné zabezpečiť preklad týchto predpisov, alebo ak si to vyžaduje rozsah a komplexnosť navrhovaných predpisov. V prípade, ak agentúra a Európska komisia nesúhlasí so zavedením nového predpisu a členský štát aj napriek tomuto zákazu uplatňuje vnútroštátne predpisy, Európska komisia vydá rozhodnutie adresované priamo členskému štátu, ktorým uloží povinnosť zmeniť prípadne zrušiť predmetný predpis. Nie je vylúčené, že k takémuto postupu členského štátu sa budú viazať aj adekvátne sankcie.

 Rovnaký postup platí aj v prípade bezodkladného uplatňovania nových vnútroštátnych predpisov po nehode. Európska komisia zašle stanovisko dodatočne. Ak je stanovisko negatívne, členský štát je povinný v lehote dvoch mesiacov od doručenia negatívneho stanoviska ukončiť uplatňovanie vnútroštátneho predpisu.

K § 73:

 Posudzovanie zhody vykonáva notifikovaná osoba. V § 81 sú upravené základné požiadavky na právnickú osobu, ktorá môže byť notifikovanou osobou. Notifikáciu uskutočňuje každý štát samostatne po splnení požadovaných predpokladov, ale vystupovať ako notifikovaná osoba môže až po notifikácií na Európskej komisii, čím sa vlastne stane uznanou pre celú Európsku úniu.

 Posudzovanie zhody sa vykonáva počas celého výrobného postupu, vrátane naprojektovania subsystému. Len takto je možné zabezpečiť úplnú zhodu subsystému so základnými požiadavkami či už v súlade s technickými špecifikáciami interoperability, alebo vnútroštátnymi predpismi. Všetky činnosti, ktoré predchádzajú posúdeniu zhody zabezpečuje obstarávateľ subsystému, výrobca alebo dodávateľ subsystému. Notifikovaná osoba následne vydá ES certifikát o overení a žiadateľ vypracuje ES vyhlásenia o overení subsystémov, za ktoré nesie plnú zodpovednosť. Smernica sa na podrobnosti postupov overovania subsystémov odkazuje na vykonávacie akty, ktoré vydá Európska komisia, ako aj vzory ES vyhlásenia a certifikátu o overení.

 Definícia v odseku 8 je prevzatá z článku 2 bodu 20 smernice.

K § 74:

 Postup upravený v tomto ustanovení sa týka subsystémov, ktoré už sú uvedené do prevádzky,

 ktoré majú ES vyhlásenie o overení, ale dodatočne sa zistí, že nie sú v súlade so základnými požiadavkami. ES vyhlásenie o overení teda len deklaruje splnenie základných požiadaviek. Účelom dodatočnej skúšky je zistiť základné parametre a vlastnosti subsystému a konfrontovať ich s požadovanými parametrami podľa technickej špecifikácie interoperability, ktorá sa na subsystém vzťahuje. Táto skutočnosť je predmetom notifikácie Európskej komisie, ktorú vykonáva bezpečnostný orgán.

K § 75:

 Ustanovenie preberá článok 20 smernice. Mobilný štrukturálny subsystém - železničné koľajové vozidlo vyžaduje osobitný postup povoľovania na uvedenie na trh, preto je osobitne upravený v § 76 a nasledovne. Mobilný subsystém vozidlové zariadenia riadenia – zabezpečenia a návestenia môže byť uvedený na trh len ak spĺňa základné požiadavky.

K § 76:

 Ustanovením sa transponuje článok 21 smernice. Oproti pôvodnej úprave, smernica upravuje podstatne zmenený postup povoľovania uvedenia železničných vozidiel na trh. Doteraz povoľovanie železničných vozidiel vykonával príslušný bezpečnostný orgán. Podľa novej úpravy si Železničná agentúra Európskej únie preniesla časť kompetencií na seba, pričom povoľovanie železničných vozidiel, ktoré vykonáva Železničná agentúra Európskej únie si vyžaduje aj spoluprácu príslušného bezpečnostného orgánu. Táto spolupráca by mala byť upravená v rámci dohôd, ktoré uzatvoria. Dohoda o spolupráci môže byť osobitnou, alebo rámcovou dohodou a môže zahŕňať jeden alebo viacero príslušných bezpečnostných orgánov. Dohoda obsahuje detailný opis úloh a podmienok plnenia dohody, časový harmonogram plnenia a rozdelenie poplatkov, ktoré zaplatí žiadateľ. Dohodou o spolupráci s bezpečnostným orgánom nie je dotknutá celková zodpovednosť Železničnej agentúry Európskej únie za plnenie jej úloh. Dohoda o spolupráci by sa mala uzatvoriť skôr, ako agentúra začne vykonávať svoje kompetencie, čo je najneskôr do 16. júna 2019. Bezpečnostný orgán podľa novej úpravy povoľuje železničné vozidlá, ktoré sa majú používať len na území Slovenskej republiky. Železničná agentúra Európskej únie povoľuje železničné vozidlá, ktoré sa majú používať buď na území Slovenskej republiky, alebo na sieti vo viacerých členských štátoch. Žiadateľ má pri železničných vozidlách, ktoré sa majú používať na území Slovenskej republiky možnosť voľby výberu orgánu, ktorý toto vozidlo povolí. Povolené železničné vozidlo sa môže používať len na sieti, ktorú má vymedzenú v rozhodnutí o povolení na uvedenie železničného vozidla na trh. V prípade rozšírenia oblasti použitia, je potrebné požiadať o nové povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh príslušný orgán. Výnimkou je len zachádzanie do najbližšej stanice iného členského štátu s rovnakým rozchodom koľaje a charakteristikou siete. Takéto zachádzanie železničného vozidla medzi členskými štátmi však musí byť zmluvne dohodnuté medzi príslušnými bezpečnostnými orgánmi.

 Žiadosť sa podáva prostredníctvom jednotného kontaktného miesta podľa článku 12 nariadenia 2016/796, ktoré zriadi agentúra.

 Železničná agentúra Európskej únie posúdi predložené doklady v súlade s technickými špecifikáciami interoperability, posúdenie dokladov podľa vnútroštátnych predpisov postúpi príslušnému bezpečnostnému orgánu, pričom s jeho stanoviskom sa môže a nemusí stotožniť.

 Rozhodnutie o povolení uvedenia železničného vozidla na trh sa vydáva v rámci správneho konania, pričom ustanovenie upravuje odchýlky od konania upraveného správnym poriadkom a zároveň upravuje odlišné lehoty. Žiadateľ pri vydaní zamietavého rozhodnutia príslušným orgánom má opätovne navyše právny inštitút tzv. autoremedúry. Ak agentúra alebo bezpečnostný orgán potvrdia svoje zamietavé rozhodnutie, žiadateľ má právo podať rozklad v prípade rozhodnutia bezpečnostného orgánu a odvolanie na odvolaciu radu zriadenú podľa článku 55 nariadenia 2016/796 v prípade zamietavého rozhodnutia Železničnej agentúry Európskej únie. Podanie návrhu na preskúmanie rozhodnutia súdom podľa Správneho súdneho poriadku tým nie je dotknutá.

 Detailné podmienky o tom, ako žiadateľ splní požiadavky týkajúce sa povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh, uvedenie požadovaných dokumentov, informácie o postupe vydávania povolenia, ako sú procedurálne štádiá a časový rámec pre každé štádium tohto postupu a informácie o tom, ako agentúra a bezpečnostný orgán splnia v rôznych štádiách postupu podávania žiadostí a vydávania povolení požiadavky, ako aj pri posudzovaní žiadateľovho súboru dokumentácie ponecháva smernica na vykonávacie akty, ktoré vydá Európska komisia.

K § 76a:

Ustanovenie preberá článok 23 smernice, ktorý upravuje povinnosť železničného podniku skontrolovať železničné vozidlo pred tým, ako ho uvedie na trh, či spĺňa všetky potrebné požiadavky. V rámci predmetnej kontroly môže vykonať aj skúšobnú prevádzku, a to v spolupráci s manažérom infraštruktúry, ktorý vyvinie maximálne úsilie na to, aby sa skúšobná prevádzka vykonala v lehote do troch mesiacov.

K § 77:

 Ustanovenie preberá články 14 a 15 smernice 2016/798. Železničné vozidlo tak ako podľa doterajšej právnej úpravy musí mať pred jeho použitím v prevádzke osobu zodpovednú za jeho údržbu, ktorá je zodpovedná za bezpečnosť železničného vozidla počas jeho prevádzkovania. Osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla vykonáva túto činnosť buď sama, alebo prostredníctvom údržbárskych dielní. Kritériá, ktoré musí osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla dodržiavať pri vykonávaní údržby sú uvedené v prílohe č. 11a. Osobu vykonávajúcu údržbu železničného vozidla poveruje ministerstvo v súlade s § 102 ods. 1 písm. q) šiesteho bodu zákona. V súčasnosti je poverená Žilinská univerzita.

K § 78:

 Ustanovenie preberá články 24 a 25 smernice. Ustanovujú sa podmienky pre povolenie typu železničného vozidla, teda série železničných vozidiel rovnakého druhu (napríklad plošinových železničných nákladných vozňov určeného typu). Železničné vozidlá, ktorým bolo udelené povolenie typu sa povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh udelí už len na základe predloženého vyhlásenia o zhode s povoleným typom železničného vozidla.

 Definície v odseku 6 sú prevzaté z článku 2 body 26 a 27 smernice.

K § 78a:

 Ustanovenie upravuje kontrolný mechanizmus železničných vozidiel, ktoré už majú vydané rozhodnutie, ktorým sa povoľuje ich uvedenie na trh, ale bezpečnostný orgán, alebo železničný podnik zistia, že nespĺňajú základné požiadavky. Rozhodnutie len deklaruje splnenie základných požiadaviek, navonok však základné požiadavky nespĺňajú. Takéto železničné vozidlá predstavujú závažné bezpečnostné riziko, môžu ohroziť bezpečnosť železničnej dopravy a spôsobiť vážne nehody.

 Ak sa počas prevádzky ukáže, že železničné vozidlo alebo typ železničného vozidla nespĺňajú jednu z platných základných požiadaviek, železničné podniky by mali bezodkladne prijať nápravné opatrenia za účelom zabezpečenia, aby železničné vozidlo tieto základné požiadavky spĺňalo. Ak uvedené nesplnenie základných požiadaviek spôsobuje závažné bezpečnostné riziko, bezpečnostný orgán zodpovedný za kontrolu nad prevádzkou železničného vozidla má prijať potrebné dočasné bezpečnostné opatrenia vrátane okamžitého obmedzenia alebo pozastavenia prevádzky. Ak sú nápravné opatrenia nedostatočné a závažné bezpečnostné riziko spôsobené nesplnením základných požiadaviek pretrváva, agentúra alebo bezpečnostný orgán majú možnosť povolenie na uvedenie predmetného železničného vozidla zrušiť alebo zmeniť.

 Pod závažným bezpečnostným rizikom sa v tejto súvislosti rozumie závažné neplnenie zákonných povinností alebo bezpečnostných požiadaviek, ktoré môžu samy o sebe alebo v sérii následných udalostí spôsobiť nehodu, alebo vážnu nehodu.

 Ak agentúra alebo bezpečnostný orgán zrušia povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh alebo povolenie typu železničného vozidla, je potrebné podať žiadosť nanovo a absolvovať celý proces povolenia železničného vozidla na trh, alebo povolenia typu železničného vozidla.

K § 79:

 Ustanovením sa preberá článok 46 smernice. Transpozíciou sa dosiahne jednotné číslovanie železničných vozidiel v celej Európskej únii. Železničným vozidlám sa prideľujú európske evidenčné čísla z dôvodu jeho vysledovateľnosti a bezpečnosti na žiadosť prvého žiadateľa o povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh. Európske evidenčné čísla sa zapisujú do národných registrov železničných vozidiel, ktorý je podrobnejšie upravený v § 80 a ktorý je prístupný všetkým členským štátom, ako aj určitým hospodárskym subjektom v Európskej únii. Podrobnosti o európskych evidenčných číslach upravuje rozhodnutie Komisie 2012/757/EU zo 14. novembra 2012 o technickej špecifikácií interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Európskej únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES.

K § 80:

 Ustanovenie nadväzuje na predchádzajúci paragraf. Národný register železničných vozidiel má parametre vyžadované článkom 47 smernice, vrátane ohlasovacej povinnosti držiteľa registrácie železničného vozidla. Národný register je zriadený len dočasne, a to kým sa neuvedie do prevádzky európsky register železničných vozidiel. Ten by mal byť sprevádzkovaný v termíne do 16. júna 2021.

 Národný register železničných vozidiel je prístupný všetkým členským štátom a určitým hospodárskym subjektom v Európskej únii (železničné podniky, manažéri infraštruktúry). Ustanovenie upravuje aj vedenie národného registra železničnej infraštruktúry, ktorého údaje majú zabezpečiť kontrolu technickej kompatibility medzi železničným vozidlom a sieťou.

Spoločné špecifikácie národných registrov železničných vozidiel a železničnej infraštruktúry týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej, technickej a prevádzkovej štruktúry vrátane opatrení na výmenu údajov a pravidiel vkladania a prezerania údajov prijme Európska komisia prostredníctvom vykonávacích aktov.

 Oba národné registre u nás zriadil a prevádzkuje Dopravný úrad.

K § 81:

 Významnú úlohu v posudzovaní zhody podľa tohto zákona a vydávaní ES certifikátov o zhode a overení má tzv. notifikovaná osoba. V ustanovení sa uvádzajú základné požiadavky na právnickú osobu, ktorá môže byť notifikovanou osobou. Notifikáciu uskutočňuje každý štát samostatne po splnení požadovaných predpokladov, ale vystupovať ako notifikovaná osoba môže až po notifikácií na Európskej komisii, čím sa vlastne stane uznanou pre celú Európsku úniu.

 Notifikovaná osoba môže byť autorizovaná na postupy posudzovania zhody a vhodnosti na použitie komponentov, postupy posudzovania zhody subsystémov, alebo na oba tieto postupy spoločne, pre niektoré etapy posudzovania zhody, alebo len pre niektoré výrobky. Z uvedeného vyplýva, že notifikovaných osôb môže byť v jednom členskom štáte niekoľko.

 Ustanovenie ďalej upravuje povinností notifikovaných osôb voči Európskej komisii.

K § 81a:

 Ustanovenie preberá plne článok 35 smernice, ktorým umožňuje žiadateľovi zriadiť akreditovaný vnútropodnikový orgán, ktorý bude vykonávať posudzovanie zhody v určitých moduloch. Takýto orgán môže vykonávať túto činnosť výlučne pre žiadateľa.

K § 81b:

 Ustanovenie upravuje postup vykonávania posudzovania zhody s vnútroštátnymi predpismi, upravené podrobnejšie v § 70 a 72, ako aj výnimky pre zamestnancov poverenej právnickej osoby, keďže nejde o posudzovanie zhody podľa európskych právnych aktov.

K bodu 38:

K § 82:

 Týmto paragrafom začína piata časť zákona týkajúca sa bezpečnosti železníc. Jej rozhodujúci obsah je transpozíciou smernice 2016/798. Odsek 1 je prevzatím textu článku 2 odseku 1 a zahŕňa všeobecnú definíciu bezpečnosti železničného systému, ktorá je konkrétne rozpracovaná v nasledovných ustanoveniach. Úroveň bezpečnosti železničného systému je vo všeobecnosti vysoká v porovnaní napríklad s cestnou dopravou. Bezpečnosť železničnej dopravy by sa mala vo všeobecnosti zachovať a ak je to uskutočniteľné, stále zlepšovať, pričom sa zohľadní technický a vedecký pokrok, rozvoj európskeho a medzinárodného práva. Prioritou pri zachovávaní a zlepšení bezpečnosti železničného systému by malo byť predchádzanie nehodám. Avšak ak členský štát zavádza vyšší stupeň bezpečnosti, mal by zohľadniť a zabezpečiť, aby prijaté pravidlá nevytvárali prekážku pre interoperabilitu železničného systému alebo aby prijaté pravidlá neviedli k diskriminácii.

 Odsek 2 upravuje hlavné prvky bezpečnosti železničného systému, vrátane povinností subjektov, ktoré majú vplyv na bezpečnosť železničného systému. Prioritnú zodpovednosť za bezpečnosť železničného systému by mali mať hlavné subjekty v železničnom systéme, a to manažéri infraštruktúry a železničné podniky, každý z nich za svoju oblasť. Primerane a v rámci vykonávania svojich činností by mali spolupracovať pri uplatňovaní opatrení pri kontrole rizík. Ostatnými subjektami, ktoré majú vplyv na bezpečnosť železníc okrem tých, ktoré sú vymedzené v § 82 sú odosielatelia (subjekt, ktorý odosiela zásielku buď vo vlastnom mene, alebo v mene tretej osoby), príjemcovia (subjekt, ktorý prijíma zásielku na základe zmluvy o preprave, prípadne subjekt, ktorý preberá zodpovednosť za prichádzajúcu zásielku), plniči (subjekt, ktorý nakladá zásielku do cisterny, vozňa, kontajnera na hromadnú prepravu, do batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn), vyprázdňovači (subjekt, ktorý vyberá zásielku z cisterny, vozňa, kontajnera na hromadnú prepravu, do batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn), nakladači (subjekt, ktorý nakladá zabalenú zásielku, malé kontajnery alebo prenosné cisterny na vozeň alebo do kontajnera alebo ktorý nakladá kontajner, kontajner na hromadnú prepravu, viacčlánkový kontajner na plyn, cisternový kontajner alebo prenosnú cisternu na vozeň), vykladači (subjekt, ktorý z vozňa skladá kontajner, kontajner na hromadnú prepravu, viacčlánkový kontajner na plyn, cisternový kontajner alebo prenosnú cisternu, alebo subjekt, ktorý vykladá zabalenú zásielku, malé kontajnery alebo prenosné cisterny z vozňa alebo z kontajnera, alebo subjekt, ktorý vyprázdňuje zásielku z cisterny alebo z batériového vozňa alebo viacčlánkového kontajnera na plyn alebo kontajnera na hromadnú prepravu) atď.

 Všetky tieto subjekty sú vo vzťahu k iným subjektom zodpovedné za úplné a pravdivé oznamovanie všetkých relevantných informácií, vrátane informácií o stave a histórii železničného vozidla, záznamov o údržbe, vysledovateľnosti činností nakládky a nákladných listov, s cieľom kontrolovať riadnu prevádzkyschopnosť železničných vozidiel (odseky 3 až 5).

 Odsek 6 preberá definíciu bezpečnostného cieľa (CST) z článku 3 odseku 5 smernice a vymedzenie rizík, ktoré súvisia s určením minimálnej úrovne bezpečnosti, ako sú upravené v  článku 7 odseku 1 smernice. Bezpečnostné ciele vypracuje Železničná agentúra Európskej únie, ktorú na túto činnosť poveruje Európska komisia. Bezpečnostné ciele sa pravidelne revidujú v závislosti od všeobecného vývoja bezpečnosti železníc. Revidované bezpečnostné ciele musia odrážať všetky prioritné oblasti, v ktorých je potrebné ďalej zvyšovať bezpečnosť železničných systémov všetkých členských štátov.

 V odseku 7 sa preberá definícia bezpečnostných metód (CMS) z článku 3 odseku 6 smernice 2016/798. Aj bezpečnostné metódy vypracuje Železničná agentúra Európskej únie na základe poverenia od Európskej komisie. Dôležitosť týchto metód je v tom, že zisťovanie úrovne bezpečnosti železničných systémov v členských štátoch a následná aplikácia bezpečnostných cieľov sa bude uskutočňovať jednotne vo všetkých členských štátoch, aj na úrovni Železničnej agentúry Európskej únie a Európskej komisie. Tak ako bezpečnostné ciele, aj bezpečnostné metódy sa revidujú v závislosti od všeobecného vývoja bezpečnosti železníc.

 Na zistenie konkrétneho stavu bezpečnosti úrovne železničného systému pri uplatnení bezpečnostných metód slúžia bezpečnostné indikátory (CSI) definované v odseku 8. Ich účelom je umožniť posúdiť zhodu konkrétneho železničného systému s bezpečnostnými cieľmi a uľahčiť monitorovanie úrovne bezpečnosti každého železničného systému.

K § 83:

 Ustanovenie v odseku 1 v súlade s článkom 8 smernice upravuje tzv. národné bezpečnostné predpisy. Existencia národných bezpečnostných predpisov a ich akceptovanie v železničných systémoch je dôsledkom skutočnosti, že orgány Európskej únie dosiaľ napriek rýchlemu tempu ešte nestihli predpismi a technickými normami upraviť všetky prvky ovplyvňujúce bezpečnosť železničného systému. Národné bezpečnostné predpisy, by sa postupne mali nahradiť predpismi založenými na spoločných normách založených na spoločných bezpečnostných cieľoch a metódach.

 Účelom notifikácie národných bezpečnostných predpisov (odsek 2) a povinnosť ich publikácie (odsek 3) je vytvoriť na úrovni Európskej únie informačnú databázu prístupnú členským štátom, ich manažérom infraštruktúry a železničným podnikom s cieľom nielen poznať ich obsah na prevádzkové účely, ale umožniť ich konfrontáciu s cieľom ich postupnej aproximácie založenej na spoločnom prístupe.

 V odsekoch 4 a 5 sa preberá postup prijímania nových národných bezpečnostných predpisov, ktorý je upravený tak, aby čo najviac obmedzil odchylné a izolované úpravy. Vo všeobecnosti členské štáty by mali zamedziť zavádzaniu nových národných bezpečnostných predpisov ihneď po nehode, pokiaľ nie sú tieto národné bezpečnostné predpisy nevyhnutné ako naliehavé preventívne opatrenie.

K § 84:

 Ustanovenie preberá obsah článku 9 smernice 2016/798. V odseku 1 je definícia systému riadenia bezpečnosti prevzatá z článku 9 bodu 3 smernice. Vypracovanie systému riadenia bezpečnosti je povinnosťou manažéra infraštruktúry a železničného podniku. Systém riadenia bezpečnosti je dokument, ktorý vypracuje železničný podnik, ktorý na železničnej infraštruktúre poskytuje dopravné služby, ako aj manažér infraštruktúry pri vzájomnej informovanosti a spolupráci. V ňom sú jednotlivé opatrenia a úlohy, ktoré majú zabezpečiť bezpečnosť železničného systému a dopravy na železničnej infraštruktúre.

 Na vypracovanie systému riadenia bezpečnosti vyplývajú zo smernice určité pravidlá, ktoré sa v jednotlivých odsekoch preberajú do slovenského práva. Celkovo musí byť tento systém zameraný na to, aby železničný systém mohol dosiahnuť minimálne bezpečnostné ciele, zároveň bol v súlade so slovenskými bezpečnostnými predpismi, spĺňal požiadavky uvedené v prílohe č. 10, ako aj požiadavky na bezpečnosť určené v technických špecifikáciách interoperability a aby sa pri jeho realizácií uplatňovali spoločné bezpečnostné metódy s používaním spoločných bezpečnostných indikátorov umožňujúcich monitorovanie úrovne bezpečnosti.

K § 85:

 Ustanovenie preberá článok 9 bod 6 smernice upravujúci výročnú správu o bezpečnosti za predchádzajúci kalendárny rok. Bezpečnostnú správu každoročne vypracujú pre bezpečnostný orgán manažér infraštruktúry a železničný podnik, ktorí majú prijatý systém riadenia spoločnosti upravený v § 84.

K § 86:

 Bezpečnostné osvedčenie je popri licencii ďalším dôležitým dokumentom, bez ktorého železničný podnik nemá prístup k železničnej infraštruktúre a nemôže poskytovať dopravné služby, ktorých obsahom je uskutočnenie prepravy osôb a tovaru (odsek 1).

Ustanovenie preberá článok 10 smernice.

Cieľom bezpečnostného osvedčenia je preukázať, že železničný podnik zaviedol systém riadenia bezpečnosti (§ 84), že je schopný splniť požiadavky vyplývajúce z technických špecifikácií interoperability a z bezpečnostných predpisov, ktoré sú zamerané na kontrolu rizík a že je schopný poskytovať bezpečné dopravné služby v rámci slovenskej železničnej siete (odsek 2).

V ďalších odsekoch sa upravujú procesné ustanovenia týkajúce sa podania žiadosti, udeľovania a obsahu bezpečnostných osvedčení, informačnú povinnosť držiteľa bezpečnostného osvedčenia (odsek 11) a bezpečnostného orgánu (odsek 23), ako aj dohľad nad držiteľmi bezpečnostných osvedčení, či aj počas vykonávania dopravných služieb spĺňajú bezpečnostné požiadavky (odseky 24 až 27).

Podľa doterajšej právnej úpravy, bezpečnostné osvedčenie vydával výlučne bezpečnostný orgán. Podľa novej právnej úpravy, ktorá je v prevažnej miere transpozíciou smernice, je udelenie bezpečnostného osvedčenia rozdelené medzi Železničnú agentúru Európskej únie a bezpečnostný orgán.

Železničná agentúra Európskej únie vydá bezpečnostné osvedčenie železničnému podniku, ktorý plánuje prevádzkovať železničnú dopravu na území Slovenskej republiky alebo vo viacerých členských štátoch.

Bezpečnostný orgán vydá bezpečnostné osvedčenie železničnému podniku, ktorý plánuje prevádzkovať železničnú dopravu len na území Slovenskej republiky.

V prípade, že sa bezpečnostné osvedčenie udeľuje železničnému podniku, ktorý plánuje vykonávať dopravné služby len na území Slovenskej republiky, rovnako aj keď mieni vykonávať túto činnosť vo viacerých štátoch, žiadateľ podá žiadosť Železničnej agentúre Európskej únie, ktorá túto žiadosť postúpi príslušnému bezpečnostnému orgánu. V prípade žiadosti týkajúcej sa viacerých štátov, agentúra na základe podkladov a pozitívnych záverov od národných bezpečnostných orgánov, vydá bezpečnostné osvedčenie pre tieto štáty, ak žiadateľ spĺňa požiadavky v súlade s národnými bezpečnostnými predpismi. Agentúra s posúdením bezpečnostného orgánu môže a nemusí súhlasiť.

Táto spolupráca by mala byť upravená v rámci dohôd, ktoré uzatvoria v súlade s článkom 76 nariadenia EP a Rady 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004. Dohoda o spolupráci môže byť osobitnou, alebo rámcovou dohodou a môže zahŕňať jeden alebo viacero príslušných bezpečnostných orgánov. Dohoda obsahuje detailný opis úloh a podmienok plnenia dohody, časový harmonogram plnenia a rozdelenie poplatkov, ktoré zaplatí žiadateľ. Dohodou o spolupráci s bezpečnostným orgánom nie je dotknutá celková zodpovednosť Železničnej agentúry Európskej únie za plnenie jej úloh. Dohoda o spolupráci by sa mala uzatvoriť skôr, ako agentúra začne vykonávať tieto svoje nové kompetencie, čo je najneskôr do 16. júna 2019.

V prípade zamietavého rozhodnutia na udelenie bezpečnostného osvedčenia či už agentúrou alebo bezpečnostným orgánom, žiadateľ má k dispozícii opäť dostatok právnych inštitútov na preskúmanie zamietavého rozhodnutia (odsek 18), čo sú odchýlky od správneho konania upraveného správnym poriadkom.

Bezpečnostným rizikom (odsek 25) sa rozumie neplnenie zákonných povinností alebo bezpečnostných požiadaviek, ktoré môžu samy o sebe alebo v sérii následných udalostí spôsobiť nehodu alebo vážnu nehodu.

K § 87:

 Bezpečnostné povolenie je popri povolení na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry základným dokumentom manažéra infraštruktúry v oblasti bezpečnosti železničného systému. Manažér infraštruktúry by mal niesť hlavnú zodpovednosť za bezpečnú konštrukciu, údržbu a činnosť svojej železničnej siete. Bezpečnostné osvedčenie vydáva výlučne bezpečnostný orgán, a to v lehote najneskôr do štyroch mesiacov od doručenia žiadosti a všetkých potrebných náležitostí. Bezpečnostné povolenie sa vydáva na päť rokov s možnosťou predĺženia o ďalších päť rokov. Bezpečnostný orgán dohliada na dodržiavanie podmienok vydania bezpečnostného povolenia počas celej jeho platnosti a v prípade zistenia závažných nedostatkov zo strany držiteľa bezpečnostného povolenia začne konanie o jeho zrušenie.

K § 88:

 Ustanovenie upravuje povinnosť bezpečnostného orgánu zverejniť pokyny a požiadavky na získanie bezpečnostného osvedčenia a bezpečnostného povolenia, ako aj dokumentov, ktoré tvoria prílohu žiadostí. Ustanovenie je odrazom zásady správneho konania, že správny orgán má konať v úzkej súčinnosti s účastníkom konania.

K § 89:

 Bezpečnostné školenia rušňovodičov a ostatného vlakového personálu sú povinnosťou vyplývajúcou všetkým členským štátom z článku 13 smernice a zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácií rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve, ktorá je transponovaná zákonom č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.

Manažér železničnej infraštruktúry a železničné podniky sú povinné zabezpečiť takéto profesijné vzdelávanie svojich zamestnancov, pretože osvedčenia o absolvovaní a vykonaní následnej skúšky sú súčasťou požiadaviek na odbornú spôsobilosť týchto zamestnancov a zároveň odborná spôsobilosť zamestnancov je predpokladom na vydanie bezpečnostného osvedčenia (§ 86) a bezpečnostného povolenia (§ 87).

 Smernica upravuje základné pravidlá financovania bezpečnostného školenia v prípade, ak takéto školenie poskytuje iba jeden subjekt (odsek 4) a zohľadnenie získaného školenia medzi podnikmi pri pohybe zamestnancov (odsek 5).

K § 90:

 Rozhodujúcu úlohu pri zabezpečovaní úloh podľa smernice v oblasti bezpečnosti železníc má bezpečnostný orgán členského štátu, u nás Dopravný úrad zriadený zákonom č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov s účinnosťou od 01. 01. 2014, ktorý sa stal právnym nástupcom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy.

 Ustanovenie preberá jeho základné úlohy a zásady jeho činnosti, ako vyplývajú z článkov 16 až 18 smernice.

 V odseku 1 je úplný výpočet jeho základných úloh podľa smernice vo formuláciách, aké sú použité v jednotlivých ustanoveniach zákona.

 Odseky 2 a 3 upravujú dohľad bezpečnostného orgánu nad dodržiavaním systému riadenia bezpečnosti hlavných subjektov železničného systému.

 V odsekoch 4 a 5 sa upravujú zásady jeho činnosti. Bezpečnostný orgán plní úlohy patriace štátu a plní ich v mene štátu a na zodpovednosť štátu, a preto ich plnenie nemožno na nikoho preniesť. Pri svojej činnosti je nezávislý od iných orgánov.

 Odsek 6 upravuje pravidlá výkonu kontroly plnenia niektorých úloh v rámci dozornej činnosti bezpečnostného orgánu. Ustanovenie o poriadkovej pokute je osobitnou úpravou k § 16 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov.

 Odseky 7 a 8 sú procesnými ustanoveniami upravujúcimi súčinnosť s účastníkmi konania (odsek 7) a odkaz na osobitný zákon v rámci kontrolnej činnosti (odsek 8).

K bodom 39 a 40:

 Ustanovením sa precizuje obsah výročnej správy, ktorú každoročne vypracováva bezpečnostný orgán v súlade s článkom 19 smernice.

K bodu 41:

 Ustanovením sa upravuje definícia menšej nehody a vkladá odkaz na definovanie menšej škody, ktorá v platnom zákone absentuje.

K bodu 42:

 Ustanovením sa ukladá povinnosť železničnému podniku poskytnúť pomoc a spoluprácu obetiam po vážnej nehode pri podávaní sťažností podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave.

K bodu 43:

V ustanovení sa pridáva ďalší subjekt, teda osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla, ktorá je povinná poskytnúť akékoľvek údaje, informácie a záznamy o železničnom vozidle, ktoré sa podieľalo na nehode, pokiaľ sú dôležité pre vyšetrovanie nehody v súlade s článkom 21 smernice.

K bodu 44:

 V súlade s článkom 23 smernice sa rozširuje požiadavka príslušnosti vyšetrovacieho orgánu. S cieľom vykonať účinné a efektívne vyšetrovanie nehôd, vyšetrovacie orgány členských štátoch, ktorých železničné vozidlá, ktoré sa podieľali na nehode, sú registrované v danom členskom štáte, alebo je v danom členskom štáte vykonávaná ich údržba, sa majú spoločne podieľať na vyšetrovaní nehôd, pričom vyšetrovaciemu orgánu iného členského štátu je potrebné zabezpečiť obdobné právomoci ako má vnútroštátny vyšetrovací orgán. Ak príde k nehode na hranici dvoch štátov, alebo ak sa na nehode podieľa subjekt z iného štátu, má právo sa na vyšetrovaní podieľať aj vyšetrovací orgán toho štátu (článok 23 odsek 1 smernice 2016/798).

K bodu 45:

 V súlade s článkom 23 ods. 3 smernice sa upresňujú subjekty, ktoré sú oprávnené podávať informácie a vyjadrenia vyšetrovaciemu orgánu, čo mu umožní získavať akékoľvek relevantné informácie dôležité pre ukončenie vyšetrovania. Aj prostredníctvom týchto vyjadrení vyšetrovací orgán zhromažďuje dôkazy a získava skúsenosti pre zlepšenie úrovne bezpečnosti železničného systému. Vyšetrovaciemu orgánu sa zároveň dáva možnosť slobodného výberu informácií, ktoré zverejní poškodeným a ich rodinným príslušníkom, aby poskytovanie týchto informácií nezmarilo jeho ďalšie vyšetrovanie.

K bodu 46:

 Vyšetrovanie, hlavne pri vážnych nehodách je dlhodobý proces. Aby sa zachoval účel a cieľ vyšetrovania vyšetrovacím orgánom, a to prevencia nehôd a zvyšovanie bezpečnosti železničného systému, smernica ukladá vyšetrovaciemu orgánu v prípade, ak nie je možné vydať správu v lehote do 12 mesiacov od nehody, uverejniť aspoň čiastkové zistenia, ktoré nezmaria ďalšie vyšetrovanie a ktoré prispejú k účelu vyšetrovania. Vyšetrovací orgán posudzuje aj to, či nehodu spôsobilo zlyhanie niektorej súčasti železničného systému a či má vplyv na jeho bezpečnosť a je z nej možno získať poučenie pre zlepšenie bezpečnosti.

K bodu 47:

Ustanovenie v odseku 3 upravuje minimálny obsah správy z vyšetrovania. Podrobnejší obsah bude obsahom vykonávacích aktov, ktoré vydá Európska komisia.

K bodu 48:

V súvislosti s úpravou subjektov v odseku 3 sa následne upravuje zoznam subjektov aj v tomto ustanovení.

K bodu 49 a 50:

 V súlade s článkom 26 smernice sa rozširuje zoznam subjektov, ktorým sú určené bezpečnostné odporúčania zo záverečnej správy o Železničnú agentúru Európskej únie. Táto skutočnosť vyplýva aj zo zmenených úloh agentúry, kedy bude tiež zodpovedná za ňou vydané osvedčenia a certifikáty a môže byť vyšetrovaná národným vyšetrovacím orgánom.

K bodu 51:

Ustanovením sa vypúšťa povinnosť vyšetrovacieho orgánu zverejňovať záverečnú správu z vyšetrovania vo vestníku ministerstva a ponecháva sa len povinnosť zverejňovať ju na webovom sídle, čo sa aplikačnou praxou ukázalo účelnejšie.

K bodu 52:

 V súlade s článkom 22 ods. 3 smernice sa ustanovením pridáva povinnosť manažérovi infraštruktúry, železničnému podniku a bezpečnostnému orgánu spolu s ohlásením nehody zároveň poskytnúť vyšetrovaciemu orgánu všetky informácie, ktoré pokladá za relevantné pre začatie vyšetrovania. Zároveň sa predlžuje lehota na začatie vyšetrovania.

K bodu 53:

 Ustanovením sa upravuje znenie kompetencie ministerstva týkajúcej sa oznamovania národných bezpečnostných predpisov. Národné bezpečnostné predpisy je potrebné oznámiť aj agentúre. Ministerstvo upustilo od zverejňovania zoznamu národných bezpečnostných predpisov vo vestníku ministerstva, ktoré sa javí ako neúčelné.

K bodu 54:

 V nadväznosti na úpravu zákona v bodoch 3 a 5, ktorými sa overovanie a schvaľovanie určených technických zariadení pred ich uvedením do prevádzky ponecháva na poverenú právnickú osobu, sa ustanovením vypúšťajú kompetencie úradu.

K bodu 55:

 Ustanovením sa zosúlaďuje kompetencia úradu v súvislosti s úpravou ustanovenia § 53 ods. 1 písm. b).

K bodom 56 a 57:

 V nadväznosti na úpravu zákona v bodoch 3 a 5, ktorými sa overovanie a schvaľovanie určených technických zariadení pred ich uvedením do prevádzky ponecháva na poverenú právnickú osobu, sa ustanovením zosúlaďuje kompetencia úradu na poverovanie právnických osôb na túto činnosť.

K bodu 58:

 Ustanovením sa pridáva kompetencia úradu na posudzovanie rizík, ktorú vykonáva na základe vykonávacieho nariadenia komisie (EU) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009.

K bodu 59 až 61:

 Ustanoveniami sa upravuje terminológia a kompetencie v súvislosti s úpravami podľa predchádzajúcich bodov.

K bodu 62 a 63:

 Ustanovením sa upravujú znenia správnych deliktov v súvislosti so zmenami v predchádzajúcich bodoch.

K bodu 64:

 Ustanovením sa dopĺňajú iné správne delikty v súvislosti s doplnením povinností manažéra infraštruktúry.

K bodu 65:

 Podľa § 31 ods. 2 písm. a) zákona č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e – Governmente) v znení neskorších predpisov sa ustanovenia o elektronickom doručovaní nepoužijú a doručovanie sa spravuje ustanoveniami o doručovaní podľa osobitných predpisov, ak osobitný predpis ustanovuje, že sa doručuje výlučne v listinnej podobe. Navrhuje sa doručovanie v listinnej podobe tých dokumentov, ktoré sa vydávajú vo forme preukazov, osvedčení a licencií.

K bodu 66:

 Ustanovenie rieši prechodné ustanovenia a dokončenie začatých procesov v súvislosti s úpravou podľa predchádzajúcich bodov návrhu zákona.

K bodom 67 až 72:

 Ustanoveniami sa v súlade s prílohou č. II smernice 2016/797 upravuje príloha č. 1 zákona vrátane terminológie, ktorá upravuje zoznam a opis subsystémov.

K bodu 73:

 Ustanovením sa v súlade s prílohou č. I smernice 2016/797 upravuje príloha č. 2 zákona vrátane terminológie, ktorá obsahuje prvky železničného systému Európskej únie.

K bodom 74 a 75:

 Ustanoveniami sa v súlade s prílohou č. III smernice 2016/797 upravuje príloha č. 3 zákona vrátane terminológie.

K bodom 76 až 82:

 Ustanoveniami sa v súlade s prílohou č. IV smernice 2016/797 upravuje príloha č. 4 zákona vrátane terminológie.

K bodu 83:

 Vzor ES vyhlásenia o zhode komponentu interoperability a ES vyhlásenia o jeho vhodnosti na použitie vrátane zoznamu sprievodných dokumentov upraví Európska komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu, preto je úprava ES vyhlásenia o zhode a o jeho vhodnosti na použitie v zákone neaktuálna a bezpredmetná. Zároveň sa vypúšťa príloha č. 7, ktorá upravovala minimálne kritériá na notifikáciu osôb, ktoré sú upravené v zákone č. 56/2018 Z. z. o posudzovaní zhody výrobku, sprístupňovaní určeného výrobku na trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

K bodom 84 až 89:

 Ustanoveniami sa v súlade s prílohou č. I smernice 2016/798 upravuje príloha č. 8 zákona vrátane terminológie.

K bodu 90:

 Úprava terminológie.

K bodom 91 až 94:

Ustanoveniami sa v súlade s článkom 9 smernice 2016/798 upravuje príloha č. 10 zákona vrátane terminológie.

K bodu 95:

 Ustanovením sa v súlade s prílohou č. III smernice 2016/798 upravujú kritériá posudzovania pre organizácie žiadajúce o osvedčenie osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla alebo o osvedčenie týkajúce sa funkcií údržby, ktoré osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla zadala údržbárskym dielňam.

K bodu 96:

 Štruktúra správy o vyšetrovaní nehôd a mimoriadnych udalostí bude obsahom vykonávacích aktov, ktoré vydá Európska komisia, z aplikačných dôvodov však príloha č. 12 zostáva v zákone ako vzor obsahu predmetnej správy.

K bodu 97:

 Ustanovením sa v súlade so znením smernice 2016/797 príloha č. 14, ktorá obsahuje kontrolné parametre na uvedenie železničných vozidiel, ktoré nie sú v zhode s technickými špecifikáciami interoperability, do prevádzky a zatriedenie vnútroštátnych predpisov, vypúšťa pre nadbytočnosť.

K bodu 98:

 Vzhľadom na transpozíciu smerníc sa upravuje aj transpozičná príloha.

**Čl. II**

K bodu 1:

Za účelom dodržiavania pracovného času a doby odpočinku sa ustanovením zavádza povinnosť rušňovodičom nahlasovať ďalších zamestnávateľov pre ktorých vykonávajú činnosť rušňovodiča, či už na hlavný pracovný pomer, alebo na základe dohody o prácach vykonávaných mimo pracovného pomeru. V praxi sa stáva, že jeden rušňovodič vykonáva činnosti pre viacerých zamestnávateľov, čo znemožňuje kontrolu dodržiavania pracovného času a doby odpočinku.

K bodu 2:

Povinnosti podľa tohto zákona sa vzťahujú na všetkých rušňovodičov, ktorí vykonávajú dopravné činnosti v doprave na dráhe bez ohľadu na základe akého titulu tieto činnosti vykonávajú. Ustanovením sa zároveň odkazuje na povinnosti upravené v prvej časti zákona.

K bodu 3:

Ustanovením sa upravuje pracovný čas rušňovodičov za účelom zachovania bezpečnosti v železničnej doprave.

K bodu 4:

Ustanovením sa konkretizujú pojmy používané v zákone v nadväznosti na rušňovodičov a mobilných zamestnancov v doprave na dráhe.

K bodu 5:

Ustanovením sa rozširuje povinnosť organizovať pracovný čas na všetkých rušňovodičov, bez ohľadu na to, či túto činnosť vykonávajú ako zamestnanci, samostatne zárobkovo činné osoby, alebo na základe dohody.

K bodu 6:

Ustanovením sa zavádza povinnosť pre inšpektoráty práce vykonávať kontroly u zamestnávateľov zamerané na dodržiavanie pracovného času a doby odpočinku rušňovodičov.

K bodu 7:

Vzhľadom na novú právnu úpravu sa vyžaduje od rušňovodičov preukázanie totožnosti, keďže staré preukazy rušňovodičov nemajú ako povinnú náležitosť fotografiu.

K bodom 8 až 13:

Ustanovením sa vzhľadom na novú právnu úpravu upravujú správne delikty a priestupky za nesplnenie si povinnosti podľa tohto zákona.

K bodom 14 a 15:

Legislatívno – technické úpravy.

**Čl. III**

K bodom 1 a 2:

Ustanovením sa presúva definícia objednávateľa dopravných služieb z hľadiska systematickosti zákona, keďže realizácia verejných výkonov sa vykonáva nie len pre vnútroštátnu, ale aj pre medzinárodnú dopravu.

K bodu 3:

 V súlade so zákonom o ochrane osobných údajov sa taxatívne vymedzujú údaje, ktoré je možné zaznamenať za účelom vymáhania cestovného a prirážky k základnému cestovnému.

K bodu 4:

 V záujme zlepšenia kvality služieb týkajúce sa predaja prepravných dokladov, ako aj informovanosti cestujúcich o plánovaných cestách prípadne rezerváciách, železničné podniky by sa mali zapojiť do spoločného systému informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov. Definícia priameho cestovného lístka je prevzatá z článku 3 bodu 35 smernice 2016/2370.

K bodu 5:

 Z dôvodu aplikačnej praxe sa ustanovením precizujú doklady potrebné na udelenie licencie na poskytovanie dopravných služieb.

K bodu 6:

 Z dôvodu aplikačnej praxe sa taxatívne vymedzujú podmienky za ktorých môže licenčný orgán odňať licenciu na poskytovanie dopravných služieb.

K bodu 7:

 Ustanovením sa upravujú oprávnenia príslušníkov Policajného zboru pri vymáhaní cestovného a prirážky k základnému cestovnému.

K bodu 8:

 Úpravou ustanovenia sa umožní realizácia verejných výkonov a uzatvorenia zmluvy o službách vo verejnom záujme aj v turisticky atraktívnych regiónoch.

K bodu 9:

 V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 sa upravuje možnosť uzatvoriť zmluvu o službách vo verejnom záujme aj prostredníctvom verejnej súťaže, nie len priamym zadaním. Postup a podmienky realizácie verejnej súťaže sa v zákone upravujú osobitne, keďže zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov sa na civilnú zákazku, ktorej predmetom je služba verejnej osobnej dopravy na železničných dráhach nevzťahuje.

K bodu 10:

 V súvislosti s úpravou možnosti uzatvoriť zmluvu o službách vo verejnom záujme aj prostredníctvom verejnej súťaže je potrebná úprava niektorých ustanovení. Podľa novej úpravy sa preukázaná strata vypočítava len pri zmluvách zadaných priamo. Pri zmluvách, ktoré budú uzatvorené s najúspešnejším uchádzačom po ukončení verejnej súťaže, vzíde celková cena z výsledkov samotnej súťaže, kde uchádzači súťažia práve najnižšou cenou za dopravný výkon. Vzhľadom na to, že rozsah dopravného výkonu sa môže v jednotlivých rokoch počas doby platnosti meniť, keďže sa mení napríklad počet dní v roku (prestupný rok), či počet pracovných dní (v prípade, že vlaky premávajú len v pracovné dni), výpočet ročnej úhrady bude vždy závislý od daného roka, paušálna náhrada za jednotku dopravného výkonu však počas platnosti zmluvy zostáva nemenná podľa podmienok uvedených v súťaži.

K bodu 11:

 Celosieťovú tarifu zavádza ministerstvo ako objednávateľ výkonov vo verejnom záujme za účelom zachovania cestovania na jeden lístok aj vtedy, ak cestujúci použije jeden vlak dopravcu a následne prestúpi na vlak iného dopravcu.

 Úprava ustanovenia v písmene f) súvisí s možnosťou uzatvoriť zmluvu o službách vo verejnom záujme aj prostredníctvom verejnej súťaže. Preukázateľná strata sa vypočítava len pri zmluvách zadaných priamo. Harmonogram úhrad je však potrebné stanoviť pre obidva typy zmlúv.

K bodu 12:

 Zosúladenie terminológie so zákonom č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v súvislosti s transpozíciou smernice 2016/2370.

K bodu 13:

 Vzhľadom na skutočnosť, že zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov sa na civilnú zákazku, ktorej predmetom je služba verejnej osobnej dopravy na železničných dráhach nevzťahuje, ustanovenia upravujú niektoré podmienky a postup vyhlásenia a realizácie verejnej súťaže.

 Verejnú súťaž vyhlasuje objednávateľ dopravných služieb vo verejnej doprave a to pre neobmedzený počet hospodárskych subjektov. Ustanovenie upravuje minimálne lehoty na predkladanie ponúk, čím sa sleduje vytvorenie predpokladov pre kvalitné spracovanie ponúk a ktoré je potrebné dodržať z hľadiska princípu transparentnosti. Zároveň sa ustanovuje možnosť skrátenia lehoty na 15 dní z dôvodu naliehavej situácie, ktorú je vyhlasovateľ súťaže povinný riadne odôvodniť. Za naliehavú situáciu je možné považovať akékoľvek okolnosti nezávislé od vôle vyhlasovateľa súťaže spôsobujúce takú časovú tieseň, že objektívne nie je možné stihnúť 30-dňovú lehotu. Existenciu naliehavej situácie je v súlade s princípom transparentnosti potrebné preukázať.

 Výzvu na predkladanie ponúk je možné poslať už len záujemcom, ktorí splnili podmienky účasti. Ponuku záujemca predkladá buď osobne alebo prostredníctvom pošty, iného doručovateľa. Ponuka predložená po uplynutí lehoty na predkladanie ponúk sa nevyhodnocuje, vyhlasovateľ súťaže sa s obsahom takejto ponuky neoboznamuje a vráti sa neotvorená uchádzačovi. Na vyhodnotenie ponúk je vyhlasovateľ povinný zriadiť komisiu, ustanovenie upravuje podmienky jej zriadenia, zloženia a podmienky členstva a postupy na vyhodnotenie ponúk a oznámenie uchádzačom o ich vyhodnotení.

Zmluva sa uzatvorí s úspešným uchádzačom, pričom musí byť v súlade so súťažnými podkladmi a s ponukou, ktorú predložil úspešný uchádzač. Ustanovenie necháva možnosť uzatvoriť zmluvu s uchádzačom, ktorý sa umiestnil ako ďalší v poradí, ak úspešný uchádzač neposkytol súčinnosť potrebnú pre uzavretie zmluvy alebo odmietol zmluvu uzavrieť. Ustanovenie zároveň upravuje revízne konanie a to podanie námietky oprávnenej osoby voči taxatívne vymedzeným úkonom vyhlasovateľa súťaže. Vyhlasovateľ súťaže je povinný rozhodnúť o námietke v lehote 15 dní a voči rozhodnutiu môže oprávnená osoba podať rozklad.

K bodu 14:

Vzhľadom na úpravu zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorým sa upravuje kontrola pracovného času a doba odpočinku rušňovodičov sa upravuje povinnosť aj pre rušňovodičov, ktorých preukaz bol vydaný v inom členskom štáte a ktorý bude obsluhovať rušeň na železničnej sieti Slovenskej republiky, ohlásiť pred vstupom rušňa na železničnú sieť v Slovenskej republike bezpečnostnému orgánu údaje potrebné na registráciu takéhoto preukazu v registri držiteľov preukazov rušňovodičov.

K bodu 15:

Ustanovením sa rieši akútny nedostatok rušňovodičov v železničných spoločnostiach, a to tým spôsobom, že sa ruší požiadavka odboru vzdelávania, ktorý musí spĺňať uchádzač o preukaz rušňovodiča. Podľa novej úpravy je potrebné úplné stredné odborné vzdelanie alebo úplné stredné všeobecné vzdelanie. Pričom tí uchádzači, ktorí nebudú mať vzdelanie v odbore elektrotechnickom a strojníckom budú absolvovať rozsiahlejšiu odbornú prípravu, ktorej obsah je upravený vo vykonávacom predpise.

K bodu 16:

Ustanovením sa upravuje odkaz na definíciu bezúhonnosti, keďže v praxi dochádza k rôznym výkladom.

K bodu 17:

Ustanovením sa v súlade s rozhodnutím Komisie 2010/17/ES o prijatí základných parametrov registrov preukazov rušňovodičov a doplnkových osvedčení ustanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES zriaďuje register držiteľov preukazov rušňovodičov. Register zavádza a bude viesť Dopravný úrad, ako bezpečnostný orgán pre železničné dráhy a železničné vozidlá. Register držiteľov preukazov rušňovodičov je elektronický informačný systém evidencie vydaných a platných preukazov rušňovodičov, ktorý preukazuje, že jeho držiteľ spĺňa minimálne požiadavky na vek, vzdelanie, zdravotnú a psychickú spôsobilosť a získal osvedčenie o odbornej spôsobilosti na vedenie železničného vozidla. V registri sa budú evidovať údaje v rozsahu podľa rozhodnutia Komisie 2010/17/ES o prijatí základných parametrov registrov preukazov rušňovodičov a doplnkových osvedčení ustanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES - meno a priezvisko držiteľa preukazu, číslo preukazu, dôkaz o aktuálnom stave preukazu, teda či je platný, či je platnosť pozastavená, či je odobratý, dôvod pozastavenia platnosti alebo odobratia preukazu, dátum narodenia držiteľa, štátna príslušnosť, miesto narodenia držiteľa, dátum vydania preukazu, názov vydávajúceho orgánu, trvalé bydlisko držiteľa preukazu, fotografia, prípadne dodatočné informácie ako rodný jazyk držiteľa preukazu rušňovodiča, zdravotné obmedzenia (nosenie okuliarov, šošoviek, sluchových pomôcok) atď. Register držiteľov preukazov rušňovodičov bude neverejný, avšak bezpečnostný orgán udelí prístupové práva oprávneným subjektom na základe ich žiadosti (napr. inšpektorátom práce). Bezpečnostný orgán bude využívať informácie z registra držiteľov preukazov rušňovodičov s cieľom uľahčiť hodnotenie postupu certifikácie rušňovodičov, vydávanie bezpečnostných osvedčení železničným podnikom, ako aj s cieľom kontroly pracovného času rušňovodičov.

K bodu 18:

Ustanovením sa dopĺňa kompetencia bezpečnostného orgánu.

K bodu 19:

Z aplikačnej praxe vyplynulo, že nie pri každom porušení povinnosti zákona je nutné ukladať sankciu zákazu činnosti. Úpravou ustanovenia sa dáva možnosť orgánu, ktorý posudzuje závažnosť porušení zákona, či zákaz činnosti udelí alebo nie.

K bodu 20:

Ustanovením sa upravuje vylúčenie postupov pri vykonávaní verejnej súťaže zo správneho konania, keďže celé konanie je upravené v § 21b až 21j.

K bodu 21:

Podľa § 31 ods. 2 písm. a) zákona č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e – Governmente) v znení neskorších predpisov sa ustanovenia o elektronickom doručovaní nepoužijú a doručovanie sa spravuje ustanoveniami o doručovaní podľa osobitných predpisov, ak osobitný predpis ustanovuje, že sa doručuje výlučne v listinnej podobe. Navrhuje sa doručovanie v listinnej podobe tých dokumentov, ktoré sa vydávajú vo forme preukazov.

K bodu 22:

Nová právna úprava na prevádzkovanie dopravy na vlečke už licenciu nevyžaduje. Všetky licencie na vlečky boli v minulosti vydávané na dobu neurčitú a preto by tie platili donekonečna čo predstavuje značnú administratívnu záťaž pre Dopravný úrad. Zároveň sa ustanovením rieši dokončenie začatých procesov v súvislosti s úpravou podľa predchádzajúcich bodov návrhu zákona.

K bodu 23:

 Vzhľadom na transpozíciu smernice sa upravuje aj transpozičná príloha.

Čl. IV

K bodom 1 a 2:

 Ustanovením sa ukladá cestujúcemu povinnosť preukázať sa dokladom totožnosti vodičovi, inému členovi osádky autobusu alebo revízorovi za účelom zaznamenania identifikačných údajov v prípade, ak nepredloží platný cestovný lístok alebo ak poškodil alebo znečistil autobus a nezaplatil na mieste paušálnu sumu náhrady škody alebo náhradu za vyčistenie autobusu.

K bodu 3:

 Ustanovením sa upravujú oprávnenia príslušníkov Policajného zboru spolupracovať s dopravcom pri vymáhaní cestovného a sankčnej úhrady podľa tarify.

Čl. V

Ustanovením sa navrhuje účinnosť zákona, ktorá sa odvíja od transpozičných lehôt smerníc.