**Dôvodová správa**

**Všeobecná časť**

Účelom návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony ( ďalej len „návrh zákona“) je uľahčiť výkon činností, ktoré sú potrebné na prevádzku dráhy a dopravu na dráhe.

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

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

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

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

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

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

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