**Vyhodnotenie medzirezortného pripomienkového konania**

Zákon,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

|  |  |
| --- | --- |
| Spôsob pripomienkového konania |  |
| Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných | 289 /33 |
| Počet vyhodnotených pripomienok | 289 |
|  |  |
| Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 136 /13 |
| Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 12 /2 |
| Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 125 /12 |
|  |  |
| Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom) |  |
| Počet odstránených pripomienok |  |
| Počet neodstránených pripomienok |  |

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Č.** | **Subjekt** | **Pripomienky do termínu** | **Pripomienky po termíne** | **Nemali pripomienky** | **Vôbec nezaslali** |
| 1. | Asociácia priemyselných zväzov a dopravy | 10 (0o,10z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 2. | Asociácia zamestnávatelských zväzov a združení Slovenskej republiky | 59 (58o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 3. | BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ | 3 (2o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 4. | Dopravný úrad | 14 (14o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 5. | Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť | 15 (15o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 6. | Generálna prokuratúra Slovenskej republiky | 2 (0o,2z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 7. | Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava | 6 (0o,6z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 8. | Košický samosprávny kraj | 7 (0o,7z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 9. | Ministerstvo financií Slovenskej republiky | 2 (2o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 10. | Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 11. | Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 12. | Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 13. | Ministerstvo obrany Slovenskej republiky | 3 (3o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 14. | Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky | 10 (10o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 15. | Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky | 13 (12o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 16. | Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 17. | Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 18. | Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR | 61 (61o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 19. | Občianske združenie Lepšia doprava | 7 (7o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 20. | Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky | 2 (1o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 21. | Úrad vlády Slovenskej republiky | 4 (1o,3z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 22. | Verejnosť | 65 (65o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 23. | Združenie pre výrobu a využitie biopalív, o.z. (ZVVB) | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 24. | Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 25. | Národný bezpečnostný úrad | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 26. | Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 27. | Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 28. | Štatistický úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 29. | Protimonopolný úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 30. | Národná banka Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 31. | Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 32. | Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 33. | Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 34. | Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 35. | Úrad pre verejné obstarávanie | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 36. | Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 37. | Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 38. | Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 39. | Najvyšší súd Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 40. | Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 41. | Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 42. | Združenie miest a obcí Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 43. | Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 44. | Republiková únia zamestnávateľov | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 45. | Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 46. | Konferencia biskupov Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 47. | Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 48. | Klub 500 | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 49. | Úrad vlády Slovenskej republiky - podpredseda vlády Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 50. | Žilinský samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 51. | Banskobystrický samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 52. | Trnavský samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 53. | Prešovský samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 54. | Nitriansky samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 55. | Trenčiansky samosprávny kraj | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 56. | Únia miest Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
|  | Spolu | 289 (256o,33z) | 0 (0o,0z) |  |  |

Vyhodnotenie vecných pripomienok je uvedené v tabuľkovej časti.

|  |  |
| --- | --- |
| Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke: | |
| O – obyčajná | A – akceptovaná |
| Z – zásadná | N – neakceptovaná |
|  | ČA – čiastočne akceptovaná |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Subjekt** | **Pripomienka** | **Typ** | **Vyh.** | **Spôsob vyhodnotenia** |
| **APZD** | **§ 34 ods. 6** V § 34 ods. 6 písm. c) žiadame, aby v ustanovení bola určená nezávislá entita na vyšetrovanie mimoriadnych udalostí. Odôvodnenie: Manažér infraštruktúry nemôže byť hlavným vyšetrovateľom mimoriadnych udalostí na dráhe - je to v rozpore s výsledkom vyšetrovania. Vyšetrovanie mimoriadnej udalosti musí viesť nezávislá entita. Manažér infraštruktúry sa môže podieľať na vyšetrovaní, ale nie ako hlavný vyšetrovateľ (v súčasnosti je aj hlavný vyšetrovateľom, čo je podľa nás v rozpore s výsledkom vyšetrovania). | Z |  | Pripomienka nad rámec návrhu zákona. Manažér infraštruktúry, podobne ako aj dopravcovia, má povinnosť vyšetrovať nehody v rámci vlastnej činnosti a zlepšovania systému riadenia bezpečnosti, čo v zákone zostane zachované. Nie je však hlavným vyšetrovateľom ani vyšetrovacím orgánom pre železničné dráhy. V podmienkach SR je týmto orgánom MDV SR, čo vyplýva zo skutočnosti, že v čase transpozície príslušnej smernice EÚ nebol záujem zriadiť samostatný vyšetrovací úrad. Vzhľadom na dané kapacitné možnosti v súčasnosti nie je možné, aby vyšetrovatelia MDV SR vyvíjali činnosti v rozsahu požadovanom odborovými združeniami. V záujme zlepšenia situácie sa navrhuje (v rámci novelizácie leteckého zákona) pričlenenie železničného vyšetrovacieho orgánu k leteckému a námornému vyšetrovaciemu úradu. Účinnosť tejto úpravy sa predpokladá od januára 2023. Zároveň uvádzame, že v rámci prístupu k železničnej infraštruktúre sa v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre uvádza postup riešenia pri vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí v železničnej prevádzke. Manažér infraštruktúry uzatvára príčinnú súvislosť mimoriadnej udalosti a určenie zodpovednosti za jej vznik na operatívnej komisii zvolanej manažérom infraštruktúry za účasti manažéra infraštruktúry, dopravcov a tretej strany, ak bola z jej strany zapríčinená nehoda na železničnej infraštruktúre. Na operatívnej komisií manažér infraštruktúry však neplní úlohu vyšetrovacieho orgánu. |
| **APZD** | **§ 46 ods. 3** V § 46 ods. 3 navrhujeme doplniť text v ustanovení za účelom upresnenia podmienok pri prideľovaní kapacity pri preťaženej infraštruktúre a pre možnosť v opodstatnených prípadoch robiť výnimky z nastaveného pravidla v prospech nákladnej dopravy. Odôvodnenie: Pri prideľovaní kapacity pri preťaženej infraštruktúre manažér infraštruktúry primárne neprihliada na požiadavku na systémové alebo taktové rozloženie tras. Snahou je realizácia maximálneho počtu jázd vlakov na preťaženej železničnej infraštruktúre. Ak by však ani uplatňovanie vyššie uvedenej priority, neprinieslo uspokojenie požadovaných dopravných služieb realizovaných v nákladnej doprave (najmä v medzinárodnej doprave) manažér infraštruktúry môže v opodstatnených prípadoch (napr. z ohľadom na nemožnosť (ekonomicky) prijateľného riešenia, a teda nemožnosti zabezpečenia vhodnej alternatívy pre nákladné dopravu) uprednostniť v takýchto prípadoch dopravné služby realizované v nákladnej doprave pred službami realizovanými v osobnej doprave pri nedodržaní vyššie uvedenej priority. Každý takýto prípad je posudzovaný individuálne. | Z | N | Hlavným účelom stanovenia daného poradia v prípade preťaženej infraštruktúry je nutnosť plnenia obojstranného záväzku, ktorý vyplýva z výsledkov verejných súťaží, kde sa víťazný uchádzač zmluvne zaväzuje poskytovať dopravné služby vo verejnom záujme za vysúťaženú cenu. Akýkoľvek zásah do podmienok plnenia zmluvy vykazuje prvky vedomého obchádzania súťažných podmienok, ktoré by za iných okolností mohol výhodnejšie poskytovať iný uchádzač, čím môže jednak dôjsť k spochybneniu výsledkov samotnej verejnej súťaže a jednak k vyššej miere úhrady za dopravné služby vo verejnom záujme. Nákladná doprava nie je viazaná na fixný čas odchodu z východzej alebo príchodu do cieľovej stanice a má podstatne viac možností na úpravu trás vlakov. V podmienkach SR preťaženie železničnej Infraštruktúry nikdy nenastalo a všetky konflikty sa vyriešili v rámci koordinácie medzi jednotlivými žiadateľmi o pridelenie trasy. V prípade, že takáto situácia predsa len nastane, je to preukázateľný podklad pre manažéra infraštruktúry v rámci spracovania kapacitnej stratégie a podnet pre nutnosť systémového riešenia na danom úseku trate. |
| **APZD** | **§ 51 ods. 1** V § 51 ods. 1 prvá veta navrhujeme spresnenie povinnosti v zmysle uvedeného ustanovenia a slová „situácií vypracuje manažér infraštruktúry a železničné podniky havarijný plán“ nahradiť slovami „povinne vypracuje manažér infraštruktúry so železničnými podnikmi“. Odôvodnenie: Skutočnosť je taká, že všetky nehodové pomocné prostriedky sú bohužiaľ v ZSSK Cargo. Na použitie NPP má so ZSSK Cargo uzatvorenú zmluvu, čiže de facto havarijný plán len asi 5 železničných podnikov. Navrhujeme, aby povinne predložil manažér infraštruktúry havarijný plán pre každý železničný podnik. | Z |  | Pripomienka nad rámec návrhu zákona. Napriek existujúcim opatreniam na úrovni Únie a na vnútroštátnej úrovni zameraných na podporu ochrany železničnej infraštruktúry subjekty prevádzkujúce tieto infraštruktúry nie sú primerane vybavené na riešenie súčasných a predpokladaných budúcich rizík pre ich prevádzku, ktorá môže viesť k narušeniu poskytovania služieb dopravcami a prepravcami využívajúcimi železničnú sieť. Je tomu tak v dôsledku dynamickej panorámy hrozieb a rastúcej vzájomnej závislosti medzi železničnou infraštruktúrou a inými nadväzujúcimi dopravnými odvetviami, ktoré môžu následne znížiť kapacitu a efektívnosť železničnej infraštruktúry. Z tohto dôvodu musí mať každý subjekt vykonávajúci dopravu s manažérom infraštruktúry uzatvorenú zmluvu o prístupe k železničnej infraštruktúre, v ktorej sú vyšpecifikované podmienky pre odstraňovacie práce následkom mimoriadnej udalosti – nehody. Následne subjekt vykonávajúci dopravu musí plniť ustanovenia požadované manažérom infraštruktúry, ktoré sú uvedené v Podmienkach používania železničnej siete pre GVD Poruchy/výluky - Neplánované prevádzkové obmedzenia. Manažér infraštruktúry uzatvára zmluvu o prístupe k železničnej infraštruktúre so železničnými podnikmi za rovnakých a nediskriminačných podmienok. Havarijný plán neznamená automaticky uzatvoriť zmluvu o nehodových pomocných prostriedkoch s konkrétnym subjektom (ZSSK CARGO). V havarijnom pláne sú hlavne uvedené rôzne verejnoprávne subjekty, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážneho narušenia pohybu vlakov a tiež počet, druh a dislokácia nehodových prostriedkov na odstraňovanie následkov nehôd a mimoriadnych udalostí alebo dohoda s prevádzkovateľom týchto prostriedkov. Spracovaný havarijný plán je aj podmienkou pre vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia zo strany bezpečnostného orgánu Slovenskej republiky (Dopravný úrad). Zákon o dráhach už v platnom znení ukladá povinnosť vypracovať vlastný havarijný plán tak manažérovi infraštruktúry, ako aj všetkým železničným podnikom. Požiadavke na doplnenie súčasných ustanovení tak, aby vyžadovali vypracovanie spoločného havarijného plánu dopravcami s manažérom infraštruktúry, nemožno vyhovieť najmä vzhľadom na odlišné povinnosti manažéra infraštruktúry a železničného podniku. |
| **APZD** | **§ 77 ods. 1** V § 77 ods. 1 navrhujeme za slová „za údržbu železničného vozidla“ vložiť odkaz alebo významovo slová „v zmysle Osvedčenia pre subjekty zodpovedné za údržbu vozidiel a osvedčenie pre funkcie údržby (Osvedčenia EMC) podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/779“. Odôvodnenie: Doplnenie a zmena národného registra vozidiel na európsky register vozidiel. | Z | N | Odkaz na vykonávacie nariadenie 2019/779 sa v tejto časti zákona už nachádza. Nie je potrebné sa naň opätovne odkazovať. Zároveň upozorňujeme, že nariadenie je priamo aplikovateľné. |
| **APZD** | **§ 77 ods. 2** V § 77 ods. 2 písm. a) až ods. 8 všeobecne, dávame na zváženie vypustenie nadbytočných ustanovení odsek 2 písm. a) až odsek 8, nakoľko všetko je obsiahnuté vo Vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2019/779 a bez toho, aby uvedené body spĺňal, by nemal dostať osvedčenie. | Z | N | Ide o transpozíciou smernice 2016/798, nie je možné vypustiť. |
| **APZD** | **§ 77 ods. 2** V § 77 ods. 2 žiadame nahradiť text: „Osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla je zodpovedná za bezpečnosť železničného vozidla v prevádzkovom stave. Na tento účel zavedie systém údržby, prostredníctvom ktorého“, textom: „ Osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla je zodpovedná za bezpečnosť železničného vozidla v zmysle Osvedčenia ECM v prevádzkovom stave. Na tento účel zavedie systém údržby na základe Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/779, prostredníctvom ktorého“. Odôvodnenie: Doplnenie a zmena národného registra vozidiel na európsky register vozidiel. | Z | N | Odkaz na vykonávacie nariadenie sa v tejto časti zákona už nachádza. Nie je potrebné sa naň opäť odkazovať. Zároveň upozorňujeme, že nariadenie je priamo aplikovateľné a predmetná časť zákona je transpozíciou smernice 2016/798. |
| **APZD** | **§ 82 ods. 2** V § 82 ods. 2 písm. b) žiadame vypustiť bod 4. Odôvodnenie: Hlavný vyšetrovací orgán nemôže byť manažér infraštruktúry - musí byť nestranný. Podobne ako v § 34, (6), c). | Z | N | Manažér infraštruktúry, podobne ako aj dopravcovia, má povinnosť vyšetrovať nehody v rámci vlastnej činnosti a zlepšovania systému riadenia bezpečnosti, čo v zákone zostane zachované. Nie je však hlavným vyšetrovateľom ani vyšetrovacím orgánom pre železničné dráhy. V podmienkach SR je týmto orgánom MDV SR, čo vyplýva zo skutočnosti, že v čase transpozície príslušnej smernice EÚ nebol záujem zriadiť samostatný vyšetrovací úrad. Vzhľadom na dané kapacitné možnosti v súčasnosti nie je možné, aby vyšetrovatelia MDV SR vyvíjali činnosti v rozsahu požadovanom odborovými združeniami. V záujme zlepšenia situácie sa navrhuje (v rámci novelizácie leteckého zákona) pričlenenie železničného vyšetrovacieho orgánu k leteckému a námornému vyšetrovaciemu úradu. Účinnosť tejto úpravy sa predpokladá od januára 2023. Zároveň uvádzame, že v rámci prístupu k železničnej infraštruktúre sa v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre uvádza postup riešenia pri vzniku nehôd a mimoriadnych udalostí v železničnej prevádzke. Manažér infraštruktúry uzatvára príčinnú súvislosť mimoriadnej udalosti a určenie zodpovednosti za jej vznik na operatívnej komisii zvolanej manažérom infraštruktúry za účasti manažéra infraštruktúry, dopravcov a tretej strany, ak bola z jej strany zapríčinená nehoda na železničnej infraštruktúre. Na operatívnej komisií manažér infraštruktúry však neplní úlohu vyšetrovacieho orgánu. 7. Podnet č. 7 k § 46 ods. 3 Navrhujeme doplniť text v ustanovení za účelom upresnenia podmienok pri prideľovaní kapacity pri preťaženej infraštruktúre a pre možnosť v opodstatnených prípadoch robiť výnimky z nastaveného pravidla v prospech nákladnej dopravy. Odôvodnenie: Pri prideľovaní kapacity pri preťaženej infraštruktúre manažér infraštruktúry primárne neprihliada na požiadavku na systémové alebo taktové rozloženie tras. Snahou je realizácia maximálneho počtu jázd vlakov na preťaženej železničnej infraštruktúre. Ak by však ani uplatňovanie vyššie uvedenej priority, neprinieslo uspokojenie požadovaných dopravných služieb realizovaných v nákladnej doprave (najmä v medzinárodnej doprave) manažér infraštruktúry môže v opodstatnených prípadoch (napr. z ohľadom na nemožnosť (ekonomicky) prijateľného riešenia, a teda nemožnosti zabezpečenia vhodnej alternatívy pre nákladné dopravu) uprednostniť v takýchto prípadoch dopravné služby realizované v nákladnej doprave pred službami realizovanými v osobnej doprave pri nedodržaní vyššie uvedenej priority. Každý takýto prípad je posudzovaný individuálne. |
| **APZD** | **§ 30 ods. 1** Žiadame nasledovné znenie nového písmena n) v § 30 ods. 1: n) vybudovať systém kontrolných bodov, ktorý bude monitorovať jazdu vlakov na zabezpečenie bezpečnej prevádzky na tratiach manažéra infraštruktúry. Odôvodnenie: Keďže budovanie kontrolných bodov sa aj reálne deje, navrhujeme uvedené podložiť znením v zákone. | Z |  | Pripomienka nad rámec návrhu zákona. Manažérovi infraštruktúry z platného zákona o dráhach a vykonávacích predpisov vyplýva povinnosť dbať na zaistenie bezpečnosti prevádzkovania dráhy a na bezpečnú a plynulú dopravu na dráhe v súlade s technickým pokrokom a bezpečnostnými predpismi Zároveň pri riadení dopravy zabezpečovať sledovanie chodu dráhového vozidla počas chodu na dráhe priamo alebo pomocou vhodného technického zariadenia a pri zistení chyby, ktorá ohrozuje bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe, bezodkladne vykonať opatrenie na odvrátenie tohto nebezpečenstva. Rozmiestnenie kontrolných bodov v sieti ŽSR je navrhované na základe dôkladného preskúmania dopravnej situácie, prirodzených ramien vlakov a dopravných tokov, vlakov vychádzajúcich (resp. aj končiacich) z vlakotvorných staníc a dôležitých uzlov, a spoločných úsekov viacerých trás vlakov, ktoré sa za týmto spoločným úsekom rozvetvujú do odbočných tratí. Takto je zaručené, že danými úsekmi prejdú vlaky bez možnosti vyhnutia sa kontroly, čo prinesie maximálnu efektívnosť využitia kontrolných bodov. Neodporúčame dopĺňať do zákona konkrétny typ technického zariadenia, keďže ten sa môže v nadväznosti na vedecký pokrok alebo finančné prostriedky meniť. Zároveň sme sa nad rámec zákona dohodli, že systém zavádzania kontrolných bodov (podľa finančných možností) bude upravený v zmluve medzi ministerstvom a manažérom infraštruktúry. |
| **APZD** | **§ 2 ods. 5a** Žiadame nasledovné znenie nového ustanovenia § 2 ods. 5a: (1) Vlečka je verejne prístupná, ak a) nie je súčasťou areálu využívaného v ťažobnom, spracovateľskom alebo energetickom priemysle, b) neslúži výhradne potrebe svojho vlastníka alebo inej osoby, a dopravu na dráhe na nej vykonáva viac ako jeden dopravca, c) jej hlavným účelom je napojenie zariadenia služieb na celoštátnej a regionálnu dráhu. (2) O zaradení vlečky do kategórie dráhy Vlečka verejne prístupná rozhoduje dopravný úrad. Odôvodnenie: Považujeme za potrebné upraviť pojem „Verejne prístupnej vlečky“ pre potreby navrhovanej zmeny ustanovenia § 6a. | Z | N | Na rozporovom konaní APZD ustúpilo od zásadnej pripomienky. Zároveň bolo dohodnuté, že na riešenie aplikačných problémov budeme hľadať iné riešenie, nie cez inštitút verejne prístupnej vlečky. K pojmu súkromné vlastníctvo Pojem súkromné vlastníctvo existovalo v zákone č. 40/1964 Zb. občiansky zákonník v znení neskorších predpisov do konca roku 1991. Tento pojem z tohto zákona od 01.01.1992 vypadol z dôvodu zmeny koncepcie vlastníckeho práva a preto neexistuje legálna definícia pojmu súkromného vlastníctva. Z tohto dôvodu je ho nevyhnutné vykladať predmetné pojmy zvlášť a následne v ich logickom spojení. Definíciu vlastníctva, ktorého pojmovým právnym synonymom je pojem vlastnícke právo, možno jednoznačne vymedziť z druhej časti, prvej hlavy Občianskeho zákonníka ako objektívnym právom ustanovenú možnosť vlastníka vec držať, užívať a disponovať ňou na základe vlastnej úvahy a rozhodovania, a to svojou mocou uznanou a chránenou zákonom, ktorá je nezávislá od súčasnej existencie moci kohokoľvek iného k tej istej veci. Pojem súkromný, keďže nemá vlastnú legálnu definíciu, pretože jeho význam je v zmysle gramatického (jazykového) výkladu jednoznačný, je teda definovaný ako neverejný, bez verejnej kontroly, resp. privátny - osobný, privátny majetok (opak je verejný, štátny) sa bežne v spojení s pojmom vlastníctvo používa súdnymi autoritami ako aj v rozhodovacích aktoch a aj v legislatívnom jazyku (napr. III. ÚS 342/2017, 5Rks/2/2012, Rozhodnutie Národnej banky Slovenska č. 2/2015 z 28. apríla 2015 o implementácii rámca menovej politiky Eurosystému v Slovenskej republike, § 3 ods. 6 zákona č. 395/2002 Z. z o archívoch a registratúrach a o doplnení niektorých zákonov). Na základe uvedeného, s použitím základných pravidiel formálnej logiky, v súlade so systematickým, historickým a teleologickým výkladom, bez neprípustného formalistického prístupu (s kontrolou prostredníctvom porovnania či tieto výklady vedú k tomu istému záveru) možno konštatovať, že súkromným vlastníctvom sa rozumie vlastníctvo súkromnej fyzickej alebo právnickej osoby, inej ako štát alebo subjekt územnej samosprávy. K účelu predmetného ustanovenia: Z dôvodovej správy jednoznačne vyplýva, že cieľom úpravy § 6a bolo usporiadať vlastnícke pomery, pričom sa primárne malo predchádzať stavu, že vzťah vlastníka pozemku a vlastníka stavby, ktorým je štát, zostane neupravený a štát nebude mať titul na užívanie pozemku a preto nebude môcť zabezpečovať dopravnú obslužnosť SR. Vecné bremeno sa však nemá chápať ako definitívne riešenie. Tieto vecné bremená zriaďované priamo zo zákona sú vo svojej podstate určitý druh verejnoprávneho obmedzenia vlastníka nehnuteľnosti. Samotný verejnoprávny charakter takéhoto obmedzenia vymedzuje subjekt, ktorý má oprávnenie na takéto obmedzenie a ktorým je jednoznačne v tomto prípade štát. Z elementárnej logiky jednoznačne vyplýva, že nie je možné zriaďovať vecné bremená ex lege pre súkromné FO alebo PO na pozemkoch súkromných FO alebo PO, pretože sa jedná o súkromnoprávny vzťah, ktorý je spravovaný podľa ustanovení súkromného práva a nie je pritom podstatné či sa jedná o vlečku, ktorá je alebo nie je verejné prístupná. Takáto úprava, ktorá by zriaďovala zákonné vecné bremená aj pre súkromné subjekty by bola jednoznačne v rozpore s ústavnou ochranou vlastníckeho práva. Vlečka v súkromnom vlastníctve slúži na podnikateľské účely, pričom základným účelom prevádzkovania súkromných vlečiek je ich využívanie na podnikanie, pričom podnikaním sa rozumie sústavná činnosť vykonávaná samostatne podnikateľom vo vlastnom mene a na vlastnú zodpovednosť za účelom dosiahnutia zisku a nie vo verejnoprávnom záujme tak, ako túto činnosť vykonáva štát. Z tohto dôvodu nemôže týmto ustanovením dochádzať k diskriminačne definovanému zámeru ochrany verejného záujmu. Na základe uvedených skutočností máme zato, že predmetná navrhovaná úprava je neúčelná a v rozpore so základnými princípmi právneho štátu. |
| **APZD** | **§ 6a ods. 1** Žiadame znenie § 6a ods. 1 upraviť nasledovne: Ak vlastník stavby železničnej dráhy okrem vlečky, ktorá nie je verejne prístupná a jej súčastí 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. Odôvodnenie: Účelom zákona by mala byť ochrana záujmov Slovenskej republiky, pri rešpektovaní zásady rovnosti vlastníckeho práva. V súčasnom právnom poriadku Slovenskej republiky neexistuje legálna definícia pojmu súkromné vlastníctvo. Ustanovenie § 6 zjavne zriaďuje ochranu (vecné bremeno) zariadenia určeného k verejnému prospechu. Takýmto zariadením však môže byť nielen vlečka vlastnená štátom ale aj vlečka vlastnená inou osobou, ak táto vlečka slúži na prístup k zariadeniam služieb, (prekládkový terminál, terminál intermodálnej dopravy, terminál logistického parku a pod.) Uvedenú úpravu navrhujeme jednak aby bol odstránený pojem, ktorý nemá oporu v právnom systéme a zároveň, aby bol nediskriminačne definovaný zámer ochrany verejného záujmu, v tomto prípade ochrany užívania, výkonu správy, údržby, opráv a rekonštrukcie vlečiek, teda zariadení slúžiacich k rozvoju verejnej železničnej dopravy. | Z | N | Na rozporovom konaní APZD ustúpilo od zásadnej pripomienky. Zároveň sa dohodlo, že na aplikačný problém sa bude hľadať iné riešenie, nie prostredníctvom inštitútu verejne prístupnej vlečky. K pojmu súkromné vlastníctvo Pojem súkromné vlastníctvo existovalo v zákone č. 40/1964 Zb. občiansky zákonník v znení neskorších predpisov do konca roku 1991. Tento pojem z tohto zákona od 01.01.1992 vypadol z dôvodu zmeny koncepcie vlastníckeho práva a preto neexistuje legálna definícia pojmu súkromného vlastníctva. Z tohto dôvodu je ho nevyhnutné vykladať predmetné pojmy zvlášť a následne v ich logickom spojení. Definíciu vlastníctva, ktorého pojmovým právnym synonymom je pojem vlastnícke právo, možno jednoznačne vymedziť z druhej časti, prvej hlavy Občianskeho zákonníka ako objektívnym právom ustanovenú možnosť vlastníka vec držať, užívať a disponovať ňou na základe vlastnej úvahy a rozhodovania, a to svojou mocou uznanou a chránenou zákonom, ktorá je nezávislá od súčasnej existencie moci kohokoľvek iného k tej istej veci. Pojem súkromný, keďže nemá vlastnú legálnu definíciu, pretože jeho význam je v zmysle gramatického (jazykového) výkladu jednoznačný, je teda definovaný ako neverejný, bez verejnej kontroly, resp. privátny - osobný, privátny majetok (opak je verejný, štátny) sa bežne v spojení s pojmom vlastníctvo používa súdnymi autoritami ako aj v rozhodovacích aktoch a aj v legislatívnom jazyku (napr. III. ÚS 342/2017, 5Rks/2/2012, Rozhodnutie Národnej banky Slovenska č. 2/2015 z 28. apríla 2015 o implementácii rámca menovej politiky Eurosystému v Slovenskej republike, § 3 ods. 6 zákona č. 395/2002 Z. z o archívoch a registratúrach a o doplnení niektorých zákonov). Na základe uvedeného, s použitím základných pravidiel formálnej logiky, v súlade so systematickým, historickým a teleologickým výkladom, bez neprípustného formalistického prístupu (s kontrolou prostredníctvom porovnania či tieto výklady vedú k tomu istému záveru) možno konštatovať, že súkromným vlastníctvom sa rozumie vlastníctvo súkromnej fyzickej alebo právnickej osoby, inej ako štát alebo subjekt územnej samosprávy. K účelu predmetného ustanovenia: Z dôvodovej správy jednoznačne vyplýva, že cieľom úpravy § 6a bolo usporiadať vlastnícke pomery, pričom sa primárne malo predchádzať stavu, že vzťah vlastníka pozemku a vlastníka stavby, ktorým je štát, zostane neupravený a štát nebude mať titul na užívanie pozemku a preto nebude môcť zabezpečovať dopravnú obslužnosť SR. Vecné bremeno sa však nemá chápať ako definitívne riešenie. Tieto vecné bremená zriaďované priamo zo zákona sú vo svojej podstate určitý druh verejnoprávneho obmedzenia vlastníka nehnuteľnosti. Samotný verejnoprávny charakter takéhoto obmedzenia vymedzuje subjekt, ktorý má oprávnenie na takéto obmedzenie a ktorým je jednoznačne v tomto prípade štát. Z elementárnej logiky jednoznačne vyplýva, že nie je možné zriaďovať vecné bremená ex lege pre súkromné FO alebo PO na pozemkoch súkromných FO alebo PO, pretože sa jedná o súkromnoprávny vzťah, ktorý je spravovaný podľa ustanovení súkromného práva a nie je pritom podstatné či sa jedná o vlečku, ktorá je alebo nie je verejné prístupná. Takáto úprava, ktorá by zriaďovala zákonné vecné bremená aj pre súkromné subjekty by bola jednoznačne v rozpore s ústavnou ochranou vlastníckeho práva. Vlečka v súkromnom vlastníctve slúži na podnikateľské účely, pričom základným účelom prevádzkovania súkromných vlečiek je ich využívanie na podnikanie, pričom podnikaním sa rozumie sústavná činnosť vykonávaná samostatne podnikateľom vo vlastnom mene a na vlastnú zodpovednosť za účelom dosiahnutia zisku a nie vo verejnoprávnom záujme tak, ako túto činnosť vykonáva štát. Z tohto dôvodu nemôže týmto ustanovením dochádzať k diskriminačne definovanému zámeru ochrany verejného záujmu. Na základe uvedených skutočností máme zato, že predmetná navrhovaná úprava je neúčelná a v rozpore so základnými princípmi právneho štátu. |
| **AZZZ SR** | **§ 4 ods. 3** Navrhované znenie / návrh úpravy: ... Vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti je povinný udržiavať rozhľadové trojuholníky na priecestiach v stave neohrozujúcom bezpečnosť a plynulosť prevádzky dráhy. Odôvodnenie pripomienky: Doplnenie požiadavky na zaistenie bezpečnosti prevádzky železničných priecestí. | O | N | Príliš vágne ustanovenie. Ako vie vlastník nehnuteľnosti, že je v rozhľadovom trojuholníku úrovňového kríženia. Dávame do pozornosti ustanovenie § 14 cestného zákona. Zákon č. 135/1961 Zb. Zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon). § 14 Cestná zeleň (1) Cestné správne orgány dbajú o to, aby bola na cestných pomocných pozemkoch, prípadne na iných vhodných pozemkoch tvoriacich súčasť diaľníc, ciest a miestnych komunikácií (svahy násypov, odpočívadlá a podobne), primerane podľa miestnych podmienok pestovaná vhodná cestná zeleň; pritom je potrebné, aby nebola ohrozovaná bezpečnosť cestnej premávky alebo aby nebolo neúmerne sťažované použitie týchto pozemkov na účely správy diaľníc, ciest alebo miestnych komunikácií alebo na obhospodarovanie susedných pozemkov. (2) Pri riešení cestnej zelene sa rešpektuje hľadisko bezpečnosti cestnej premávky pri jeho prerokúvaní s orgánmi ochrany prírody a životného prostredia. (3) O umiestňovaní a druhovom zložení cestnej zelene a o výrube jej drevín rozhoduje cestný správny orgán po dohode s orgánom životného prostredia. |
| **AZZZ SR** | **Príloha č. 15, body pod čiarov 1 a 16** Pôvodné znenie 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). ... 16) Nariadenie 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 (Ú.v. EÚ L 348, 20.12.2013) v platnom znení. Navrhované znenie / návrh úpravy 1) Napríklad rozhodnutie Komisie 2006/861/ES z 28. júla 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému "vozový park - nákladné vozne" európskej 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). ... 16) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj európskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú.v. EÚ L 348, 20.12.2013) v platnom znení. Odôvodnenie pripomienky Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „preeurópskej, cezeurópskej...“. | O | N | Oficiálny názov európskych právnych predpisov. |
| **AZZZ SR** | **Príloha č. 8 I.** Pôvodné znenie 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. Odôvodnenie pripomienky Nikde nie je vysvetlené, čo je považované za bod ohrozenia. Bez toho nie je možné tieto prípady vyhodnocovať. | O |  | Nad rámec návrhu zákona. Transpozícia smernice 2012/34. |
| **AZZZ SR** | **Príloha č. 8 I.** Pôvodné znenie 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. Navrhované znenie / návrh úpravy 5.6 Pasívnym priecestím sa rozumie priecestie označené dopravným značením bez akéhokoľvek aktívneho systému varovania alebo ochrany, ktorý sa aktivuje, ak prechod cez priecestie nie je pre užívateľa bezpečný. Odôvodnenie pripomienky Pasívne priecestie je označené dopravným značením, ktoré tiež varuje užívateľov pred nebezpečenstvom. | O | N | Transpozícia smernice 2012/34. Priecestie je vždy označené dopravným značením, vyplýva to zo zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 3** Pôvodné znenie K bodom 17 a 18: Legislatívno – technické úpravy v nadväznosti na § 20. Návrh K bodom 17 a 18: Legislatívne – technické úpravy v nadväznosti na § 20. Odôvodnenie pripomienky Gramatika | O | N | Formulácia je správna. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 16** Pôvodné znenie K bodu 103: ... v znení neskorších predpisov a novonavrhovanou úpravou špeciálnych dráh pre jednoznačný výklad. Navrhované znenie / návrh úpravy K bodu 103: ... v znení neskorších predpisov a novo navrhovanou úpravou špeciálnych dráh pre jednoznačný výklad. Odôvodnenie pripomienky Gramatika. | O | N | V slovenskom jazyku je používaný a aj správny aj tento ekvivalent. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 3** Pôvodné znenie K bodu 11: Legislatívno – technická úprava. Navrhované znenie / návrh úpravy K bodu 11: Legislatívne – technická úprava. Odôvodnenie pripomienky Gramatika | O | N | Formulácia je správna. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 3** Pôvodné znenie K bodu 13: Vzhľadom na novonavrhovanú úpravu systému špeciálnych dráh sa upravujú aj vozidlá, ktoré sú spôsobilé po jednotlivých druhoch špeciálnej dráhy jazdiť. Navrhované znenie / návrh úpravy K bodu 13: Vzhľadom na novo navrhovanú úpravu systému špeciálnych dráh sa upravujú aj vozidlá, ktoré sú spôsobilé po jednotlivých druhoch špeciálnej dráhy jazdiť. Odôvodnenie pripomienky Gramatika. | O | N | V slovenskom jazyku je používaný a aj správny aj tento ekvivalent. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 7** Pôvodné znenie K bodu 38: Rozdiel medzi psychoterapeutickou a psychologickou starostlivosťou je nielen v odlišnej odbornej terminológii, ale najmä v odlišnej forme prípravy psychológa na výkon certifikovanej pracovnej činnosti psychoterapia a certifikovanej pracovnej činnosti dopravná psychológia a s tým následne súvisiacimi kompetenciami dopravného psychológa a kompetenciami psychoterapeuta... Navrhované znenie / návrh úpravy K bodu 38: Rozdiel medzi psychoterapeutickou a psychologickou starostlivosťou je najmä v odlišnej forme prípravy psychológa na výkon certifikovanej pracovnej činnosti psychoterapia a certifikovanej pracovnej činnosti dopravná psychológia a s tým následne súvisiacimi kompetenciami dopravného psychológa a kompetenciami psychoterapeuta... Odôvodnenie pripomienky Zbytočné opisovať odlišnosť jednotlivých slov, ktoré nie sú synonymá. | O | N | Formulácia je správna. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 4** Pôvodné znenie K bodom 20: ... v rámci Európskej únie, navrhuje sa pojmologicky rozlíšiť vydávanie povolení bezpečnostným orgánom pre tieto vozidlá, a to slovným spojením „povolenie na uvedenie na trh“ a teda obsiahnuť a pojmologicky rozdeliť... Navrhované znenie / návrh úpravy K bodom 20: ... v rámci Európskej únie, navrhuje sa terminologicky rozlíšiť vydávanie povolení bezpečnostným orgánom pre tieto vozidlá, a to slovným spojením „povolenie na uvedenie na trh“ a teda obsiahnuť a terminologicky rozdeliť... Odôvodnenie pripomienky Gramatika | O | A |  |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 24** Pôvodné znenie K bodu 46: Úprava správnych deliktov vzhľadom na novonavrhovanú právnu úpravu k novému inštitútu licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru. Navrhované znenie / návrh úpravy K bodu 46: Úprava správnych deliktov vzhľadom na novo navrhovanú právnu úpravu k novému inštitútu licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru. Odôvodnenie pripomienky Gramatika. | O | N | V slovenskom jazyku je používaný a aj správny aj tento ekvivalent. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 13** Pôvodné znenie K bodu 78: Doplnenie kompetencie vzhľadom na novonavrhovanú úpravu § 14 ods. 3. Navrhované znenie / návrh úpravy K bodu 78: Doplnenie kompetencie vzhľadom na novo navrhovanú úpravu § 14 ods. 3. Odôvodnenie pripomienky Gramatika | O | N | V slovenskom jazyku je používaný a aj správny aj tento ekvivalent. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 13** Pôvodné znenie K bodu 82: Doplnenie kompetencie vzhľadom na novonavrhovanú úpravu § 22b. navhrované znenie: K bodu 82: Doplnenie kompetencie vzhľadom na novo navrhovanú úpravu § 22b. Odôvodnenie Gramatika. | O | N | V slovenskom jazyku je používaný a aj správny aj tento ekvivalent. |
| **AZZZ SR** | **§ 4 ods. 3** Pôvodné znenie Prevádzkovateľ dráhy je povinný trvalo zabezpečovať obvod dráhy a priechodný prierez dráhy v stave, ktorý neohrozuje dráhu a jej súčasti, ani dopravu na dráhe, a predchádzať ohrozeniam prevádzky dráhy. Na tento účel je prevádzkovateľ dráhy oprávnený vyzvať vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti v obvode dráhy, aby okliesnil alebo odstránil v nevyhnutnom rozsahu prekážajúce stromy a kry a odstránil spadnuté stromy, kamene a predmety, ktoré sú ohrozením prevádzky dráhy alebo niektorej jej súčasti alebo ohrozením bezpečnosti a plynulosti dopravy na dráhe. Ak vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti neuposlúchne výzvu prevádzkovateľa dráhy a hrozí bezprostredné nebezpečenstvo pre prevádzku dráhy alebo pre dopravu na dráhe, prevádzkovateľ dráhy je oprávnený sám vykonať tieto činnosti v nevyhnutnom rozsahu po upovedomení vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti. Navrhované znenie / návrh úpravy: 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 stromy a kry , spadnuté , kamene a predmety, ktoré nepatria medzi zariadenia železničnej infraštruktúry. Ak vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti neuposlúchne výzvu prevádzkovateľa dráhy, prevádzkovateľ dráhy je oprávnený sám vykonať tieto činnosti po upovedomení vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti a na jeho náklady, pričom ten je povinný túto činnosť strpieť a vzniknuté náklady uhradiť. Odôvodnenie pripomienky: Stromy, kríky a iné predmety v obvode dráhy sú priamym ohrozením bezpečnosti železničnej dopravy, pričom úprava tohto bodu dáva prevádzkovateľovi dráhy oprávnenia ktoré potrebuje, aby si plnil bez zbytočných prieťahov svoje povinnosti dané prvou vetou tohto článku a zároveň sa tým môžu splniť ustanovenia bodu (1) písmeno a) tohto paragrafu: V obvode dráhy je zakázané a) vysádzať stromy a kry. Obdoba ustanovení, ktoré využívajú distribučné spoločnosti v okolí plynovodov a energetických sietí, resp. správcovia cestnej siete. | O |  | Nad rámec návrhu zákona. Je požadované v § 4 ods. 1 a 2. Následne aplikovať ods. 5, vstup do obvodu dráhy a ods. 6. Zároveň dávame do pozornosti práva deklarované v Ústave SR a možnosti ich obmedzenia. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 7** Pôvodné znenie K bodu 38: ... Táto posttraumatická starostlivosť nie je psychoterapia, ale forma krízovej intervencie, po ktorej môže a nemusí nastúpiť psychoterapia (individuálne od účastníka a jeho zvládacích mechanizmov dopravný psychológ... Intenzita vplyvu takejto udalosti závisí od závažnosti miery ohrozenia a zvládacích mechanizmov účastníka... zmierniť jej následky, zamedziť rozvinutie príznakov do posttraumatickej reakcie a tým predchádzať... Návrh znenia K bodu 38: ... Táto poúrazová starostlivosť nie je psychoterapia, ale forma krízovej intervencie, po ktorej môže a nemusí nastúpiť psychoterapia (individuálne od účastníka a jeho ochranných mechanizmov dopravný psychológ... Intenzita vplyvu takejto udalosti závisí od závažnosti miery ohrozenia a ochranných mechanizmov účastníka... zmierniť jej následky, zamedziť rozvinutie príznakov do poúrazovej reakcie a tým predchádzať... Odôvodnenie Využitie spisovných slovenských výrazov + vyššia zrozumiteľnosť pre čitateľa. | O | N | Terminológia bežne používaná v praxi. |
| **AZZZ SR** | **§ 33 ods. 4 § 33 ods. 4 pôvodné znenie 4.veta** Pôvodné znenie: Ak bol zamestnanec vo funkcii rušňovodič zároveň očitým priamym účastníkom vážnej nehody alebo mimoriadnej udalosti s následkom smrti, alebo vážneho zranenia ľudí, zamestnávateľ je povinný tohto zamestnanca na mieste vzniku nehodovej udalosti vystriedať. Navrhované znenie: Ak bol zamestnanec vo funkcii rušňovodič zároveň očitým priamym účastníkom vážnej nehody alebo mimoriadnej udalosti s následkom smrti, alebo vážneho zranenia ľudí, zamestnávateľ je povinný tohto zamestnanca na mieste vzniku nehodovej udalosti nehody vystriedať. Odôvodnenie pripomienky: Zmena terminológie. | O | N | Zmena terminológie nemá opodstatnenie a nie je správne naformulovaná. |
| **AZZZ SR** | **Čl. Čl. I, bod 90 § 107 ods. 6** Pôvodné znenie: Ak osoba vykonávajúca štátny dozor zistí porušenie povinnosti alebo iný nedostatok v činnosti kontrolovanej osoby, vypracuje protokol. Protokol doručí kontrolovanej osobe a nariadi jej, aby v určenej lehote odstránila zistené porušenie povinnosti alebo zistený iný nedostatok. Navrhované znenie: Ak osoba vykonávajúca štátny dozor zistí porušenie povinnosti alebo iný nedostatok v činnosti kontrolovanej osoby, vypracuje protokol. Protokol doručí kontrolovanej osobe a nariadi jej, aby v určenej lehote po skončení výkonu štátneho odborného dozoru odstránila zistené porušenie povinnosti alebo zistený iný nedostatok. Odôvodnenie: Ide o spresnenie textu. Podľa § 107 ods. 1 zákona o dráhach: „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)“ Podľa § 13 ods. 6 zákona č. 10/1996 Z. z. v z. n. p.: „O prerokovaní protokolu vypracujú pracovníci kontroly zápisnicu, ktorá musí obsahovať dátum oboznámenia vedúceho kontrolovaného subjektu s protokolom, dátum prerokovania protokolu, mená prítomných na prerokovaní a ich vlastnoručné podpisy. Zápisnica o prerokovaní protokolu sa prikladá k protokolu o výsledku kontroly. V zápisnici sa uloží povinnosť vedúcemu kontrolovaného subjektu v určenej lehote a) prijať opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov a ich príčin a predložiť ich orgánu kontroly,“ Podľa § 13 ods. 8 zákona č. 10/1996 Z. z. v z. n. p.: „Kontrola je skončená prerokovaním protokolu. Protokol sa považuje za prerokovaný aj vtedy, ak sa vedúci kontrolovaného subjektu bezdôvodne nedostaví na prerokovanie protokolu alebo odmietne podpísať zápisnicu o prerokovaní protokolu.“ Z vyššie uvedeného vyplýva, že podľa zákona č. 10/1996 Z. z. v z. n. p. nie je kontrola (per analogiam štátny odborný dozor) skončená vyhotovením protokolu a jeho doručením kontrolovanému subjektu (porovnaj aj § 11 ods. 2 písm. d) a e) zákona č. 10/1996 Z. z. v z. n. p.), ale až jeho prerokovaním. Text § 107 ods. 6 zákona o dráhach podľa nášho názoru umožňuje výklad, podľa ktorého kontrolovaný subjekt je povinný plniť opatrenia na odstránenie nedostatkov už po doručení protokolu a zároveň umožňuje orgánu ŠOD už v protokole takéto povinnosti (opatrenia) kontrolovanému uložiť. Podľa nášho názoru vzhľadom na vloženie § 107 ods. 7 do zákona, nie je opodstatnené, aby bol kontrolovaný subjekt povinný plniť závery z protokolu už jeho doručením. Naviac je opakovane judikované súdmi, že uloženie opatrení v protokole je zásahom do subjektívnych práv kontrolovaného subjektu. (porov. napr. Uznesenie Najvyššieho súdu SR z 25. 8. 2011, sp. zn. 5Sžf/31/2011: „Najvyšší súd pre presnosť opakovane uvádza, že v prejednávanej veci ide o prípad, kedy žalovaný síce nevydal rozhodnutie v zmysle správneho poriadku, ale uložil žalobcovi povinnosti formálne iným prostriedkom (v obsahu protokolu a zápisnice o prerokovaní protokolu). V zmysle vyššie uvedeného je nutné v záujme ochrany práv účastníkov správnych konaní preskúmavané protokol a zápisnicu o prerokovaní protokolu v rozsahu uloženej povinnosti subsumovať pod pojem „rozhodnutie správneho orgánu“ (§ 244 ods. 2 a 3 OSP). | O | N | Nadbytočné. Ustanovenie je jasne definované. |
| **AZZZ SR** | **Čl. Čl. I, bod 91 § 107 ods. 7** pôvodné znenie: Ak osoba vykonávajúca štátny odborný dozor zistí porušenie povinnosti alebo iný nedostatok v činnosti kontrolovanej osoby, ktorý bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe, nariadi obmedzenie alebo zastavenie činnosti, ktorá toto ohrozenie spôsobuje. Navrhované znenie: Ak osoba vykonávajúca štátny odborný dozor zistí porušenie povinnosti alebo iný nedostatok v činnosti kontrolovanej osoby, ktorý bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe, písomne nariadi obmedzenie alebo zastavenie činnosti, ktorá toto ohrozenie spôsobuje, a to do odstránenia tohto nedostatku; uvedené opatrenie bude uvedené aj v protokole, s ktorým musí byť kontrolovaný oboznámený do piatich pracovných dní od vydania tohto pokynu. Odôvodnenie: Keďže ide o výnimočný prostriedok zásahu do práv kontrolovaného subjektu, je podľa nášho názoru potrebné, aby bol takýto zásah vykonaný písomne a aby mal orgán ŠOD jednoznačne stanovenú lehotu na dokedy je povinný oboznámiť s obsahom protokolu kontrolovaný subjekt. Predmetné je dôležité aj z toho dôvodu, že ak by sa opatrenia neskôr ukázali ako nezákonné (napr. v súdnom prieskume), mohlo by to znamenať úspešné uplatnenie nároku na náhradu škody kontrolovaného subjektu od štátu prostredníctvom zákona č. 514/2003 Z. z. v znení neskorších predpisov. | O | N | Nadbytočné. Nie je možné, aby štátny dozor nariadil opatrenia iba ústne. Ako by potom dokazoval nevykonanie opatrenia resp. že bolo uložené? |
| **AZZZ SR** | **§ 108 ods. 2** Pôvodné znenie: b) písm. b) a j sa uloží pokuta od 50 eur do 500 eur, Navrhované znenie: b) písm. b) a j) sa uloží pokuta od 50 eur do 500 eur, Odôvodnenie: Úprava – zátvorka. | O | A |  |
| **AZZZ SR** | **§ 102 ods. 1, písm. e), g)** Pôvodné znenie: e) navrhuje, ktoré železničné trate železničného systému alebo nové železničné trate vo výstavbe majú byť súčasťou systému transeurópskych železníc ... g) rozhoduje o uplatnení základných požiadaviek na 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 železničného systému ... Navrhované znenie: e) navrhuje, ktoré železničné trate železničného systému alebo nové železničné trate vo výstavbe majú byť súčasťou systému európskych železníc ... g) rozhoduje o uplatnení základných požiadaviek na železničný systém, ktorého železničné trate nie sú súčasťou systému európskych železníc a budú predmetom modernizácie alebo obnovy, a v prípade výstavby nových železničných tratí, ktoré budú súčasťou železničného systému ... Odôvodnenie: Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „preeurópskych, cezeurópskych...“. | O | N | Ministerstvo navrhuje železničné trate do TEN – T siete, nie do systému európskych železníc. Súčasťou systému európskych železníc je celá železničná sieť na území SR. V prípade ak nie je možné uplatniť základné požiadavky na železničné trate napr. z ekonomických dôvodov, môže žiadať o výnimku. Obe kompetencie sú naformulované správne. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 4,6,9, 13, 17,20** Pôvodné znenie: K bodom 21, 30, 34, 52, 81, 15 a 16, 14: Legislatívno – technická úprava. Navrhované znenie: K bodom 21, 30, 34, 52, 81, 15 a 16, 14: Legislatívne – technická úprava. Odôvodnenie pripomienky Gramatika | O | N | Formulácia je správna. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 7** Pôvodné znenie: K bodu 41: ... Ustanovenie zabezpečí plnenie víťazných cenových ponúk v rámci verejných súťaží a eliminovanie nerealizovateľnosti víťaznej ponuky v zmysle... Návrh znenia: K bodu 41: ... Ustanovenie zabezpečí plnenie víťazných cenových ponúk v rámci verejných súťaží a eliminovanie nezrealizovania víťaznej ponuky v zmysle... Odôvodnenie: Gramatika. | O | N | Formulácia je správna. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 9** Pôvodné znenie: K bodu 50: Vzhľadom na úpravu transeurópskej dopravnej siete v nariadeniach EÚ sa stali tieto ustanovenia obsolentnými. Navrhované znenie: K bodu 50: Vzhľadom na úpravu európskej dopravnej siete v nariadeniach EÚ sa stali tieto ustanovenia obsolentnými. Odôvodnenie: Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „preeurópskej, cezeurópskej ... dopravnej siete“ ap. je nezrozumiteľný termín oproti jednoduchému termínu „európskej dopravnej siete“. | O | N | Formulácia je správna, na základe eu legislatívy. Ide o transpozíciu smernice 2012/34, nie je možné meniť. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 25** pôvodné znenie: K bodu 52: Zosúladenie pojmov s novonavrhovaným § 28 ods. 1. návrh: K bodu 52: Zosúladenie pojmov s novo navrhovaným § 28 ods. 1. Odôvodnenie: Gramatika. | O | N | V slovenskom jazyku je používaný a aj správny aj tento ekvivalent. |
| **AZZZ SR** | **§ 4 ods. 3** Pôvodné znenie: Prevádzkovateľ dráhy je povinný trvalo zabezpečovať obvod dráhy a priechodný prierez dráhy v stave, ktorý neohrozuje dráhu a jej súčasti, ani dopravu na dráhe, a predchádzať ohrozeniam prevádzky dráhy. Na tento účel je prevádzkovateľ dráhy oprávnený vyzvať vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti v obvode dráhy, aby okliesnil alebo odstránil v nevyhnutnom rozsahu prekážajúce stromy a kry a odstránil spadnuté stromy, kamene a predmety, ktoré sú ohrozením prevádzky dráhy alebo niektorej jej súčasti alebo ohrozením bezpečnosti a plynulosti dopravy na dráhe. Ak vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti neuposlúchne výzvu prevádzkovateľa dráhy a hrozí bezprostredné nebezpečenstvo pre prevádzku dráhy alebo pre dopravu na dráhe, prevádzkovateľ dráhy je oprávnený sám vykonať tieto činnosti v nevyhnutnom rozsahu po upovedomení vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti. Navrhované znenie / návrh úpravy: Prevádzkovateľ dráhy je povinný trvalo zabezpečovať obvod dráhy a priechodný prierez dráhy v stave, ktorý neohrozuje dráhu a jej súčasti, ani dopravu na dráhe, a predchádzať ohrozeniam prevádzky dráhy. Na tento účel je prevádzkovateľ dráhy oprávnený vyzvať vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti v obvode dráhy, aby okliesnil alebo odstránil v nevyhnutnom rozsahu prekážajúce stromy a kry a odstránil spadnuté stromy, kamene a predmety, ktoré sú ohrozením prevádzky dráhy alebo niektorej jej súčasti alebo ohrozením bezpečnosti a plynulosti dopravy na dráhe. Ak vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti neuposlúchne výzvu prevádzkovateľa dráhy a hrozí bezprostredné nebezpečenstvo pre prevádzku dráhy alebo pre dopravu na dráhe, prevádzkovateľ dráhy je oprávnený sám vykonať tieto činnosti v nevyhnutnom rozsahu po upovedomení vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti. V zmysle naplnenia vyššie uvedeného ustanovenia sa nevyžaduje súhlas na výrub stromov, odstraňovanie kríkov i iných drevín za účelom zaistenia prevádzkyschopnosti železničnej dráhy, respektíve na zaistenie plynulej a bezpečnej železničnej dopravy na tejto dráhe. Pre účel výrubu stromov a ostatných drevín stačí písomné oznámenie o výrube najmenej 15 dní dopredu orgánu ochrany prírody, ktorý môže oznámený výrub zastaviť, obmedziť alebo zakázať, ak odporuje požiadavkám na ochranu drevín na základe (súhlasného) záväzného stanoviska Dráhového stavebného úradu, ktorý zároveň rozhoduje v sporných prípadoch. Odôvodnenie pripomienky: Doplnenie textácie v záujme eliminácie stromov a porastov, bez dopadu na bezpečnosť, chod a spoľahlivosť železničnej dopravy. | O |  | Nad rámec návrhu zákona. Je požadované v § 4 ods. 1 a 2. Následne aplikovať ods. 5, vstup do obvodu dráhy a ods. 6. Zároveň dávame do pozornosti práva deklarované v Ústave SR a možnosti ich obmedzenia. |
| **AZZZ SR** | **Čl. Čl. I bod 77 § 102 ods. 1 písm. s)** Pôvodné znenie: s) je schvaľovacím orgánom na schvaľovanie typov električkovlakov, električiek, trolejbusov a koľajových vozidiel pre špeciálne dráhy, Navrhované znenie: s) je schvaľovacím orgánom na schvaľovanie typov električkovlakov, električiek, trolejbusov a koľajových vozidiel pre špeciálneych dráhy, Odôvodnenie: Zjednotenie v rámci zákona č. 513/2009 Z. z., viď poznámka k § 22 ods. 1. | O | N | Riešené v rámci všeobecnej úpravy pojmov. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 21 ods. 5 Čl. I bod 16 (§ 21 ods. 5)** Pôvodné znenie: Základné technické a bezpečnostné požiadavky na drezinu určí prevádzkovateľ dráhy. Konštrukcia dreziny musí umožniť jej bezpečné zastavenie pred úrovňovým križovaním dráhy s pozemnou komunikáciou alebo pred prekážkou na dráhe. Pri prevádzke za zníženej viditeľnosti musí byť drezina označená najmenej jedným bielym svetlom na obidvoch čelách. Drezinu nemožno prevádzkovať, ak svojím technickým stavom ohrozuje bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe. Za technický stav dreziny a bezpečnosť jej prevádzky zodpovedá prevádzkovateľ dreziny. Na drezinu sa nevzťahuje § 22, § 22a a štvrtá a piata časť zákona. Navrhované znenie / návrh úpravy Základné technické a bezpečnostné požiadavky na drezinu určí prevádzkovateľ dráhy. Konštrukcia dreziny musí umožniť jej bezpečné zastavenie pred úrovňovým križovaním dráhy s pozemnou komunikáciou alebo pred prekážkou na dráhe. Pri prevádzke za zníženej viditeľnosti musí byť drezina označená najmenej jedným bielym svetlom na obidvoch čelách. Drezinu nemožno prevádzkovať, ak svojím technickým stavom ohrozuje bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe. Za technický stav dreziny a bezpečnosť jej prevádzky zodpovedá prevádzkovateľ dreziny. Na drezinu a na jej prevádzku sa nevzťahuje § 22, § 22a a štvrtá a piata časť zákona. Ustanovenia štvrtej a piatej časti zákona sa nevzťahujú ani na dráhu určenú na prevádzkovanie drezín. Odôvodnenie pripomienky Ako vyplýva z dôvodovej správy, piata časť zákona by sa nemala vzťahovať aj na prevádzku drezín na dráhe (vyšetrovanie nehôd). Tiež navrhujeme doplniť, aby bolo výslovne uvedené, že na dráhu, na ktorej sa prevádzkujú dreziny, sa nevzťahuje štvrtá a piata časť zákona. | O | N | Pre dráhu platí § 62 ods. 5 v platnom zákone o dráhach. |
| **AZZZ SR** | **§ 21 ods. 5 § 21 ods. 5 pôvodné znenie** Pôvodné znenie: Základné technické a bezpečnostné požiadavky na drezinu určí prevádzkovateľ dráhy. Navrhované znenie / návrh úpravy: Základné technické a bezpečnostné požiadavky na drezinu určí prevádzkovateľ dráhy dreziny. Odôvodnenie pripomienky: Je nelogické, aby prevádzkovateľ dráhy, v našom prípade ŽSR, mali stanoviť požiadavky, keď podobné vozidlá ani neprevádzkujeme, ani nepoznáme a v prípade nehody ani nebudeme zisťovať príčiny jej vzniku (piata časť zákona sa na dreziny nevzťahuje). Prevádzkovateľ dreziny si jednoducho drezinu zakúpi alebo nechá zostrojiť podľa vzoru z krajín, kde sa takéto dreziny prevádzkujú. Našimi „vymyslenými“ požiadavkami by sme mohli konštrukciu iba zhoršiť, resp. zbytočne komplikovať. | O | N | Prevádzkovateľ dráhy a prevádzkovateľ dráhy dreziny je stále ten istý subjekt. Máme za to, že prevádzkovateľ dráhy si určí, aké dreziny si pustí na svoju dráhu, aby nedošlo k jej poškodeniu a aby bola zaručená bezpečnosť. |
| **AZZZ SR** | **§ 41 ods. 3 § 41 ods. 3 pôvodné znenie** Pôvodné znenie: ... kapacitu infraštruktúry pre transsieťové železničné dopravné služby... Navrhované znenie: ... kapacitu infraštruktúry pre sieťové železničné dopravné služby... Odôvodnenie pripomienky: Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „presieťové, cezsieťové železničné dopravné služby...“ ap. je nezrozumiteľný termín oproti jednoduchému termínu „sieťové železničné dopravné služby...“. | O |  | Nad rámec návrhu zákona. Formulácia je správna, na základe eu legislatívy. |
| **AZZZ SR** | **§ 41 ods. 1 § 41 ods. 1 pôvodné znenie** Pôvodné znenie: ... Organizujú medzinárodné vlakové trasy, najmä na železničných tratiach v rámci transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy... Navrhované znenie: ... Organizujú medzinárodné vlakové trasy, najmä na železničných tratiach v rámci európskej siete železničnej nákladnej dopravy... Odôvodnenie pripomienky: Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „preeurópskej, cezeurópskej ... siete železničnej...“ a pod. je nezrozumiteľný termín oproti jednoduchému termínu „európskej siete železničnej...“. | O | N | Transeurópska sieť, teda TEN – T sieť je správny výraz, ide o terminus technicus. |
| **AZZZ SR** | **§ 55 ods. 3 § 55 ods. 3 pôvodné znenie** Pôvodné znenie: ... zabezpečiť tak efektívne využívanie transeurópskej siete železníc... Navrhované znenie: ... zabezpečiť tak efektívne využívanie európskej siete železníc... Odôvodnenie pripomienky: Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „„preeurópskej, cezeurópskej siete...“ ap. je nezrozumiteľný termín oproti jednoduchému termínu „európskej siete železníc“. | O | N | Formulácia je správna, na základe eu legislatívy. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 20 ods. 5 Čl. I bod 15 (§ 20 ods. 5)** Pôvodné znenie: ..., ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe alebo špeciálnej dráhe a zároveň po železničnej dráhe. Navrhované znenie / návrh úpravy: ..., ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe alebo špeciálnej dráhe a zároveň po železničnej dráhe. Odôvodnenie pripomienky: Odstrániť zbytočný text. | O | N | Vozidlá sú technicky spôsobilé alebo nespôsobilé. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 20 ods. 5 až 8 Čl. I bod 15 (§ 20 ods. 5 až 8)** Pôvodné znenie: „(5) Električkovlak je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe alebo špeciálnej dráhe a zároveň po železničnej dráhe. (6) Električka je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe. (7) Vozidlo špeciálnej dráhy je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po špeciálnej dráhe. (8) Trolejbus je dráhové vozidlo s vlastným pohonom, ktoré je spôsobilé na jazdu po trolejbusovej dráhe, využíva napájanie z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy a jeho pohyb môže byť závislý od napájania z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy.“ Navrhované znenie / návrh úpravy: „(5) Električkovlak je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je schopné jazdy/vhodné k jazde na vlastných kolesách po električkovej dráhe alebo špeciálnej dráhe a zároveň po železničnej dráhe. (6) Električka je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je schopné jazdy/vhodné k jazde na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe. (7) Vozidlo špeciálnej dráhy je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je schopné jazdy/vhodné k jazde na vlastných kolesách po špeciálnej dráhe. (8) Trolejbus je dráhové vozidlo s vlastným pohonom, ktoré je schopné jazdy/vhodné k jazde na jazdu po trolejbusovej dráhe, využíva napájanie z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy a jeho pohyb môže byť závislý od napájania z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy.“ Odôvodnenie pripomienky: Terminologická úprava v nadväznosti na návrh pripomienky k definícií železničného vozidla. | O | N | Vozidlá sú technicky spôsobilé alebo nespôsobilé. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 46 ods. 3 Čl. I bod 41 (§ 46 ods. 3)** Pôvodné znenie: Ak úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, ktoré zohľadňujú nedostatok kapacity, ešte neboli stanovené alebo ak sa koordináciou nedosiahol uspokojivý výsledok a železničná infraštruktúra bola pre dané obdobie alebo daný úsek dňa vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry uplatní pri prideľovaní kapacity pri preťaženej infraštruktúre priority v tomto poradí: a) dopravné služby vo verejnom záujme realizované podľa plánu dopravnej obslužnosti na základe výsledkov verejnej súťaže, b) dopravné služby vo verejnom záujme realizované systémovým alebo taktovým rozložením trás neuvedené v písmene a), c) dopravné služby vo verejnom záujme realizované v medzinárodnej osobnej doprave pre kategóriu vlakov R a vyššie definované v podmienkach používania železničnej siete neuvedené v písmenách a) a b), d) dopravné služby realizované v medzinárodnej nákladnej doprave pre kategóriu vlakov Rn a vyššie definované v podmienkach používania železničnej siete, e) ostatné dopravné služby realizované v medzinárodnej osobnej doprave neuvedené v písmenách a) až c), f) dopravné služby s trasou nad 300 km realizované vo vnútroštátnej nákladnej doprave, g) dopravné služby realizované v osobnej doprave viac ako 200 krát na obdobie platnosti grafikonu vlakovej dopravy podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete neuvedené v písmenách a) až c) a e), h) dopravné služby realizované vo vnútroštátnej nákladnej doprave viac ako 200 krát na obdobie platnosti grafikonu vlakovej dopravy podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete neuvedené v písmenách d) a f), i) ostatné dopravné služby realizované v osobnej doprave podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete, j) ostatné dopravné služby realizované v nákladnej doprave podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete, k) ostatné dopravné služby. Navrhované znenie: Ak úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, ktoré zohľadňujú nedostatok kapacity, ešte neboli stanovené alebo ak sa koordináciou nedosiahol uspokojivý výsledok a železničná infraštruktúra bola pre dané obdobie alebo daný úsek dňa vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry uplatní pri prideľovaní kapacity pri preťaženej infraštruktúre priority v tomto poradí: a) dopravné služby vo verejnom záujme objednané podľa plánu dopravnej obslužnosti na základe výsledkov verejnej súťaže, b) dopravné služby vo verejnom záujme objednané systémovým alebo taktovým rozložením trás neuvedené v písmene a), c) dopravné služby vo verejnom záujme objednané v medzinárodnej osobnej doprave pre kategóriu vlakov R a vyššie definované v podmienkach používania železničnej siete neuvedené v písmenách a) a b), d) dopravné služby objednané v medzinárodnej nákladnej doprave pre kategóriu vlakov Pn a vyššie definované v podmienkach používania železničnej siete, e) ostatné dopravné služby objednané v medzinárodnej osobnej doprave neuvedené v písmenách a) až c), f) dopravné služby s trasou nad 300 km objednané vo vnútroštátnej nákladnej doprave, g) dopravné služby objednané v osobnej doprave s kalendárom trasy pre viac ako 200 dní na obdobie platnosti ročného cestovného poriadku podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete neuvedené v písmenách a) až c) a e), h) dopravné služby objednané vo vnútroštátnej nákladnej doprave s kalendárom trasy pre viac ako 200 dní na obdobie platnosti ročného cestovného poriadku podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete neuvedené v písmenách d) a f), i) ostatné dopravné služby objednané v osobnej doprave podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete, j) ostatné dopravné služby objednané v nákladnej doprave podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete, k) ostatné dopravné služby. Odôvodnenie pripomienky: • Koordinácia a následné vyhlásenie preťaženej infraštruktúry nastáva v procese prípravy cestovného poriadku, t.j. dopravné služby boli žiadateľmi objednané, ale ešte nie realizované. • V predpise Z1 (a teda ani v podmienkach používania železničnej siete) neexistuje kategória vlakov Rn ale Pn. • Návrh úpravy popisu frekvencie objednávky vyplýva z navrhovanej zmeny pojmu „objednané“ . • Používaná terminológia v zákone je cestovný poriadok (§44), nie grafikon • Návrh úpravy popisu frekvencie objednávky vyplýva z navrhovanej zmeny pojmu „objednané“. • Používaná terminológia v zákone je cestovný poriadok (§44), nie grafikon. | O | ČA | Poradie zostáva nezmenené, čiastočne upravená terminológia. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 26 ods. 2 písm. b) Čl. I bod 28 (§ 26 ods. 2 písm. b))** Pôvodné znenie: b) má vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa strojníckeho, dopravného alebo elektrotechnického smeru; na vykonávanie technicko-bezpečnostnej skúšky traťových strojov má najmenej úplné stredné odborné vzdelanie v strojníckom, dopravnom alebo elektrotechnickom študijnom odbore, Navrhované znenie: V dôvodovej správe k bodu 28 je konštatované, že dopravné vzdelanie je pre predmetnú činnosť najvhodnejšie, avšak pod dopravným vzdelaním je možné rozumieť i vzdelanie z odvetvia dopravy a prepravy, čo nie je technické vzdelanie! | O | N | Aplikačná prax ukázala, že nemusí byť technického zamerania. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 76 ods. 24 Čl. I bod 65 (§ 76 ods. 24)** Pôvodné znenie: Bezpečnostný orgán zmenu v európskom registri železničných vozidiel nevykoná, ak je mu z úradnej činnosti známe, že je a) proti pôvodnému vlastníkovi železničného vozidla vedené exekučné konanie alebo výkon rozhodnutia podľa osobitného predpisu,9b) b) vedené iné majetkovoprávne konanie alebo dedičské konanie týkajúce sa železničného vozidla. Navrhované znenie: Bezpečnostný orgán zmenu v európskom registri železničných vozidiel nevykoná, ak je mu z úradnej činnosti, alebo z podnetu tretej osoby známe, že je a) proti pôvodnému vlastníkovi železničného vozidla vedené exekučné konanie alebo výkon rozhodnutia podľa osobitného predpisu,9b) b) vedené civilné sporové konanie, správne konanie, trestné konanie, dedičské konanie, alebo iné konanie vedené orgánom verejnej moci týkajúce sa železničného vozidla. Odôvodnenie pripomienky: Navrhujeme predmetné doplnenie z dôvodu, že aj tretia osoba môže mať oprávnený právny záujem (napr. dedič) na tom, aby neprišlo k zmene v európskom registri železničných vozidiel. Pojem „iné majektovoprávne konanie“ nie je v slovenskom právnom poriadku, ani právnej teórií bežný. Preto navrhujeme úpravu znenia písm. b). | O | ČA | Tretia osoba je zahrnutá v podnete. Jednotlivé konania upravené inak. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 14 ods. 3 bod 5** Pôvodné znenie: Dočasné úrovňové križovanie železničnej trate s pozemnou komunikáciou je možné zriadiť v špecifických prípadoch, najmä na účel prejazdu vozidiel pri modernizácií, obnove alebo údržbe trate alebo na odstránenie následkov prírodnej katastrofy alebo nehody, so súhlasom Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo"). ... Navrhované znenie / návrh úpravy: Dočasné úrovňové križovanie železničnej trate s pozemnou komunikáciou je možné zriadiť v špecifických prípadoch, najmä na účel prejazdu vozidiel pri modernizácií, obnove alebo údržbe trate alebo na odstránenie následkov prírodnej katastrofy alebo nehody, so súhlasom Ministerstva dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo"). ... Odôvodnenie pripomienky: Zmena názvu Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky s účinnosťou od 1.1.2023. Nový názov Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. | O | A |  |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 12 body 12-15** Pôvodné znenie: Druhy dráhových vozidiel (1) Dráhovými vozidlami sú koľajové vozidlá, trolejbusy a vozidlá lanových dráh. (2) Koľajovými vozidlami sú železničné vozidlá, električkovlaky, električky, dreziny a vozidlá špeciálnych dráh. (3) Vozidlami špeciálnych dráh sú vozidlá metra, vozidlá lokálnych dráh a vozidlá turisticko – hospodárskych dráh. (4) Železničné vozidlo je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré sa pohybuje je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po železničnej dráhe a skladá sa z jedného alebo z viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo z častí týchto subsystémov. (5) Električkovlak je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe a zároveň po železničnej dráhe. (6) Električka je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe. (7) Vozidlo špeciálnej dráhy je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po špeciálnej dráhe. (8) Trolejbus je dráhové vozidlo s vlastným pohonom, ktoré je spôsobilé na jazdu po trolejbusovej dráhe, využíva napájanie z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy a jeho pohyb môže byť závislý od napájania z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy. (9) 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. Navrhované znenie/návrh úpravy: Druhy dráhových vozidiel (1) Dráhovými vozidlami sú koľajové vozidlá, trolejbusy a vozidlá lanových dráh. (2) Koľajovými vozidlami sú železničné vozidlá, električkovlaky, električky, dreziny a vozidlá špeciálnych dráh. (3) Vozidlami špeciálnych dráh sú vozidlá metra, vozidlá lokálnych dráh a vozidlá turisticko – hospodárskych dráh. (4) Železničné vozidlo je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré sa pohybuje je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po železničnej dráhe a skladá sa z jedného alebo z viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo z častí týchto subsystémov. (5) Električkovlak je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe a zároveň po železničnej dráhe. (6) Električka je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe. (7) Vozidlo špeciálnej dráhy je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po špeciálnej dráhe. (8) Trolejbus je dráhové vozidlo s vlastným pohonom, ktoré je spôsobilé na jazdu po trolejbusovej dráhe, využíva napájanie z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy a jeho pohyb môže byť závislý od napájania z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy. (9) Drezina je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu poháňané len ľudskou silou, ktoré je spôsobilé na jazdu po koľajovej dráhe. (10) 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. Odôvodnenie pripomienky: Navrhujeme nový odsek 9. Doterajší odsek 5 sa označuje ako odsek 10. V odseku 2 sú vymenované všetky druhy koľajových vozidiel, bolo by vhodné doplniť aj dreziny. | O | N | § 21 komplexne rieši prevádzkovanie drezín, preto aj vymedzenie pojmu dreziny je vhodnejšie ponechať v § 21. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 26 ods. 2 písm. e) Čl. I bod 26 (§ 26 ods. 2 písm. e))** Pôvodné znenie: e) je zamestnancom prevádzkovateľa dráhy alebo dráhového podniku. Navrhované znenie: V dôvodovej správe k bodu 27 je konštatované, že skúšobný komisár pre výkon TBS dráhových vozidiel môže byť zamestnancom výrobcu DV. Môže byť výrobca súčasne dráhovým podnikom? | O | N | Môže byť nie len dráhovým podnikom, ale aj prevádzkovateľom dráhy. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 20** Pôvodné znenie: K bodu 13: Počas obdobia pandémie cestujúci odmietali dodržiavať protipandemické opatrenia. Účelom úpravy ustanovenia je stanoviť právny základ na dodržiavanie prípadných protipandemických opatrení do budúcna za účelom zachovania zdravia a prípadného nešírenia vírusu v dopravných prostriedkoch a priestoroch určených pre cestujúcich. Navrhované znenie: K bodu 13: Počas obdobia pandémie cestujúci odmietali dodržiavať opatrenia vyhlásené počas pandémie. Účelom úpravy ustanovenia je stanoviť právny základ na dodržiavanie prípadných opatrení vyhlásených počas pandémie do budúcna za účelom zachovania zdravia cestujúcich a prípadného zníženia výskytu mikroorganizmov v dopravných prostriedkoch a priestoroch určených pre cestujúcich. odôvodnenie: Nesprávna (nelogická) predpona v slove = protipandemické, ktorá neguje, resp. otáča do protipólu zamýšľaný význam slova. Namiesto významu za niečo, pre niečo je použitý význam proti niečomu. Iné príklady: Školská dochádzka – proti školská dochádzka. Záhradnícke nožnice – proti záhradnícke nožnice. Teda: pandemické opatrenia – proti pandemické opatrenia. (pozn.: že je gramatika a výber cudzích slov mimo slovenský jazyk v slovenských zákonoch, je na pováženie v celom dokumente) Myslí sa významovo pre opatrenia počas nejakého stavu, nie proti nejakému stavu. Doplnenie „za účelom zachovania zdravia cestujúcich“ – spresnenie, inak nie je jasné o čom, o kom sa hovorí. Nahradenie spojenia „prípadného nešírenia vírusu v... “ spojením „prípadného zníženia výskytu mikroorganizmov v “ je reálnejšie v praxi a neobmedzuje sa na jeden biologický druh patogénu. Faktická pozn.: Bezpečnostné prvky v akomkoľvek systéme sa vytvárajú systémovo a neprenášajú sa na jednotlivcov a dokonca nezainteresovaných, ako je napr. cestujúci, ktorý sa zaplatí za prepravu a naňho prepravca zhodí vytváranie bezpečnostných prvkov. Toto má byť zabezpečené komplet prepravcom. Cestujúci nerieši vhodnosť materiálov, stavebné prvky, nosnosť, obmedzenie rýchlostí, osvetlenie, núdzové východy, hasenie požiaru... atď., tak isto sa nestará o čistenie všetkých zariadení, ako hmotných, tak iných, ako je napr. pitná voda, toto si tiež nezabezpečuje cestujúci, tak aj napr. o pranie a čistenie vzduchu od akéhokoľvek kontaminantu sa má starať prevádzkovateľ. Ten je zodpovedný za všetky bezpečnostné prvky. Že sa doteraz nejaké neriešili a nevytvorili, je systémový problém a úloha prevádzkovateľov, nie osôb využívajúcich akékoľvek služby akýchkoľvek prevádzkovateľov. Teda po vynálezoch kanalizácie, vodovodov, mydla, zabezpečovacích zariadení, klimatizácie ap., je na odborníkoch vyriešiť aj túto úlohu. Nie na spotrebiteľovi. Systémové vyriešenie tejto úlohy vyplýva z § 36 bod (2), písm. b) a písm. c) a bod (3), písm. b) a písm. c). | O | N | Použitá formulácia je správna. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 24** Pôvodné znenie: K bodu 39: Ustanovením sa v súlade s aplikačnou praxou umožňuje prizvať na výkon štátneho dozoru zamestnancov iných orgánov, právnických osôb alebo fyzické osoby, najmä expertov z dozorovanej činnosti. Návrh: K bodu 39: Ustanovením sa v súlade s aplikačnou praxou umožňuje prizvať na výkon štátneho dozoru zamestnancov iných orgánov, právnických osôb alebo fyzické osoby, najmä expertov z dozornej činnosti. odôvodnenie: Gramatika. | O | N | Formulácia je správna. Experti majú byť znalí z predmetnej dozorovanej činnosti. |
| **AZZZ SR** | **06 dôvodová správa, osobitná časť s. 24** Pôvodné znenie: K bodu 40: Ustanovením sa v súlade s aplikačnou praxou umožňuje prizvať na výkon štátneho dozoru zamestnancov iných orgánov, právnických osôb alebo fyzické osoby, najmä expertov z dozorovanej činnosti. navhrované znenie: K bodu 40: Ustanovením sa v súlade s aplikačnou praxou umožňuje prizvať na výkon štátneho dozoru zamestnancov iných orgánov, právnických osôb alebo fyzické osoby, najmä expertov z dozornej činnosti. Odôvodnenie: Gramatika. | O | N | Formulácia je správna. Experti majú byť znalí z predmetnej dozorovanej činnosti. |
| **AZZZ SR** | **§ 56 ods. 3 § 56 ods. 3 písm. k) pôvodné znenie** Pôvodné znenie: 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. Navrhované znenie: k) nápravné opatrenia pri porušení zmluvných podmienok, pri vzniku výnimočných okolností, ktoré ovplyvňujú dostupnosť verejného financovania, alebo ak príjmy manažéra infraštruktúry podľa § 55 ods. 2 druhá veta nie sú, alebo pravdepodobne nebudú v priebehu roka v rovnováhe s výdavkami na prevádzku železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, vrátane podmienok a postupov opätovného rokovania o zmluvných podmienkach alebo o predčasnom ukončení zmluvy. Odôvodnenie pripomienky: Cieľom doplnenia odseku 3 písm. k) je upresniť situácie, ktoré môžu nastať v priebehu rozpočtového roka a podporiť tak body uvedené v zákone o dráhach o zabezpečení financovania MI tak, aby mal vyrovnané hospodárenie (porovnaj § 55 ods. 2 a § 56 ods. 6 zákona o dráhach). ŽSR majú za to, že takáto explicitná formulácia poskytuje do budúcna väčší priestor pre hľadanie optimálnych riešení pre prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v meniacom sa externom makroekonomickom prostredí. § 55 ods. 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.“ § 56 ods. 6: „Vlastník železničnej infraštruktúry uhrádza 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.“ | O |  | Nad rámec návrhu zákona. Na predmetnú úpravu nie je dôvod. Vlastník infraštruktúry je závislý od finančných prostriedkov štátneho rozpočtu. Ak nie je dostatok financií na údržbu, modernizáciu, obnovu hľadá iné riešenia ako zabezpečiť prevádzku dráhy aj bez taxatívneho vymedzenia v legislatíve. Záujmom štátu ako vlastníka železničnej infraštruktúry je prevádzkovať dráhu. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 14 ods. 1 bod 4** Pôvodné znenie: Križovanie hlavných železničných tratí s pozemnými komunikáciami sa zriaďuje pre rýchlosť železničných vozidiel od 161 km.h-1 ako mimoúrovňové. Pri modernizácii existujúcich hlavných železničných tratí a vedľajších železničných tratí pre rýchlosť železničných vozidiel od 121 km.h-1 do 160 km.h-1 s denným rozsahom dopravného momentu vyšším ako 250 000 vozidiel počítaným za obdobie posledných dvoch ukončených kalendárnych rokov, stavebník existujúce úrovňové križovanie prestavia na mimoúrovňové križovanie, alebo ho zruší. Navrhované znenie / návrh úpravy: Križovanie nových hlavných železničných tratí s cestnými komunikáciami sa zriaďuje ako mimoúrovňové. Pri modernizácii existujúcich hlavných železničných tratí a vedľajších železničných tratí pre rýchlosť železničných vozidiel viac ako 120 km.h-1 alebo pri modernizácií križujúcich cestných komunikácií stavebník existujúce úrovňové križovanie prestavia na mimoúrovňové križovanie, alebo ho zruší. Pri modernizácii existujúcich hlavných železničných tratí, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete16) alebo pri modernizácií križujúcich cestných komunikácií, stavebník existujúce úrovňové križovanie prestavia na mimoúrovňové križovanie, alebo ho zruší. Odôvodnenie pripomienky: Zásadná pripomienka. O 210: Povoliť zriaďovanie úrovňových priecestí na tratiach s traťovou rýchlosťou vyššou ako 120 km.h-1 je výrazným ohrozením bezpečnosti železničnej dopravy. Ušetrené prostriedky nevynahradia vzniknuté riziká a následky zrážok koľajových vozidiel idúcich takýmito vysokými rýchlosťami s cestnými vozidlami bývajú tragické s priamymi škodami na ľudských životoch (či už užívateľov priecestí, zamestnancov dopravcov vo vlaku alebo cestujúcich) a značnými poškodeniami zariadení železničnej infraštruktúry respektíve koľajových vozidiel (viď napr. nehoda v Česku - Studénka 22.07.2015). Taktiež uvedený dopravný moment asi nespĺňa žiadna cestná komunikácia na Slovensku (v dôvodovej správe je uvedené číslo 2 500 a nie 250 000). O 230: Žiadame ponechať pôvodné znenie, nakoľko navrhovaná úprava vychádza z novo navrhovaného dopravného momentu, ktorého vstupné údaje nie sú správne a jeho výpočet nemá predloženú analýzu. Z textu dôvodovej správy nie je zrejmé, z akého časového obdobia bude do výpočtu dopravného momentu vkladaná intenzita železničnej dopravy. Je zrejmé, že pri modernizácii železničnej trate trvá príprava stavby približne 7 rokov a samotná realizácia 3 roky. To znamená, že až po 10 rokoch od zahájenia prípravy stavby bude železničná trať zmodernizovaná. Sme toho názoru, že po modernizácii bude intenzita železničnej dopravy vyššia, avšak aj potom bude z roka na rok kolísať. Z toho dôvodu by do výpočtu dopravného momentu mala byť zahrnutá intenzita železničnej dopravy stanovená na základe maximálnej kapacity železničnej trate. Tak isto upozorňujeme na skutočnosť, že intenzita cestnej dopravy každým rokom narastá. Pri zohľadnení týchto skutočností bude z navrhovaného výpočtu dopravného momentu vychádzať, že takmer každé priecestie aj pri modernizácii železničnej trate na rýchlosť menšiu ako 120 km/hod bude treba nahradiť mimoúrovňovým križovaním. Na základe uvedeného navrhujeme, aby sa k stanoveniu výpočtu dopravného momentu vypracovala riadna analýza. Až po vykonaní analýzy bude možné spustiť diskusiu o zavedení novo navrhovaného dopravného momentu do zákona. O 460: Umožnenie vybudovať križovanie dráh s pozemnými komunikáciami do rýchlosti 160 km.h-1 vrátane je zásadným krokom späť z hľadiska bezpečnosti účastníkov cestnej premávky a tiež železničnej dopravy. Zvýšenie rýchlostného limitu pre priecestia zabezpečené železničným priecestným zabezpečovacím zariadení (PZZ) výraznejšie obmedzuje cestnú premávku v oblasti priecestia, pretože sa predlžuje doba uzatvorenia PZZ pre vlaky s rýchlosťou menšou ako 160 km.h-1. Príklad: Traťová rýchlosť 120 km.h-1 Rýchlosť vlaku 120 km.h-1 80 km.h-1 Dĺžka pribl. úseku [m] 1516 1516 Počet vlakov/deň 30,00 70,00 Zatv/deň [s] 3661 12812 Zatv/deň 1 hod. 1 min 1 sek 3 hod. 33 min 32 sek Spolu [s] 16472,48 Zatv/deň spolu 4 hod. 34 min 32 sek Traťová rýchlosť 160 km.h-1 Rýchlosť vlaku 160 km.h-1 80 km.h-1 Dĺžka pribl. úseku [m] 2022 2022 Počet vlakov/deň 30,00 70,00 Zatv/deň [s] 3086,96 14405,83 Zatv/deň 51 min 27 sec 4 hod. 0 min 6 sek Spolu [s] 17492,80 Zatv/deň spolu 4 hod. 51 min 33 sek Tabuľka bola spracovaná na konkrétnom príklade priecestia, kde vo výpočtoch boli zohľadnené príslušné rýchlosti a priemerné počty vlakov (100 za deň, pri maximálnej rýchlosti 30 vlakov, pri rýchlosti 80 km.h-1 je to 70 vlakov). Tým pádom sa riziko stretu cestného a železničného vozidla zvyšuje, nehovoriac o fatálnych následkoch (viď nehoda na železničnom priecestí v Studénke v ČR dňa 22.07.2015). Táto skutočnosť neprispieva k naplneniu medzinárodnej „Vízie nula“, teda nulovej úmrtnosti pri dopravných nehodách a nulovému počtu ťažkých zranení pri dopravných nehodách na európskych cestách. Podľa Národnej stratégie SR pre bezpečnosť cestnej premávky 2021 - 2030, ktorá z tejto vízie vychádza, sa majú riziká odstraňovať a nie vytvárať. | Z | ČA | Na rozporovom konaní na úrovni štátnych tajomníkov bolo dohodnuté, že sa ponecháva pôvodné znenie a následne sa na ďalších stretnutiach upravia podmienky úrovňového križovania železničnej trate s pozemnými komunikáciami na základe porovnania s podmienkami v iných členských štátoch. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 90 ods. 1 písm. l) Čl. I bod 73 (§ 90 ods. 1 písm. l))** Pôvodné znenie: l) vydáva rozhodnutie o bezodkladnom zastavení dopravných služieb železničného podniku v súlade s § 85 ods. 25, Navrhované znenie: l) vydáva rozhodnutie o bezodkladnom zastavení dopravných služieb železničného podniku v súlade s § 86 ods. 25, Odôvodnenie pripomienky: Ide o chybný odkaz, je potrebné upraviť na § 86. | O | A |  |
| **AZZZ SR** | **§ 93 ods. 1 § 93 ods. 1 Pôvodné znenie** Pôvodné znenie: 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. Navrhované znenie: 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, ktoré nevznikli následkom ľudskej činnosti. Odôvodnenie pripomienok: Medzi incidenty patrí aj napríklad prejdenie návesti Stoj (v zmysle predpisu ŽSR Z 17 kategória C 4), ktoré zväčša vzniknú následkom ľudskej činnosti - nepozornosť rušňovodiča a pod. | O | N | Ide o transpozíciu smernice 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) v znení delegovaného rozhodnutia Komisie (EÚ) 2017/2075 zo 4. septembra 2017, ktorým sa nahrádza príloha VII k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú.v. EÚ L 295, 14.11.2017). Nie je možné meniť význam a účel ustanovenia smernice. |
| **AZZZ SR** | **§ 95 ods. 3 § 95 ods. 3 Pôvodné znenie** Pôvodné znenie: Manažér infraštruktúry a železničný podnik zo zisťovania príčin nehody vypracujú správu podľa prílohy č. 12 a zašlú ju vyšetrovaciemu orgánu a bezpečnostnému orgánu. Navrhované znenie: Manažér infraštruktúry a železničný podnik zo zisťovania príčin nehody vypracujú spoločnú správu podľa prílohy č. 12 a zašlú ju vyšetrovaciemu orgánu a bezpečnostnému orgánu. Ak sa manažér infraštruktúry a železničný podnik nedohodnú na príčine vzniku nehody, vypracuje každý z nich samostatnú správu a zašlú ju vyšetrovaciemu orgánu a bezpečnostnému orgánu. Odôvodnenie pripomienky: Takýto prípad v praxi často nastáva. | O |  | Nad rámec návrhu zákona. Transpozícia smernice 2012/34. Každý z týchto subjektov má povinnosť vypracovať správu z hľadiska svojej pôsobnosti. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 22 ods. 1 Čl. I bod 18 (§ 22 ods. 1)** Pôvodné znenie: Na trh a do prevádzky na dráhach možno uvádzať električkovlaky, električky, trolejbusy a koľajové vozidlá pre špeciálne dráhy schváleného typu. Typy električkovlakov, 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 členskom štáte a ak ide o vozidlo z tretieho štátu, na žiadosť dovozcu. Navrhované znenie: Na trh a do prevádzky na dráhach možno uvádzať električkovlaky, električky, trolejbusy a vozidlá špeciálnych dráh schváleného typu. Typy električkovlakov, električiek, trolejbusov a vozidiel špeciálnych dráh schvaľuje schvaľovací orgán podľa § 102 ods. 1 písm. s) na žiadosť výrobcu alebo splnomocneného zástupcu so sídlom v členskom štáte a ak ide o vozidlo z tretieho štátu, na žiadosť dovozcu. Odôvodnenie: Zjednotenie so zmenou v názve paragrafu. | O | N | Zmena terminológie je v bode 114 návrhu zákona. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 62 ods. 3 Čl. I bod 50 (§ 62 ods. 3)** Pôvodné znenie: Ustanovenia štvrtej časti sa nevzťahujú na a) siete električkových dráh a električky, ktoré sa používajú na 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 na týchto infraštruktúrach a slúžia pre ich vlastníkov na prevádzku nákladnej dopravy, vrátane vlečiek, d) železničné infraštruktúry a železničné vozidlá určené na miestne, historické alebo turistické účely. Navrhované znenie: Ustanovenia štvrtej a piatej časti sa nevzťahujú na a) siete električkových dráh a električky, ktoré sa používajú na 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 na týchto infraštruktúrach a slúžia pre ich vlastníkov na prevádzku nákladnej dopravy, vrátane vlečiek, d) železničné infraštruktúry a železničné vozidlá určené na miestne, historické alebo turistické účely. Odôvodnenie pripomienky: Zo súčasného zákona o dráhach jednoznačne nevyplývalo, že na žiadne dráhy uvedené v § 62 ods. 3 sa nevzťahovala okrem štvrtej aj piata časť zákona o dráhach. Podľa nášho názoru vzhľadom na nadväznosť štvrtej a piatej časti zákona o dráhach (obdobne obsahovo spolu súvisia aj týmito časťami zákona transponované právne akty EÚ) by bolo vhodné, aby sa na dráhy uvedené v § 62 ods. 3 zákona nevzťahovala aj piata časť zákona o dráhach. Ostatne aj smernice EP a Rady bezpečnosti č. 2016/798 umožňuje členským štátom udeliť výnimky pre rovnaké typy dráh (infraštruktúr) ako smernica EP a Rady č. 2016/797. | O | A | Negatívne vymedzenie upravené v piatej časti. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 32 ods. 4 Čl. I bod 36 (§ 32 ods. 4)** Pôvodné znenie: V § 32 ods. 4 sa za druhú vetu vkladá nová tretia veta, ktorá znie: „Zamestnanec prevádzkovateľa železničnej dráhy a železničného podniku je povinný zúčastňovať sa pravidelného preškolenia najmenej dvakrát ročne a podrobiť sa raz za tri roky periodickému preskúšaniu.“. Návrhované znenie: Zamestnanec prevádzkovateľa železničnej dráhy a železničného podniku je povinný zúčastňovať sa pravidelného preškolenia najmenej dvakrát ročne a podrobiť sa raz za tri roky periodickému preskúšaniu. Na oboznamovanie a pravidelnosť oboznamovania zamestnancov s predpismi na zaistenie BOZP sa vzťahujú osobitné predpisy. Odôvodnenie pripomienky: Návrh na odstránenie možnej kolízie so zákonom č. 124/2006 Z. z. o BOZP. | O | N | Povinnosť absolvovať BOZP vyplýva zo zákona č. 124/2006 Z. z., nie je možné duplicitne upravovať. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 70 ods. 8 Čl. I bod 56 (§70 ods. 8)** Pôvodné znenie: Výnimka podľa odseku 5 písm. a) až c) a e) nadobúda platnosť a môže sa uplatňovať až po schválení Európskou komisiou. Žiadosť o schválenie výnimky predkladá Európskej komisii ministerstvo. Prílohou žiadosti sú doklady podľa odseku 7 druhej vety. Kým Európska komisia neschváli výnimku, môžu sa bezodkladne uplatňovať alternatívne ustanovenia uvedené v žiadosti. Ak Európska komisia neschváli výnimku do štyroch mesiacov odo dňa podania žiadosti a úplného súboru dokumentácie, výnimka sa považuje za schválenú. Navrhované znenie: Výnimka podľa odseku 5 písm. a) až c) a e) nadobúda platnosť a môže sa uplatňovať až po schválení Európskou komisiou. Žiadosť o schválenie výnimky predkladá Európskej komisii ministerstvo. Prílohou žiadosti sú doklady podľa odseku 7 druhej vety. Kým Európska komisia neschváli výnimku, môžu sa bezodkladne uplatňovať alternatívne ustanovenia uvedené v žiadosti. Ak Európska komisia nerozhodne o výnimke do štyroch mesiacov odo dňa podania žiadosti a úplného súboru dokumentácie, výnimka sa považuje za schválenú.“. Odôvodnenie pripomienky: Podľa čl. 7 ods. 7 smernice EP a Rady č.2016/797: „Komisia vydá svoje rozhodnutie do štyroch mesiacov od predloženia žiadosti spolu s úplnou dokumentáciou. Ak sa takéto rozhodnutie nevydá, žiadosť sa považuje za schválenú.“ Obdobne je uvedené aj v anglickom znení predmetného ustanovenia smernice: „The Commission shall give its decision within four months of submission of the request supported by the complete file. In the absence of such a decision, the request shall be deemed to have been accepted.“ | O | A |  |
| **AZZZ SR** | **§ 92 Nadpis pred § 92 Pôvodné znenie** Pôvodné znenie: Vyšetrovanie nehôda mimoriadnych udalostí Navrhované znenie: Vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí Odôvodnenie pripomienok: Chýba medzera. | O |  | Nad rámec návrhu zákona. Chyba iba v konsolidovanom znení. V platnom znení je to správne. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 1 § 20 ods. 4 Čl. I bod 14 (§ 20 ods. 4)** Pôvodné znenie: Železničné vozidlo je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po železničnej dráhe a skladá sa z jedného alebo z viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo z častí týchto subsystémov. Navrhované znenie / návrh úpravy: Železničné vozidlo je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je schopné jazdy/vhodné k jazde na vlastných kolesách po železničnej dráhe a skladá sa z jedného alebo z viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo z častí týchto subsystémov. Odôvodnenie pripomienky: Vyššie navrhnutú úpravu navrhujeme z toho dôvodu, že podľa nášho názoru výstižnejšie charakterizuje pojem „vozidlo“ podľa čl. 2 ods. 3 smernice o interoperabilite železničného systému. Porovnaj iné jazykové verzie: („‘vehicle’ means a railway vehicle suitable for circulation on wheels on railway lines, with or without traction; a vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems; „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann; ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen; „vozidlem“ železniční vozidlo, které je vhodné k provozování po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez n; vozidlo se skládá z jednoho či více strukturálních a funkčních subsystémů;“) V slovenskej právnej terminológií sa pojem spôsobilosť spája s vlastnosťou osoby, resp. veci, ktorá spĺňa podmienky na výkon činnosti, prevádzku a pod. Železničné vozidlo je však železničným vozidlom už pred tým ako je preukázaná jeho spôsobilosť na prevádzku, a to nie len z technického, ale aj z právneho hľadiska. Napr. § 91 ods. 1 vyhl. č 351/2010 Z. z. sa schvaľuje technická spôsobilosť železničných vozidiel. Ak by sme však doslovne vzali definíciu uvedenú v § 20 ods. 4 zákona o dráhach, tak pred overením spôsobilosti by vlastne „železničné vozidlo“ nebolo z právneho hľadiska „železničným vozidlom“. | O | N | Vozidlá sú technicky spôsobilé alebo nespôsobilé. |
| **AZZZ SR** | **§ 16** Pripomienka k návrhu novely zákona č. 514/2009 Z.z. Pôvodné znenie § 16 Práva a povinnosti dopravcu a cestujúcich Navrhované znenie / návrh úpravy § 16 Práva a povinnosti dopravcu, a cestujúcich a iných osôb v doprave Odôvodnenie pripomienky Navrhujeme v Zákone č. 514/2009 Z. z. upraviť názov paragrafu, najmä vzhľadom na bod (3) „Každý je povinný v doprave na dráhe...“, ktorý sa z kontextu vzťahuje aj na iné osoby, ako sú napríklad rodinní príslušníci čakajúci na cestujúcich v staniciach, zamestnanci dodávateľských firiem, osoby pohybujúce sa či už oprávnene alebo neoprávnene v obvode dráhy a pod. | O |  | Nad rámec návrhu zákona. Povinnosti cestujúcich sa presúvajú do pripravovaného zákona o verejnej osobnej doprave. Nadpis sa upraví v rámci tohto zákona. |
| **AZZZ SR** | **§ 21 ods. 14 Pripomienka k návrhu novely zákona č. 514/2009 Z.z.** Pripomienka k návrhu novely zákona č. 514/2009 Z.z. Pôvodné znenie Objednávateľ dopravných služieb určí v prílohe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme rozsah ekonomicky oprávnených nákladov, ktoré budú uznané v rámci plnenia záväzku dopravcu vyplývajúceho zo zmluvy. Navrhované znenie / návrh úpravy Objednávateľ dopravných služieb určí v prílohe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme rozsah ekonomicky oprávnených nákladov, ktoré budú uznané v rámci plnenia záväzku dopravcu vyplývajúceho zo zmluvy. Odôvodnenie pripomienky Úprava znenia. | O |  | Nad rámec návrhu zákona. Zároveň sa celý § 21 presúva do pripravovaného zákona o verejnej osobnej doprave. |
| **AZZZ SR** | **Čl. Čl. III bod 43 § 42 ods. 2 Pripomienka k návrhu novely zákona č. 514/2009 Z.z.** Pripomienka k návrhu novely zákona č. 514/2009 Z.z. Pôvodné znenie Za priestupok podľa odseku 1 a) písm. a) až h) sa uloží pokuta od 50 eur do 500 eur, b) písm. i) sa uloží pokuta od 100 eur do 1 000 eur a možno uložiť zákaz činnosti až na dva roky, c) písm. j) a k) sa uloží pokuta od 50 eur do 200 eur, d) písm. l) sa uloží pokuta od 50 eur do 500 eur a možno uložiť zákaz činnosti až do jedného roka, e) písm. m) sa uloží pokuta od 100 eur do 1 000 eur a možno uložiť zákaz činnosti až do troch rokov, a ak nehodu spôsobil pod vplyvom alkoholu, inej návykovej látky alebo lieku, ktorý znížil schopnosť viesť dráhové vozidlo, pokuta až do 5 000 eur a zákaz činnosti až do piatich rokov, f) písm. n) sa uloží pokuta od 100 eur do 500 eur. Návrh: 2) Za priestupok podľa odseku 1 a) písm. a) až h) sa uloží možno uložiť pokutau od 50 eur do 500 eur, b) písm. i) sa uloží možno uložiť pokutau od 100 eur do 1 000 eur a možno uložiť zákaz činnosti až na dva roky, c) písm. j) a k) sa uloží možno uložiť pokutau od 50 eur do 200 eur, d) písm. l) sa uloží možno uložiť pokutau od 50 eur do 500 eur a možno uložiť zákaz činnosti až do jedného roka, e) písm. m) sa uloží možno uložiť pokutau od 100 eur do 1 000 eur a možno uložiť zákaz činnosti až do troch rokov, a ak nehodu spôsobil pod vplyvom alkoholu, inej návykovej látky alebo lieku, ktorý znížil schopnosť viesť dráhové vozidlo, pokuta až do 5 000 eur a zákaz činnosti až do piatich rokov, f) písm. n) sa uloží možno uložiť pokutau od 100 eur do 500 eur. Odôvodnenie pripomienky V zmysle listu ŽSR č. 25915/2020/O440-16 zo dňa 15.06.2020. Pripomienku aj teraz podporili ZSSK Slovensko, a. s., ZSSK CARGO Slovakia, a. s., AROS asociácia železničných dopravcov Slovenska. | O | N | V návrhu je upravená možnosť uloženia zákazu činnosti z dôvodu, ako je uvedené v dôvodovej správe, aby rušňovodič nebol neadekvátne postihnutý aj sankciou zákazu činnosti, pokiaľ ide o menšie porušenia, ktoré neboli nehodami, čím dochádzalo k nevýznamnému dopadu na plynulosť dopravy. Upraviť iba možnosť uloženia pokuty znamená zmariť preventívnu a represívnu funkciu sankcie. |
| **AZZZ SR** | **§ 21 ods. 15 Pripomienka k návrhu novely zákona č. 514/2009 Z.z.** Pripomienka k návrhu novely zákona č. 514/2009 Z.z. pôvodné znenie: Poskytnutú náhradu za preukázateľnú stratu možno použiť len na plnenie záväzku zo zmluv o dopravných službách vo verejnom záujme. Návrh: Poskytnutú náhradu za preukázateľnú stratu možno použiť len na plnenie záväzku zo zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme. odôvodnenie: Gramatika. | O |  | Nad rámec návrhu zákona. § 21 sa presúva do pripravovaného zákona o verejnej osobnej doprave. |
| **AZZZ SR** | **Čl. 3, bod43 § 28 ods. 1 Pripomienka k návrhu novely zákona č. 514/2009 Z.z.** Pripomienka k návrhu novely zákona č. 514/2009 Z.z. Pôvodné znenie: Harmonizované doplnkové osvedčenie (ďalej len "osvedčenie") je doklad, v ktorom sa uvádzajú trate alebo traťové úseky, na ktorých je jeho držiteľ oprávnený viesť vlak a železničné vozidlá. V osvedčení sa uvádzajú údaje podľa prílohy č. 1. Návrh: Harmonizované doplnkové osvedčenie (ďalej len "osvedčenie") je doklad, v ktorom sa uvádzajú trate alebo traťové úseky, na ktorých je jeho držiteľ oprávnený viesť vlak a železničné vozidlá. V osvedčení sa uvádzajú údaje podľa prílohy č. 1. V osvedčení môžu byť uvedené trate alebo traťové úseky aj opisom z iného platného osvedčenia, na ktorých je jeho držiteľ oprávnený viesť vlak a železničné vozidlá. odôvodnenie: Žiadame doplniť vetu, ktorá nemení význam HDO, ale rozširuje a umožňuje využiť aktívne poznanie traťových pomerov uvedené v inom HDO. Vzhľadom na nedostatok rušňovodičov, rušňovodiči migrujú medzi viacerými dopravcami, alebo MI a pritom jazdia po tých istých tratiach. Poznanie železničnej infraštruktúry majú aktívne, a preto by malo stačiť do nového HDO toto poznanie trate zapísať podľa HDO (kópie) iného dopravcu. | O | N | Transpozícia smernice o certifikácií rušňovodičov. Navrhované znenie je v rozpore s touto smernicou. |
| **AZZZ SR** | **Celému materiálu** V celej textácií je používaný pojem „pracovníci“. Vhodnejší je použiť pojem „zamestnanci“. | O | N | V celej textácií sú používané oba pojmy. Nie vždy musí ísť o zamestnanca. Môže to byť zamestnanec subdodávateľa, ktorý si tiež má plniť povinnosti dané zákonom. |
| **BSK** | **Čl. Čl. III § § 11 ods. 6** K bodu 6: Žiadame za slová „štatutárny zástupca alebo najmenej jeden člen štatutárneho orgánu“ doplniť slová „ žiadateľa o licenciu“ z dôvodu upresnenia. | O | A |  |
| **BSK** | **Čl. Čl. I § § 110 ods. 95** k bodu 95: Žiadame ponechať slová „alebo v priestupkovom konaní sankcia zákazu činnosti“. Vypustením týchto slov bezpečnostný orgán nebude oprávnený podľa § 25 ods. 7 zákona č. 513/2009 Z.z. odňať preukaz na vedenie dráhového vozidla v prípadoch, keď v priestupkovom konaní podľa § 42 ods. 2 písm. b) a e) zákona č. 514/2009 Z.z. je bezpečnostný orgán povinný uložiť sankciu zákazu činnosti. | Z | A |  |
| **BSK** | **Čl. Čl. I § § 25 ods. 25** Žiadame slová „odseku 3“ nahradiť slovami „odseku 4“ a do prvej vety navrhovaného textu za slovo „podľa“ doplniť slová „odseku 4“ v súlade s novým prečíslovaním odsekov | O | A |  |
| **Dopravný úrad** | **Čl. I § § 90 ods. 1 písm. l)** Je potrebné opraviť číslo paragrafu „§ 85 ods. 25“ za číslo paragrafu „§ 86 ods. 25“. Odôvodnenie Legislatívno-technická pripomienka. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | A |  |
| **Dopravný úrad** | **Čl. I § 90 ods. 1 písm. l)** Navrhujeme slovné spojenie „rozhodnutie o bezodkladnom zastavení dopravných služieb bezpečnostného podniku“ nahradiť slovným spojením „rozhodnutie o bezpečnostných opatreniach“. Odôvodnenie Ide o zosúladenie ustanovenia so znením celého rozsahu ustanovenia § 86 ods. 25 zákona o dráhach. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | A |  |
| **Dopravný úrad** | **Čl. III § 43 ods. 10 písm. d)** Navrhujeme upraviť skloňovanie nasledovne: „d) nezabezpečila, aby koľajové vozidlá, ktoré zachádzajú na železničnú infraštruktúru viedla osoba, ktorá je držiteľom preukazu podľa § 26 alebo podľa osobitného predpisu.11aa)“. Odôvodnenie Legislatívno-technická pripomienka. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | A |  |
| **Dopravný úrad** | **Čl. III § 43 ods. 10 písm. b)** Navrhujeme upraviť skloňovanie nasledovne: „b) nezabezpečila, aby jednotlivé činnosti pri poskytovaní dopravných služieb vykonávali osoby, ktoré spĺňajú požiadavky odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti (§ 10a ods. 3),“. Odôvodnenie Legislatívno-technická pripomienka. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | A |  |
| **Dopravný úrad** | **Čl. II bod 9.** Navrhujeme vypustiť slovné spojenie „pre železničnú dráhu“. Odôvodnenie Technický preukaz dráhového vozidla pre železničnú dráhu sa už nevydáva, na základe čoho nie je odôvodnená ani táto časť položky správneho poplatku. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | A |  |
| **Dopravný úrad** | **Čl. II bod 26 a 28** Navrhujeme znenie položky 203 písm. a) nahradiť navrhovaným znením položky 203 písm. f) a to nasledovne: V Prílohe Sadzobník správnych poplatkov časti VI. DOPRAVA v položke 203 písm. a) znie: „a) Vydanie oprávnenia podnikateľovi podľa osobitných predpisov na výkon určených činností v oblasti určených technických zariadení na dráhach za každú činnosť alebo činnosť zvárania alebo nedeštruktívneho skúšania 200 eur“.“ Bod 28 navrhujeme vypustiť. Odôvodnenie Navrhovaným znením Dopravný úrad navrhuje ponechať len jednu - pevnú sumu správneho poplatku za vydanie oprávnenia podnikateľovi podľa osobitných predpisov na výkon určených činností v oblasti určených technických zariadení na dráhach, v ktorom by bolo zahrnuté aj preskúmanie jeho odbornej spôsobilosti, namiesto dvoch poplatkov, za preskúmanie odbornej spôsobilosti aj vydanie oprávnenia, aby podnikateľom nevznikala v súčasnej náročnej ekonomickej situácii nadmerná finančná záťaž. Poplatok vo výške 200 eur pokryje personálne, aj materiálno-technické náklady štátu za preskúmanie odbornej spôsobilosti, aj vydanie oprávnenia. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | A |  |
| **Dopravný úrad** | **Čl. II bod 12.** Navrhujeme zvýšenie správneho poplatku a to nasledovne: „V prílohe Sadzobník správnych poplatkov časti VI. DOPRAVA položke 71 písm. i) sa suma „40 eur“ nahrádza sumou „100 eur“.“ Odôvodnenie Pri uvedenej položke ide o správny poplatok, ktorého výšku je potrebné navýšiť z dôvodu adekvátnej kompenzácie vynaložených personálnych a materiálno-technických nákladov štátu za vykonanie daného úkonu. Výška daných nákladov vplyvom času, po ktorý tento poplatok nebol menený narástla, pričom jeho navrhovaná výška, najmä po znížení pri elektronických podaniach, nepokryje súčasné výdavky štátu na vykonanie tohto spoplatňovaného úkonu. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | N | Vzhľadom na povinnosť znižovania negatívnych vplyvov na podnikateľské prostredie vyplývajúce z Agendy lepšej regulácie nie je možné, s prihliadnutím na fakt, že v návrhu zákona už boli čiastočne akceptované zvýšenia niektorých poplatkov, navýšiť ďalšie správne poplatky. Lepšia regulácie je totiž kľúčovým predpokladom pre hospodársky rast, konkurencieschopnosť krajiny a zvyšovanie životnej úrovne jej obyvateľov. Okrem iného je nevyhnutné prihliadať aj na už existujúce na zaťaženie dráhových podnikov rastúcimi cenami energií a ďalších služieb s tým spojených. Zároveň je nevyhnutné prihliadať aj na fakt, že dráhová doprava je environmentálne najpriaznivejším druhom dopravy a zvyšovanie poplatkov by ju mohlo znevýhodniť pred inými druhmi dopravy, ktoré majú výrazne negatívny vplyv na životné prostredie, ako napr. cestná doprava. |
| **Dopravný úrad** | **Čl. II bod 13.** Navrhujeme zvýšenie správneho poplatku a to nasledovne: „V prílohe Sadzobník správnych poplatkov časti VI. DOPRAVA položke 71 písm. j) sa suma „15 eur“ nahrádza sumou „50 eur“.“ Odôvodnenie Pri uvedenej položke ide o správny poplatok, ktorého výšku je potrebné navýšiť z dôvodu adekvátnej kompenzácie vynaložených personálnych a materiálno-technických nákladov štátu za vykonanie daného úkonu. Výška daných nákladov vplyvom času, po ktorý tento poplatok nebol menený narástla, pričom jeho navrhovaná výška, najmä po znížení pri elektronických podaniach, nepokryje súčasné výdavky štátu na vykonanie tohto spoplatňovaného úkonu. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | N | Vzhľadom na povinnosť znižovania negatívnych vplyvov na podnikateľské prostredie vyplývajúce z Agendy lepšej regulácie nie je možné, s prihliadnutím na fakt, že v návrhu zákona už boli čiastočne akceptované zvýšenia niektorých poplatkov, navýšiť ďalšie správne poplatky. Lepšia regulácie je totiž kľúčovým predpokladom pre hospodársky rast, konkurencieschopnosť krajiny a zvyšovanie životnej úrovne jej obyvateľov. Okrem iného je nevyhnutné prihliadať aj na už existujúce na zaťaženie dráhových podnikov rastúcimi cenami energií a ďalších služieb s tým spojených. Zároveň je nevyhnutné prihliadať aj na fakt, že dráhová doprava je environmentálne najpriaznivejším druhom dopravy a zvyšovanie poplatkov by ju mohlo znevýhodniť pred inými druhmi dopravy, ktoré majú výrazne negatívny vplyv na životné prostredie, ako napr. cestná doprava. |
| **Dopravný úrad** | **Čl. II bod 14.** Navrhujeme zvýšenie správneho poplatku a to nasledovne: „V prílohe Sadzobník správnych poplatkov časti VI. DOPRAVA položke 71 písm. k) sa slovo „Zaevidovanie“ nahrádza slovom „Zaregistrovanie“, vypúšťa sa slovo „národného“ a suma „40 eur“ sa nahrádza sumou „100 eur“.“ Odôvodnenie Pri uvedenej položke ide o správny poplatok, ktorého výšku je potrebné navýšiť z dôvodu adekvátnej kompenzácie vynaložených personálnych a materiálno-technických nákladov štátu za vykonanie daného úkonu. Výška daných nákladov vplyvom času, po ktorý tento poplatok nebol menený narástla, pričom jeho navrhovaná výška, najmä po znížení pri elektronických podaniach, nepokryje súčasné výdavky štátu na vykonanie tohto spoplatňovaného úkonu. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | ČA | Vzhľadom na povinnosť znižovania negatívnych vplyvov na podnikateľské prostredie vyplývajúce z Agendy lepšej regulácie nie je možné, s prihliadnutím na fakt, že v návrhu zákona už boli čiastočne akceptované zvýšenia niektorých poplatkov, navýšiť ďalšie správne poplatky. Lepšia regulácie je totiž kľúčovým predpokladom pre hospodársky rast, konkurencieschopnosť krajiny a zvyšovanie životnej úrovne jej obyvateľov. Okrem iného je nevyhnutné prihliadať aj na už existujúce na zaťaženie dráhových podnikov rastúcimi cenami energií a ďalších služieb s tým spojených. Zároveň je nevyhnutné prihliadať aj na fakt, že dráhová doprava je environmentálne najpriaznivejším druhom dopravy a zvyšovanie poplatkov by ju mohlo znevýhodniť pred inými druhmi dopravy, ktoré majú výrazne negatívny vplyv na životné prostredie, ako napr. cestná doprava. |
| **Dopravný úrad** | **Čl. II bod 11.** Navrhujeme zvýšenie správnych poplatkov a zmenu znenia písmena h) a to nasledovne: „e) Zmena registrovaných údajov subjektov železničného vozidla 100 eur h) Zrušenie povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo zmena alebo zrušenie povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky 100 eur.“. Odôvodnenie Pri uvedených položkách ide o správne poplatky, ktorých výšku je potrebné navýšiť z dôvodu adekvátnej kompenzácie vynaložených personálnych a materiálno-technických nákladov štátu za vykonanie daných úkonov. Výška daných nákladov vplyvom času, po ktorý tieto poplatky neboli menené narástla, pričom ich navrhovaná výška, najmä po znížení pri elektronických podaniach, nepokryje súčasné výdavky štátu na vykonanie týchto spoplatňovaných úkonov. Zároveň navrhujeme z položky vypustiť správny poplatok za zmenu povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh, nakoľko v súlade s legislatívou Európskej únie nedochádza k zmene povolenia, ale vždy len k vydaniu nového povolenia. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | ČA | Vzhľadom na povinnosť znižovania negatívnych vplyvov na podnikateľské prostredie vyplývajúce z Agendy lepšej regulácie nie je možné, s prihliadnutím na fakt, že v návrhu zákona už boli čiastočne akceptované zvýšenia niektorých poplatkov, navýšiť ďalšie správne poplatky. Lepšia regulácie je totiž kľúčovým predpokladom pre hospodársky rast, konkurencieschopnosť krajiny a zvyšovanie životnej úrovne jej obyvateľov. Okrem iného je nevyhnutné prihliadať aj na už existujúce na zaťaženie dráhových podnikov rastúcimi cenami energií a ďalších služieb s tým spojených. Zároveň je nevyhnutné prihliadať aj na fakt, že dráhová doprava je environmentálne najpriaznivejším druhom dopravy a zvyšovanie poplatkov by ju mohlo znevýhodniť pred inými druhmi dopravy, ktoré majú výrazne negatívny vplyv na životné prostredie, ako napr. cestná doprava. |
| **Dopravný úrad** | **Čl. II bod 17.** Slovo „písmenami“ navrhujeme nahradiť slovom „písmenom“. Odôvodnenie Legislatívno-technická pripomienka. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | A |  |
| **Dopravný úrad** | **Čl. I § 22a** V § 22a navrhujeme za odsek 2 vložiť nové odseky 3 až 5, ktoré znejú: „3) Povolenie typu železničného vozidla na miestne, historické alebo turistické účely a typu železničného vozidla pre vlečky sa nevyžaduje, ak už bol povolený tento typ vozidla na sieti v Slovenskej republike. 4) Ak železničné vozidlo na miestne, historické alebo turistické účely alebo železničné vozidlo pre vlečky prestalo spĺňať požiadavky pre vydanie povolenia na uvedenie do prevádzky alebo pre povolenie typu železničného vozidla, bezpečnostný orgán povolenie zmení alebo zruší. 5) Bezpečnostný orgán môže povolenie na uvedenie do prevádzky alebo povolenie typu železničného vozidla zmeniť alebo zrušiť na základe odôvodnenej žiadosti držiteľa vozidla alebo držiteľa povolenia pre typ vozidla.“ V súvislosti s doplnením § 22a o navrhované nové odseky 3 až 5 navrhujeme zároveň upraviť aj znenie § 103 ods. 2 písm. o) zákona o dráhach a to nasledovne: „o) vydáva, mení, zrušuje a odníma povolenie na uvedenie železničného vozidla do prevádzky alebo na trh a povolenie typu železničného vozidla.“. Odôvodnenie Je potrebné jednoznačne legislatívne zadefinovať ako bude bezpečnostný orgán postupovať v prípade, ak vozidlo disponuje povolením typu na sieť Slovenskej republiky podľa § 78 ods. 1 zákona o dráhach alebo mu bol typ vozidla na sieti v Slovenskej republike povolený v minulosti podľa predchádzajúcej právnej úpravy. Dopravný úrad zastáva názor, že ak už bol raz povolený typ vozidla na sieti v Slovenskej republike, je pre žiadateľa zbytočnou administratívnou a finančnou záťažou, aby musel absolvovať povoľovacie konanie pre účely povolenia typu železničného vozidla na miestne, historické alebo turistické účely alebo pre vlečky. Zároveň je potrebné doplniť aj absentujúcu zákonnú možnosť zrušenia a odňatia, ako aj zmeny povolenia na uvedenie do prevádzky alebo povolenia typu železničného vozidla, ak železničné vozidlo na miestne, historické alebo turistické účely alebo železničné vozidlo pre vlečky prestalo spĺňať požiadavky, na základe ktorých mu bolo toto povolenie vydané, ako aj prípady, kedy je potrebné rozhodnúť o zmene alebo zrušení takéhoto povolenia na základe odôvodnenej žiadosti jeho držiteľa. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | A |  |
| **Dopravný úrad** | **Čl. I § 26 ods. 2 písm. a)** V § 26 ods. 2 písm. a) navrhujeme upraviť znenie navrhovaného odseku a) a to nasledovne: „a) je najmenej 10 rokov držiteľom preukazu na vedenie príslušného druhu dráhového vozidla, ak ide o skúšobného komisára oprávneného vykonávať praktickú skúšku uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla; je držiteľom príslušného osvedčenia o odbornej spôsobilosti, ak ide o skúšobného komisára oprávneného vykonávať technicko – bezpečnostnú skúšku dráhových vozidiel,“. Odôvodnenie Skúšobný komisár, ktorý vykonáva skúšku z vedenia dráhového vozidla, by mal byť držiteľom preukazu na konkrétny druh dráhového vozidla, z ktorého skúšku vykonáva, rovnako tak platí v prípade osvedčenia odbornej spôsobilosti pri vykonávaní technicko-bezpečnostnej skúšky konkrétneho dráhového vozidla. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | N | Nie je potrebné uvádzať. Podrobnosti o odbornej príprave a overovaní osobitnej odbornej spôsobilosti skúšobných komisárov sú ustanovené vo vyhláške č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe. |
| **Dopravný úrad** | **Čl. I § 86 ods. 25** V § 86 ods. 25 navrhujeme za slová „bezpečnostné riziko,“ vložiť slovné spojenie „bezodkladne, bez ďalšieho konania podľa osobitného predpisu29,“. Odôvodnenie Navrhujeme legislatívne jasne zadefinovať, pre vylúčenie akýchkoľvek pochybností, skutočnosť, že vydaniu bezpečnostných opatrení nepredchádza správne konanie a správny orgán nie je povinný aplikovať procesné práva účastníka konania, napr. podľa § 33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov. Dopravný úrad považuje túto pripomienku za obyčajnú. | O | N | Ak bezpečnostný orgán pri výkone dohľadu zistí bezpečnostné riziko má bezodkladne uplatniť bezpečnostné opatrenia a informovať agentúru. To znamená, že informovať agentúru má až po vydaní rozhodnutia o dočasnom opatrení, ktoré však má byť vydané bezodkladne. Pojem bezodkladne bol vyložený ako lehota, ktorá nepresiahne 7 dní (názor Najvyššieho súdu Slovenskej republiky v rozhodnutí sp.zn. 5 Tdo 32/2012, podľa ktorého pod pojmom bez zbytočného odkladu (bezodkladne) treba rozumieť v lehote spravidla pár dní (max. 5-7 dní)...). Je nevyhnutné zároveň konštatovať, že záruky a práva, ktoré sú zakotvené v trestnom konaní je nevyhnutné poskytnúť aj subjektu, voči ktorému je vyvodzovaná administratívnoprávna zodpovednosť. Európsky súd pre ľudské práva ako aj Najvyšší súd Slovenskej republiky vo svojich rozhodnutiach uviedli, že nie je podstatná klasifikácia protiprávneho konania na správne delikty a trestné činy podľa vnútroštátneho práva, stačí, aby predmetné protiprávne konanie bolo vo svojej podstate „trestné“ z pohľadu Dohovoru o ochrane ľudských práv a základných slobôd alebo aby zodpovednej osobe mohla byť uložená sankcia, ktorá pre svoju povahu a stupeň prísnosti patrí vo všeobecnosti do „trestnej“ sféry. Základnými právami je aj právo na spravodlivý proces, ktorého obsahom je právo na spravodlivú ochranu, na spravodlivé a zákonné prejednanie veci či rešpektovanie prezumpcie neviny. Z vyššie uvedených dôvodov nie je možné informovať agentúru iba na základe zistení z výkonu dohľadu, pretože tieto zistenia je nevyhnutné relevantne preukázať načo slúži práve konanie, na ktoré má účastník podľa vyššie uvedeného právo. Aby sa však účel zabezpečenia bezpečnosti naplnil bolo uvedené ustanovenie doplnené, že podané opravné prostriedky nemajú odkladný účinok. Z tohto dôvodu, keď bezpečnostný orgán vydá maximálne do siedmich dní rozhodnutie a následne informuje agentúru, účel zaručenia bezpečnosti bude zachovaný a nebudú porušované práva účastníkov konania. |
| **DPB, a.s.** | **§ 14 ods. 7 513/2009** DPB navrhuje formulovať znenie odseku nasledovne: Ak ide o električkovú dráhu, trolejbusovú dráhu alebo špeciálnu alebo o trolejbusovú dráhu, ktorá používa cestnú pozemnú komunikáciu, úrovňový styk dráhy a cestnej pozemnej komunikácie sa neoznačuje ani nezabezpečuje. Ak sa vo vyznačenom jazdnom pruhu pozemnej komunikácie určenom pre cestnú premávku prevádzkuje aj električková dráha, trolejbusová dráha alebo trolejbusovej špeciálna dráha, na prevádzkovanie dopravy na tejto dráhe sa vzťahujú pravidlá cestnej premávky. 7) Odôvodnenie: DPB ako prevádzkovateľ dráhy má záujem precizovať znenie uvedeného ustanovenia, tak aby ho bolo možné vykladať jednoznačne. | O | A |  |
| **DPB, a.s.** | **§ 20 ods. 8 513/2009** DPB navrhuje upraviť formuláciu doplnením slova "môže" nasledovne: (8) Trolejbus je dráhové vozidlo s vlastným pohonom, ktoré je spôsobilé na jazdu po trolejbusovej dráhe, môže využívať napájanie z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy a jeho pohyb môže byť závislý od napájania z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy. Odôvodnenie: precizovanie ustanovenia | O | N | V pôvodnom ustanovení nie je uvedené, že trolejbus využíva napájanie z trakčného vedenia trolejbusov dráhy nepretržite. Pod navrhované ustanovenie by mohli spadať aj iné dopravné prostriedky ako trolejbusy. |
| **DPB, a.s.** | **§ 25 ods. 3 písm. c) bod 1 513/2009** DPB navrhuje upraviť vek na vydanie preukazu na vedenie dráhového vozidla - trolejbusu: Bezpečnostný orgán vydá preukaz na vedenie dráhových vozidiel alebo preukaz na riadenie chodu lanovej dráhy tomu, kto splnil tieto požiadavky: c) dosiahol vek 1. 21 rokov, ak ide o vedenie trolejbusu Odôvodnenie: žiadame o zosúladenie s § 78 ods. 8 zákona č. 8/2009 Z. z., kde vodičské oprávnenie skupiny D môže získať žiadateľ už vo veku 21 rokov. | O | A |  |
| **DPB, a.s.** | **§ 30 ods. 1 písm. m) 513/2009** DPB navrhuje upraviť znenie doplneného ustanovenia doplnením slov "na požiadanie" a upravením slova "poskytovať" na slovo "poskytnúť": Prevádzkovateľ dráhy je povinný na požiadanie poskytnúť regulačnému orgánu informácie a údaje potrebné na preskúmanie trvania podmienok, za ktorých bolo povolenie na prevádzkovanie dráhy vydané. Odôvodnenie: Z uvedeného ustanovenia nie je zrejmá periodicita a ani rozsah údajov, ktoré sa majú predkladať na preskúmanie trvania podmienok, za ktorých bolo povolenie na prevádzkovanie dráhy vydané. | O | ČA | Skutočnosť, že tieto informácie sa poskytujú na požiadanie vyplýva z kontextu. |
| **DPB, a.s.** | **§ 30 ods. 1 písm. c) 513/2009** DPB navrhuje upraviť znenie vypustením slova "jednotlivé" a nahradením tohto slova slovom "odborné". (1) Prevádzkovateľ dráhy je povinný zabezpečiť, aby odborné činnosti prevádzkovania dráhy vykonávali len zamestnanci, ktorí spĺňajú požiadavky odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti na výkon práce na dráhe, Odôvodnenie: Je neprimerané požadovať, aby požiadavky odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti museli spĺňať aj zamestnanci, ktorí vykonávajú vyslovene iba pomocné práce - napr. čistenie zastávok dráhy od snehu alebo vylepovanie cestovných poriadkov a pod. | O | N | § 32 ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov stanovuje, ktorí zamestnanci musia spĺňať predpoklady odbornej spôsobilosti. Zároveň § 31 ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z. stanovuje, že 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. |
| **DPB, a.s.** | **§ § 13 ods. 8 514/2009** DPB navrhuje zmenu znenia ustanovenia vypustením slovného spojenia "môže zmeniť" a jeho nahradením slovom "zmení" Ak počas trvania platnosti licencie došlo k zmene podmienok, na základe ktorých bola licencia udelená alebo došlo k zmene náležitostí licencie, licenčný orgán ju na základe žiadosti držiteľa licencie zmení. Držiteľ licencie oznámi licenčnému orgánu zmenu podmienok alebo náležitostí licencie a zároveň predloží doklady preukazujúce zmenu do 15 dní od nadobudnutia účinnosti tejto zmeny. Odôvodnenie: ak držiteľ licencie preukáže dokladmi skutočnosti, ktoré odôvodňujú zmenu licencie a nie je o týchto skutočnostiach pochybnosť, správny orgán by mal mať povinnosť vykonať zmenu licencie. | O | A |  |
| **DPB, a.s.** | **§ § 107 ods. 7 513/2009** DPB zásadne nesúhlasí s doplneným ustanovením - vložením odseku 7. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie DPB považuje za vágne formulované bez určenia rozsahu v akej môže osoba vykonávajúca štátny odborný dozor konať a zároveň bez určenia zodpovednosti osoby vykonávajúcej štátny odborný dozor, ak jej zásahom (nariadením obmedzenia alebo zastavenia činnosti) vznikne dráhovému podniku alebo prevádzkovateľovi dráhy akákoľvek škoda. | O | A |  |
| **DPB, a.s.** | **§ § 41 ods. 7 514/2009** DPB zásadne nesúhlasí s doplneným ustanovením - vložením odseku 7. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie DPB považuje za vágne formulované bez určenia rozsahu v akej môže osoba vykonávajúca štátny odborný dozor konať a zároveň bez určenia zodpovednosti osoby vykonávajúcej štátny odborný dozor, ak jej zásahom (nariadením obmedzenia alebo zastavenia činnosti) vznikne dráhovému podniku alebo prevádzkovateľovi dráhy akákoľvek škoda. | O | A |  |
| **DPB, a.s.** | **§ § 29 ods. 8 písm. b) 513/2009** DPB zásadne nesúhlasí s vypustením slov „a uloženej pokute“. Odôvodnenie: je neprimerané, ak regulačný orgán môže zrušiť povolenie na prevádzkovanie dráhy bez predošlého konania o uložení pokuty, a to iba na základe predchádzajúceho písomného upozornenia orgánu štátneho dozoru. | O | N | Uloženie pokuty nemusí byť podmienkou zrušenia povolenia na prevádzkovanie dráhy, keďže ide o dva rôzne právne inštitúty. Prevádzkovateľ dráhy má možnosť hájiť si svoje práva v rámci konania o zrušenie povolenia na prevádzkovanie dráhy. |
| **DPB, a.s.** | **§ § 33 ods. 4 513/2009** DPB zásadne nesúhlasí s vypustením spojenia "ak ju zamestnanec neodmietne". Odôvodnenie: je bežnou praxou, že zamestnanec zvykne odmietnuť psychologickú starostlivosť a je neprimerané vyžadovať od zamestnanca, aby sa jej podrobil napriek jeho zjavnému nesúhlasu. | O | N | Zamestnanec nevie sám posúdiť, ak je účastníkom takejto udalosti, či potrebuje alebo nepotrebuje psychologickú starostlivosť. Z hľadiska zaručenia bezpečnosti ďalšej prevádzky navrhujeme ponechať. |
| **DPB, a.s.** | **§ § 111 ods. 1 513/2009** DPB zásadne nesúhlasí, aby sa na postup podľa navrhovaného § 107 ods. 7 nevzťahoval všeobecný predpis o správnom konaní. Odôvodnenie: dráhový podnik alebo prevádzkovateľ dráhy má byť schopný účinne obhajovať svoje práva voči orgánom verejnej správy a nemalo by mu byť upreté právo podávať vysvetlenia alebo dôkazy, najmä ak konaním podľa § 107 ods. 7 môže vzniknúť kontrolovanej osobe prípadná škoda. | O | A |  |
| **DPB, a.s.** | **§ § 15 ods. 1 písm. e) 514/2009** Navrhujeme upraviť znenie vypustením slova "jednotlivé" a nahradením tohto slova slovom "odborné". (1) Dráhový podnik je povinný zabezpečiť, aby odborné činnosti pri poskytovaní dopravných služieb vykonávali zamestnanci, ktorí spĺňajú podľa predpisov o dráhach požiadavky odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti na výkon práce, Odôvodnenie: Je neprimerané požadovať, aby požiadavky odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti museli spĺňať aj zamestnanci, ktorí vykonávajú vyslovene iba pomocné práce. | O | N | § 32 ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov stanovuje, ktorí zamestnanci musia spĺňať predpoklady odbornej spôsobilosti. Zároveň § 31 ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z. stanovuje, že 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. |
| **DPB, a.s.** | **§ § 43 ods. 10 písm. b) 514/2009** Navrhujeme upraviť znenie vypustením slova "jednotlivé" a nahradením tohto slova slovom "odborné". (10) Licenčný orgán uloží pokutu od 1 000 do 10 000 eur fyzickej osobe alebo právnickej osobe, ktorá odborné činnosti pri poskytovaní dopravných služieb nevykonávajú osoby, ktoré spĺňajú požiadavky odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti (§ 10a ods. 3) Odôvodnenie: Je neprimerané požadovať, aby požiadavky odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti museli spĺňať aj zamestnanci, ktorí vykonávajú vyslovene iba pomocné práce. | O | N | § 32 ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov stanovuje, ktorí zamestnanci musia spĺňať predpoklady odbornej spôsobilosti. Zároveň § 31 ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z. stanovuje, že 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. |
| **DPB, a.s.** | **§ 26 ods. 2 písm. b) 513/2009** V § 26 ods. 2 písm. b) DPB zásadne požaduje takú úpravu znenia, ktorá umožní byť skúšobným komisárom oprávneným vykonávať praktickú skúšku uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla a to bez nevyhnutnosti mať vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa strojníckeho, dopravného alebo elektrotechnického smeru; ... Odôvodnenie: Je neprimerané vyžadovať od skúšobných komisárov oprávnených vykonávať praktickú skúšku uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla vzdelanie v takom rozsahu alebo špecifickom odbore. Skúšobný komisár, ktorý je oprávnený vykonávať praktickú skúšku uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla, potrebuje mať v prvom rade dostatočnú prax. Vzdelanie v rozsahu vysokoškolského vzdelania druhého stupňa strojníckeho, dopravného alebo elektrotechnického smeru nie je pre pozíciu skúšobného komisára rozhodne nevyhnutnosťou. Pre porovnanie, v § 81 až § 85 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke sa kladú na skúšobného komisára vyslovene praktické nároky, ktoré sú dostatočným predpokladom na jeho spôsobilosť. | O | N | Požiadavky na skúšobného komisára na vedenie dráhových vozidiel sú primerané a nie je dôvod zvoľňovať ich. V súčasnosti je na Slovensku 31 skúšobných komisárov (z toho 7 sú zamestnanci Dopravného podniku Bratislava) a tento počet je plne postačujúci potrebám všetkých dráhových podnikov. |
| **DPB, a.s.** | **§ § 12 514/2009** V zákone č. 514/2009 Z. z. navrhujeme v § 12 doplniť nový odsek 6 v nasledovnom znení: (6) Žiadosť o zmenu licenciu obsahuje: a) údaje podľa ods. 1 písm. a), b) popis zmien niektorej z náležitostí podľa osobitného predpisu. (pozn.: § 101 ods. 2 a ods. 3 vyhlášky č. 351/2010 Z. z.) Odôvodnenie: Je žiadúce odstrániť stav, ktorý nastavuje neprimeranosť v požiadavkách, kedy licenčné orgány nadmerne požadujú všetku dokumentáciu podľa § 11 a 12 zákona č. 514/2009 Z. z. aj pri jednoduchých zmenách licencie (napr. zmena trasy), ktoré sa dejú alebo môžu diať aj niekoľko krát ročne. Napr. opakované preukázanie bezúhonnosti, opakované preukazovanie odbornej spôsobilosti. Na všetky zmeny, ktoré nemajú dopad na organizáciu dopravy na dráhe sa vzťahuje ustanovenie § 102 ods. 6 Vyhlášky č. 351/2010 Z. z. | O | N | Novonavrhovaný § 13 ods. 8 jasne stanovuje, že držiteľ licencie má predkladať iba doklady, ktoré preukazujú zmenu licencie. |
| **GPSR** | **1. K bodu 95, § 110 ods. 1 – Z:** V § 110 ods. 1, kde sa navrhuje vypustenie textu „alebo v priestupkovom konaní sankcia zákazu činnosti“, tento navrhujeme ponechať v súčasnej podobe. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: V súlade s nálezom Ústavného súdu Slovenskej republiky č. PL ÚS 12/97 a ustálenej štrasburskej judikatúry aj konanie o priestupku má v zásade charakter konania o trestnom obvinení. Uloženie trestu zákazu činnosti v priestupkovom konaní je výrazom závažnosti porušenia zákona priestupcom (viď ustanovenie § 22 zák. č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov). Vzhľadom na ustanovenie § 2, ide pri dráhach k možnému ohrozeniu života a zdravia väčšieho počtu osôb a preto neprihliadnutie k trestu zákazu činnosti uloženému v priestupkovom konaní sa javí nelogickým, nedáva zmysel. Dôvodová správa v tomto bode je natoľko vágna, že je s ňou ťažko polemizovať. Máme za to, že uloženie sankcie zákazu činnosti v rámci administratívneho konania (resp. súdneho konania o ekvivalentoch priestupkov v ponímaní právneho poriadku Slovenskej republiky) v rámci Európskej únie je možné dohľadať a zabezpečiť. Napokon, k samotnému uloženiu trestu zákazu činnosti v administratívnom konaní v tretích krajinách nám v dôvodovej správe absentuje bližšie zdôvodnenie, z akých dát sa vychádza, resp. v koľkých veciach správny orgán konajúci podľa zákona o dráhach skúmal uloženie trestu zákazu činnosti v administratívnom konaní. V opačnom prípade je odôvodnenie vypustenia slov, ako sa navrhuje, teda ťažkostí pri overovaní takejto skutočnosti v rámci konania podľa zákona o dráhach, nezdôvodnené a neopodstatnené. | Z | A |  |
| **GPSR** | **2. K bodu 96, § 110 ods. 1 – Z:** V § 110, v poslednej vete, navrhujeme slovné spojenie „Údaje podľa tretej vety ...“ nahradiť slovným spojením „Údaje podľa štvrtej vety...“. Pokiaľ ide o preukazovanie bezúhonnosti, za účelom objektívneho posudzovania splnenia podmienky bezúhonnosti pre žiadateľa o udelenie prevádzkovej licencie navrhujeme upraviť uvedené ustanovenie tak, aby obsahovalo konkrétny výpočet alebo kategóriu trestných činov, čím by boli podmienky preukazovania bezúhonnosti určené jasne, presne a zrozumiteľne. Táto pripomienka je zásadná Odôvodnenie: S poukazom na úpravu znenia ustanovenia § 110 ods. 1 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, kde sa okrem iného dopĺňa aj nová tretia veta, je potrebné vzhľadom na uvedené doplnenie novej vety upraviť znenie poslednej vety ustanovenia zmenou textu na: ...„štvrtej vety“... . K preukazovaniu bezúhonnosti je zároveň potrebné podotknúť, že skutková podstata žiadneho trestného činu podľa zákona č. 300/2005 Z. z. Trestný zákon neobsahuje súvislosť s prevádzkou dráhy, s dopravou na dráhe, s vedením dráhového vozidla. Takúto informáciu je možné zistiť len zo samotného rozhodnutia, ktoré Generálna prokuratúra Slovenskej republiky v súvislosti s evidenciou registra trestov k dispozícii nemá. S poukazom na navrhované podmienky preukazovania bezúhonnosti podotýkame, že obsahom výpisu z registra trestov sú (iba) paragrafové znenia, nie samotný opis skutku. V takomto prípade, by bolo vyhodnocovanie splnenia podmienok bezúhonnosti na základe výpisu z registra trestov nevykonateľné. Za účelom objektívneho posudzovania splnenia podmienky bezúhonnosti pre žiadateľa o udelenie prevádzkovej licencie navrhujeme upraviť uvedené ustanovenie tak, aby obsahovalo konkrétny výpočet alebo kategóriu trestných činov, čím by boli podmienky preukazovania bezúhonnosti určené jasne, presne a zrozumiteľne. | Z | A |  |
| **hlavné mesto** | **Čl. III § 41 ods. 7** Hlavné mesto SR Bratislava (ďalej len "HMB") zásadné nesúhlasí s vložením nového odseku 7 v rámci § 41 zákona č. 514/2009 Z. z. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie HMB považuje za vágne formulované bez určenia rozsahu v akej môže osoba vykonávajúca štátny odborný dozor konať a zároveň bez určenia zodpovednosti osoby vykonávajúcej štátny odborný dozor, ak jej zásahom (nariadením obmedzenia alebo zastavenia činnosti) vznikne dráhovému podniku alebo prevádzkovateľovi dráhy akákoľvek škoda. | Z | A |  |
| **hlavné mesto** | **Čl. I § 107 ods. 7** Hlavné mesto SR Bratislava (ďalej len "HMB") zásadne nesúhlasí s vložením nového odseku 7. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie HMB považuje za vágne formulované bez určenia rozsahu v akej môže osoba vykonávajúca štátny odborný dozor konať a zároveň bez určenia zodpovednosti osoby vykonávajúcej štátny odborný dozor, ak jej zásahom (nariadením obmedzenia alebo zastavenia činnosti) vznikne dráhovému podniku alebo prevádzkovateľovi dráhy akákoľvek škoda. | Z | A |  |
| **hlavné mesto** | **Čl. I § 33 ods. 4** Hlavné mesto SR Bratislava zásadne nesúhlasí s vypustením slov "ak ju zamestnanec neodmietne" z § 33 ods. 4 zákona č. 513/2009 Z. z. Odôvodnenie: Je bežnou praxou, že zamestnanec zvykne odmietnuť psychologickú starostlivosť a je neprimerané vyžadovať od zamestnanca, aby sa jej podrobil napriek jeho zjavnému nesúhlasu. | Z | N | Na rozporovom konaní Hlavné mesto Bratislava upustilo od zásadnej pripomienky. Zamestnanec nevie sám posúdiť, ak je účastníkom takejto udalosti, či potrebuje alebo nepotrebuje psychologickú starostlivosť. Z hľadiska zaručenia bezpečnosti ďalšej prevádzky navrhujeme ponechať. |
| **hlavné mesto** | **Čl. I § 29 ods. 8 písm. b)** Hlavné mesto SR Bratislava zásadne nesúhlasí s vypustením slov „a uloženej pokute“. Odôvodnenie: Je neprimerané, ak regulačný orgán môže zrušiť povolenie na prevádzkovanie dráhy bez predošlého konania o uložení pokuty, a to iba na základe predchádzajúceho písomného upozornenia orgánu štátneho dozoru. | Z | N | Hlavné mesto SR Bratislava na rozporovom konaní ustúpilo od zásadnej pripomienky. Uloženie pokuty nemusí byť podmienkou zrušenia povolenia na prevádzkovanie dráhy, keďže ide o dva rôzne právne inštitúty. Prevádzkovateľ dráhy má možnosť hájiť si svoje práva v rámci konania o zrušenie povolenia na prevádzkovanie dráhy. |
| **hlavné mesto** | **Čl. I § 111 ods. 1** Hlavné mesto SR Bratislava zásadne nesúhlasí, aby sa na postup podľa navrhovaného § 107 ods. 7 nevzťahoval všeobecný predpis o správnom konaní. Odôvodnenie: Dráhový podnik alebo prevádzkovateľ dráhy má byť schopný účinne obhajovať svoje práva voči orgánom verejnej správy a nemalo by mu byť upreté právo podávať vysvetlenia alebo dôkazy, najmä ak konaním podľa § 107 ods. 7 môže vzniknúť kontrolovanej osobe prípadná škoda. | Z | A |  |
| **hlavné mesto** | **Čl. I § 26 ods. 2 písm. b)** V § 26 ods. 2 písm. b) Hlavné mesto SR Bratislava zásadne požaduje takú úpravu znenia, ktorá umožní byť skúšobným komisárom oprávneným vykonávať praktickú skúšku uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla, a to bez nevyhnutnosti mať vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa strojníckeho, dopravného alebo elektrotechnického smeru. Odôvodnenie: Je neprimerané vyžadovať od skúšobných komisárov oprávnených vykonávať praktickú skúšku uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla vzdelanie v takom rozsahu alebo špecifickom odbore. Skúšobný komisár, ktorý je oprávnený vykonávať praktickú skúšku uchádzačov o získanie preukazu na vedenie dráhového vozidla, potrebuje mať v prvom rade dostatočnú prax. Vzdelanie v rozsahu vysokoškolského vzdelania druhého stupňa strojníckeho, dopravného alebo elektrotechnického smeru nie je pre pozíciu skúšobného komisára rozhodne nevyhnutnosťou. Pre porovnanie, v § 81 až § 85 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke sa kladú na skúšobného komisára vyslovene praktické nároky, ktoré sú dostatočným predpokladom na jeho spôsobilosť. | Z | N | Hlavné mesto SR Bratislava na rozporovom konaní ustúpilo od zásadnej pripomienky. Požiadavky na skúšobného komisára na vedenie dráhových vozidiel sú primerané a nie je dôvod zvoľňovať ich. V súčasnosti je na Slovensku 31 skúšobných komisárov (z toho 7 sú zamestnanci Dopravného podniku Bratislava) a tento počet je plne postačujúci potrebám všetkých dráhových podnikov. |
| **KSK** | **Čl. I § 14 ods. 1** Košický samosprávny kraj navrhuje doplniť do § 14 ods. 1 definíciu (vyjadrenie) dopravného momentu nasledovne: "Dopravný moment je vyjadrený ako súčin počtu vlakov a počtu cestných motorových vozidiel za 24 h, ktoré prejdú cez dané priecestie." Odôvodnenie: potreba presného zadefinovania pojmov zákona. | Z | ČA | Ustanovenie upravené inak, dopravný moment vypustený. |
| **KSK** | **Čl. I § 2 ods. 10** Košický samosprávny kraj navrhuje nasledovnú úpravu § 2. Pôvodný ods. 7 sa označuje ako odsek 11. Do § 2 sa vkladá nový odsek 10 v nasledovnom znení: "(10) Návrh: Električková dráha je koľajová dráha, ktorá tvorí dopravnú cestu koľajovým vozidlám napájaným z trakčného vedenia električkovej dráhy, určená na mestskú a prímestskú verejnú osobnú dopravu na území mesta alebo aglomerácie." Odôvodnenie: Chýba definícia pojmu „električková dráha“, ktorá sa v § 105 - kompetencie VUC označuje spoločným názvom „mestská dráha“. Pri výstavbe Strategického parku Valaliky sa uvažovalo aj s výstavbou električkovej dráhy z Košíc k strategickému parku Valaliky, ktorý bude umiestnený mimo územia mesta Košice. Podľa stanoviska Dopravného podniku mesta Košice v zmysle súčasnej platnej legislatívy môžu byť prevádzkovateľom električkovej dráhy len na území mesta Košice | Z |  | Nad rámec návrhu zákona. Definícia električkovej dráhy a trolejbusovej dráhy bude doplnená v nasledujúcej novele. |
| **KSK** | **Čl. I § 3 ods. 3 písm. b)** Košický samosprávny kraj navrhuje nasledovnú úpravu textu § 3 ods. 3 písm. b): "§ 3 ods. 3 písm. 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. Obvod dráhy sa nezriaďuje ak ide o električkovú dráhu, trolejbusovú dráhu alebo špeciálnu dráhu, ktorá vedie po pozemnej komunikácii." Odôvodnenie: Súčasná úprava jednoznačne nedefinuje za akých podmienok sa obvod dráhy nezriaďuje. V praxi vznikajú problémy s gramatickým výkladom bodkočiarky (Rozsudok Najvyššieho súdu 5Sžo/72/2014). | Z | N | KSK na rozporovom konaní ustúpilo od zásadnej pripomienky. Zo znenia je jasné, že obvod dráhy sa nezriaďuje, ak električková dráha, trolejbusová dráha alebo špeciálna dráha vedie po pozemnej komunikácii. Zároveň dávame do pozornosti nález ÚSSR IV. ÚS 80/2018 - 14. |
| **KSK** | **Čl. I § 20 ods. 8** Košický samosprávny kraj navrhuje upraviť znenie § 20 ods. 8 nasledovne: "Trolejbus je vozidlo s vlastným pohonom, ktoré je spôsobilé na jazdu po trolejbusovej dráhe a môže byť závislé od napájania z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy." Odôvodnenie: Môže ísť aj o vozidlo, ktoré nemusí na celej svojej linke využívať len trakčné vedenie trolejbusovej dráhy (napr. parciálny trolejbus) | Z | N | KSK na rozporovom konaní ustúpilo od zásadnej pripomienky. V pôvodnom ustanovení nie je uvedené, že trolejbus využíva napájanie z trakčného vedenia trolejbusov dráhy nepretržite. Pod navrhované ustanovenie by mohli spadať aj iné dopravné prostriedky ako trolejbusy. |
| **KSK** | **Čl. I §2 ods. 6** Košický samosprávny kraj navrhuje upraviť znenie textu § 2 ods. 6 nasledovne: slovo „trate“ nahradiť slovom „dráhy“ Odôvodnenie: Zjednotenie pojmov. | Z | A | Upravené inak. |
| **KSK** | **Čl. I nový § 4a** Košický samosprávny kraj navrhuje vložiť nový § 4a v nasledovnom znení: "§ 4a Ak je dráha vedená po pozemnej komunikácii, kedy obvod dráhy nie je zriadený, vlastník pozemku pod touto dráhou a jej súčastí je povinný strpieť modernizáciu, opravu dráhy, umiestňovanie súčastí dráhy a iné činnosti súvisiace s prevádzkovaním dráhy. Oprávnenia prevádzkovateľa dráhy sú vecnými bremenami na pozemkoch pod touto dráhou. " Odôvodnenie: V zákone č. 66/2009 Z. z. sa právo z vecného bremena (§ 4 ods. 1) vzťahuje len na vlastníka dráhy a nie na prevádzkovateľa dráhy. Je potrebné doplniť nový § 4a, ktorý by riešil prípad, keď je dráha (hlavne električková) vedená po pozemnej komunikácii, kedy sa obvod dráhy nezriaďuje, obdobne ako je to riešené v § 4 zákona o dráhach. Prevádzkovateľ stavby v zmysle stavebného zákona nevie preukázať iné právo k pozemku pod stavbou | Z |  | Nad rámec návrhu zákona. Je možné využiť aj iné právne inštitúty. |
| **KSK** | **§ 105 ods. 1 písm. b)** Košický samosprávny kraj navrhuje z § 105 ods. 1 vypustiť písmeno b) a túto kompetenciu presunúť do § 102 ods. 1 písm. c) Odôvodnenie: Nakoľko ide o vysoko špecializovanú odbornú kompetenciu zabezpečovanú v rámci preneseného výkonu štátnej správy navrhujeme, aby vyšetrovací orgán v rámci SR vykonával jeden centrálny orgán a to MDaV SR, ktorý má v súčasnosti túto kompetenciu na železničných dráhach s vyššou frekvenciou nehodových udalostí | Z |  | Nad rámec návrhu zákona. |
| **MFSR** | **Celému materiálu** Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (ďalej len „príloha LPV“) [napríklad v čl. I bode 2 § 2 ods. 8 a 9 vypustiť slovo „príslušného“ ako nadbytočné, v bode 6 § 14 ods. 7 na konci úvodnej vety za slovo „znie“ vložiť dvojbodku, v bode 12 za slovo „vkladá“ vložiť slová „čiarka a“, v bode 23 úvodnej vete slová „ods. 3“ nahradiť slovami „ods. 2“ a za slovo „znie“ vložiť dvojbodku, v bode 24 úvodnej vete slová „ods. 4“ nahradiť slovami „ods. 3“, v bode 24 § 25 ods. 4 písm. c) treťom bode slová „pre rýchlosť“ nahradiť slovami „s rýchlosťou“, v bode 31 § 29 ods. 1 písm. d) za slovo „plnenie“ vložiť slovo „základných“, v bode 39 v poznámke pod čiarou k odkazu 14b čísla „295/69“ nahradiť číslom „295“, v bode 42 slová „sa vkladá slovo „modernizácie“ a čiarka“ nahradiť slovami „sa vkladá čiarka a slovo „modernizácie““, v bode 53 slovo „spojka“ nahradiť slovom „slovo“, v bode 61 odkaz 24c nahradiť odkazom 26aa vrátane príslušnej poznámky pod čiarou, v bode 65 odkaz 24c nahradiť odkazom 26aa vrátane príslušnej poznámky pod čiarou a odkaz 24d nahradiť odkazom 26ab vrátane príslušnej poznámky pod čiarou, v poznámke pod čiarou k odkazu 24c za slová „Z. z.“ vložiť slová „o vykonávaní medzinárodných sankcií a o doplnení zákona č. 566/2001 Z. z. o cenných papieroch a investičných službách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o cenných papieroch)“, v poznámke pod čiarou k odkazu 24d vypustiť slová „v znení neskorších predpisov“ ako nadbytočné, v bode 65 § 76 ods. 24 písm. a) odkaz 9b nahradiť iným správnym odkazom, v bode 68 odkaz 24e nahradiť odkazom 26bb vrátane príslušnej poznámky pod čiarou, v bode 69 odkaz 27a nahradiť odkazom 27 vrátane príslušnej poznámky pod čiarou, v poznámke pod čiarou k odkazu 27a za slová „mája 2019“ vložiť čiarku a slová „LI 139“ nahradiť slovami „L 139I“, v bode 72 vypustiť slová „bodka nahrádza čiarkou a“ a za slovom „pripájajú“ vypustiť slovo „sa“ v súlade s bodom 35.2 prílohy LPV, v bode 73 § 90 ods. 1 písm. l) slová „v súlade“ nahradiť slovom „podľa“ a číslo „85“ nahradiť číslom „86“, v bode 80 použité znaky apostrofu nahradiť úvodzovkami, v bode 81 slovo „písmeno“ nahradiť slovom „slovo“ a slovo „písmenom“ nahradiť slovom „slovom“, v bode 83 slová „vozidla špeciálnej“ nahradiť slovami „preukazu na vedenie vozidla špeciálnej“, v bode 84 slová „v prípade“ nahradiť inými vhodnými slovami; táto pripomienka platí primerane pre celý návrh zákona, v bode 84 na konci za slovom „ministerstvo“ vypustiť bodku, v bode 86 na konci za slovo „rizík“ vložiť čiarku, v bode 87 na konci za slovo „vozidla“ vložiť čiarku, v bode 92 odkaz 36b nahradiť odkazom 36aa vrátane príslušnej poznámky pod čiarou, v bode 93 § 109 ods. 16 písm. b) vypustiť slovo „jeho“ a za slovo „likvidáciu“ vložiť slová „železničného vozidla“, v bode 97 slovo „spojka“ nahradiť slovom „slovo“ a za slová „ods.11“ vložiť bodku, v bode 98 za slovo „alebo“ vložiť slová „žiadosť o povolenie na uvedenie“, v bode 99 slová „bode 3.2 v nadpise“ nahradiť slovami „v nadpise bodu 3.2“, v čl. II úvodnej vete slová „zákona č. 264/2022 Z. z. a zákona č. 265/2022 Z. z.“ nahradiť slovami „zákona č. 264/2022 Z. z., zákona č. 265/2022 Z. z., zákona č. 266/2022 Z. z., zákona č. 325/2022 Z. z., zákona č. 408/2022 Z. z. a zákona č. 429/2022 Z. z.“, v bode 1 slová „za slovo „obnovy“ vkladá slovo „typu“, slovo „dráhového“ sa nahrádza slovom „železničného““ nahradiť slovami „slovo „dráhového“ nahrádza slovami „typu železničného““, v bode 3 slová „vkladá slovo“ nahradiť slovami „čiarka nahrádza slovom“, v nadväznosti na bod 4 odporúčame v položke 70 v poznámke v bode 1 vo vnútornom odkaze slovo „g)“ nahradiť slovom „h)“, v bode 5 slová „vkladá slovo“ nahradiť slovami „čiarka nahrádza slovom“, v bode 8 v prílohe Sadzobník správnych poplatkov časti VI. DOPRAVA položke 70 písm. z) slovo „písmena“ nahradiť slovom „písmen“, v bodoch 9, 11, 18, 19, 26 a 27 slová „v položke“ nahradiť slovom „položke“, v bode 17 úvodnej vete slovo „písmenami“ nahradiť slovom „písmenom“ a odkaz 21c nahradiť odkazom 22 vrátane príslušnej poznámky pod čiarou, v poznámke pod čiarou k odkazu 21c za slová „Komisie (EÚ) 2018/763“ vložiť slová „z 9. apríla 2018“ a slová „Komisie (ES) 653/2007 v platnom znení“ nahradiť slovami „Komisie (ES) č. 653/2007“, v bode 19 slová „3 eura“ nahradiť slovami „3 eurá“, v bode 24 zaviesť členenie textu položky 86 na písmená, ktoré sa členia na body tak, ako je to v ostatných položkách časti VI. Sadzobníka správnych poplatkov, v bode 27 v prílohe Sadzobník správnych poplatkov časti VI. DOPRAVA položke 203 písm. e) na konci úvodnej vety vypustiť dvojbodku, v čl. III bode 2 za slovo „bicyklov“ vložiť čiarku a vypustiť slová „a čiarka“, v bode 4 § 10a ods. 3 písm. a) za slovo „alebo“ vložiť slová „povolenie na uvedenie“ a odkaz 11a nahradiť správnym odkazom, v § 10a ods. 3 písm. c) za slovo „preukazu“ vložiť slovo „rušňovodiča“, za slovo „alebo“ vložiť slovo „preukazu“ a odkaz 11aa nahradiť správnym odkazom, v bode 6 za slovo „orgánu“ vložiť slová „žiadateľa licencie“, v bode 7 § 11 ods. 4 za slovo „účely“ vložiť slovo „podľa“, v bode 9 slovo „spojka“ nahradiť slovom „slovo“ a slovo „spojkou“ nahradiť slovom „slovom“, v bode 11 slová „na konci“ nahradiť slovami „slovo „alebo“ nahrádza čiarkou a na konci sa“ a slová „osobitným predpisom11b)“ nahradiť slovami „podľa osobitného predpisu11b)“, v bode 22 slová „sa na konci úvodnej vety“ nahradiť slovami „úvodnej vete sa na konci“, v bode 24 slovo „vkladajú“ nahradiť slovami „vkladá čiarka a“, v bode 28 odkaz 20a nahradiť odkazom 20aa vrátane príslušnej poznámky pod čiarou, v poznámke pod čiarou k odkazu 20a na konci pripojiť slová „(Ú. v. EÚ L 13, 19. 1. 2010)“, v bode 29 slová „pre rýchlosť“ nahradiť slovami „s rýchlosťou“, v bode 34 § 34 ods. 1 písm. h) slovo „predpisov“ nahradiť slovom „predpisom“ a v poznámke pod čiarou k odkazu 21a na konci pripojiť slová „(Ú. v. EÚ L 314, 29. 11. 2011)“, v bode 46 § 43 ods. 10 písm. d) za slovo „preukazu“ vložiť slovo „rušňovodiča“ a za slovo „alebo“ vložiť slovo „preukazu“, bod 48 § 44 ods. 1 písm. e) preformulovať, pretože nenadväzuje na platné znenie § 44 ods. 1 úvodnej vety, v bode 50 nadpise § 46h slovo „ustanovenia“ nahradiť slovom „ustanovenie“ a v § 46h vypustiť označenie odseku 1]. | O | A |  |
| **MFSR** | **Celému materiálu** Upozorňujeme, že doložku vybraných vplyvov je potrebné vypracovať podľa aktualizovaného znenia Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov, ktoré nadobudlo účinnosť 10. júna 2022. | O | N | Doložka vybraných vplyvov sa generuje a vypracováva na portáli Slov lex. Navrhujeme aktualizovať na Slov - lexe. |
| **MHSR** | **K doložke vybraných vplyvov** Do ďalšieho legislatívneho procesu odporúčame predkladateľovi použiť aktuálny formulár doložky vybraných vplyvov, ktorý je účinný od 10. júna 2022 a ktorý sa nachádza na nasledovnom odkaze: https://www.mhsr.sk/uploads/files/qqhdtNNW.docx. Odôvodnenie: Priložená doložka vybraných vplyvov nespĺňa formálne náležitosti podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov. | O | A | Doložka sa vypĺňa na Slov – lexe, kde je neaktuálna verzia. Navrhujeme aktualizovať na Slov - lexe. |
| **MIRRI SR** | **K vlastnému materiálu.** V čl. I bod 101 navrhujeme slová „elektronickej forme“ nahradiť slovami „elektronickej podobe“. ODÔVODNENIE: Predkladateľ použil v texte nesprávny pojem elektronická forma. Existuje písomná forma a tá v sebe subsumuje listinnú podobu a elektronickú podobu. | O | A |  |
| **MKSR** | **Celému materiálu** K čl. I K bodu 6: Na konci úvodnej vety je potrebné doplniť dvojbodku. Odôvodnenie: Súlad s bodom 30.3. prílohy č. 1 legislatívnych pravidiel vlády. K bodu 22: Doterajší zákon o dráhach, ani náš právny poriadok nepozná pojem „nakoľajený“ a nevysvetľuje ho ani odôvodnenie tohto bodu v osobitnej časti dôvodovej správy. Odporúčame v súlade s čl. 6 ods. 2 legislatívnych pravidiel vlády tento pojem v zákone zadefinovať. K bodu 42: Slová „sa vkladá slovo“ za slovom „rekonštrukcie“ navrhujeme nahradiť týmito slovami: „sa vkladajú slová „alebo plánovanej modernizácie“ . Odôvodnenie: Súlad s odôvodnením tohto bodu v osobitnej časti dôvodovej správy. | O | ČA | Doplnenie slova plánovanej nie je potrebné, vyplýva z kontextu. |
| **MOSR** | **čl. III bodu 5 návrhu zákona** Odporúčame novú vetu pripájanú na konci § 11 ods. 2 novelizovaného zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov upraviť v samostatnom novelizačnom bode. Odôvodnenie Odporúčame legislatívno-technickú úpravu navrhovaného doplnenia predmetného ustanovenia v súlade s bodom 35.2. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR. | O | A |  |
| **MOSR** | **čl. III bodom 4 a 46 návrhu zákona** V navrhovanom znení § 10a ods. 3 písm. c) a § 43 ods. 10 písm. d) novelizovaného zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov odporúčame opraviť odkaz 11aa umiestnený nad slovami „podľa osobitného predpisu“. Odôvodnenie V poznámke pod čiarou k odkazu 11aa sa uvádza § 10 ods. 4 písm. a) zákona č. 330/2007 Z. z. o registri trestov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 91/2016 Z. z., ktorý vecne nesúvisí s upravovanou problematikou v predmetných ustanoveniach. | O | A |  |
| **MOSR** | **čl. I bodu 13 návrhu zákona** V navrhovanom znení § 20 ods. 3 novelizovaného zákona č. 513/2009 Z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov odporúčame za slovo „sú“ zvážiť vloženie slova „najmä“. Odôvodnenie Ustanovenie § 20 ods. 3 v čl. I bode 13 návrhu zákona, ktoré obsahuje taxatívny výpočet druhov vozidiel špeciálnych dráh, odporúčame posúdiť v nadväznosti na navrhované znenie § 2 ods. 6 v čl. I bode 1 návrhu zákona, v ktorom sa uvádza demonštratívny výpočet koľajových dráh pariacich pod pojem „špeciálne dráhy“. | O | A |  |
| **MSSR** | **K bodu 6** Na konci novelizačnej vety navrhujeme doplniť dvojbodku. | O | A |  |
| **MSSR** | **K bodu 17** Navrhujeme čiarku vložiť do citácie v úvodzovkách a vypustiť z novelizačnej vety na konci slová „a čiarka“. Obdobnú úpravu navrhujeme aj v bode 18. | O | A |  |
| **MSSR** | **K bodu 97** Navrhujeme nahradiť slovo „spojka“ slovom "slovo“ a vypustiť z novelizačnej vety slová „a na konci sa bodka nahrádza čiarkou“ a čiarku vložiť do citácie v úvodzovkách. | O | A |  |
| **MSSR** | **K bodu 84** Navrhujeme namiesto viacerých novelizačných zmien, uviesť celé znenie písmena r). | O | A |  |
| **MSSR** | **K bodu 5 (§ 14 ods. 3)** Navrhujeme opraviť slovo „modernizácií“ a uviesť ho bez dĺžňa. | O | A |  |
| **MSSR** | **K čl. II bod 17** Navrhujeme slová „písmenami o)“ nahradiť slovami „písmenom o)“, keďže sa novelizuje len jedno písmeno. | O | A |  |
| **MSSR** | **K čl. II bod 19** Navrhujeme v citácii „3 eura“ doplniť dĺžeň. | O | A |  |
| **MSSR** | **K bodu 53** Navrhujeme v novelizačnej vete slovo „spojka“ nahradiť slovom „slovo“, keďže legislatívne pravidlá neukladajú používanie slovných druhov pri označovaní slov. Obdobnú úpravu navrhujeme v aj čl. III bod 9. | O | A |  |
| **MSSR** | **K bodu 56** V § 70 ods. 7 prvej vete navrhujeme upraviť slovné spojenie nasledovne: „žiadosti navrhovateľa o uplatnenie výnimky“. | O | A |  |
| **MSSR** | **K čl. III bod 5 a 6** V bodoch 5 a 6 je niekoľko zmien a doplnení. Navrhujeme ich v zmysle bodu 28.2. Legislatívnych pravidiel vlády SR rozdeliť do jednotlivých novelizačných bodov, alebo uviesť znenie napr. celej prvej vety. Obdobnú úpravu navrhujeme v aj čl. III bod 28, 32. | O | A |  |
| **MVSR** | **názov zákona** 1. V názve zákona je potrebné slová „z ... 2022“ nahradiť slovami „z ... 2023“ a upraviť aj ostatné súčasti návrhu. | O | A |  |
| **MVSR** | **Čl. III bod 2** 10. V čl. III bode 2 je potrebné slová „bicyklov“ a čiarka“ nahradiť slovami „bicyklov,“. | O | A |  |
| **MVSR** | **Čl. III bod 22** 11. V čl. III bode 22 odporúčame za slovo „podmienky“ vložiť slovo „podľa“. | O | A |  |
| **MVSR** | **Čl. III bod 50** 12. V čl. III bode 50 je potrebné zrušiť označenie odseku 1 a za slovo „licenciu“ vložiť čiarku. | O | A |  |
| **MVSR** | **Čl. I bod 6** 2. V čl. I bode 6 na konci úvodnej vety je potrebné vložiť dvojbodku. | O | A |  |
| **MVSR** | **Čl. I bod 17** 3. V čl. I bode 17 je potrebné slová „električkovlakov“ a čiarka“ nahradiť slovami „električkovlakov,“. | O | A |  |
| **MVSR** | **Čl. I bod 18** 4. V čl. I bode 18 je potrebné slová „električkovlaky“ a čiarka“ nahradiť slovami „električkovlaky,“ a slová „električkovlakov“ a čiarka“ nahradiť slovami „električkovlakov,“. | O | A |  |
| **MVSR** | **Čl. I nový bod 25** 5. V čl. I odporúčame za bod 24 vložiť nový bod 25, ktorý znie: „25. V § 25 ods. 5 sa slová „odseku 3 písm. a), b) a e)“ nahrádzajú slovami „odseku 4 písm. a), b) a e)“.“ | O | A |  |
| **MVSR** | **Čl. I bod 25** 6. V čl. I (doterajší novelizačný bod 25) odporúčame slová „písmen a) a b)“ nahradiť slovami „odseku 4 písm. a) a b)“ a slová „odseku 3 písm. b)“ nahradiť slovami „odseku 4 písm. b)“. | O | A |  |
| **MVSR** | **Čl. I bod 42** 7. V čl. I bode 42 je potrebné slová „modernizácie“ a čiarka“ nahradiť slovami „modernizácie,“. | O | A |  |
| **MVSR** | **Čl. I bod 65** 8. V čl. I bode 65 je duplicitne odkaz 24c; rovnaký odkaz v inom znení je v bode 61. V úvodnej vete k poznámkam pod čiarou je potrebné vypustiť zátvorky. | O | A |  |
| **MVSR** | **Čl. I bod 84** 9. V čl. I bode 84 odporúčame uviesť úplné znenie písmena r), vzhľadom na rozsah navrhovaných zmien. | O | A |  |
| **MVSR** | **nad rámec návrhu** Nad rámec návrhu 13. Za čl. II žiadame vložiť nový čl. III, ktorý znie: „Čl. III Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 84/2009 Z. z., 188/2009 Z. z., 199/2009 Z. z., 144/2010 Z. z., 119/2011 Z. z., 249/2011 Z. z., 313/2011 Z. z., 68/2012 Z. z., 317/2012 Z. z., 357/2012 Z. z., 42/2013 Z. z., 98/2013 Z. z., 180/2013 Z. z., 213/2013 Z. z., 290/2013 Z. z., 388/2013 Z. z., 474/2013 Z. z., 488/2013 Z. z., 387/2015 Z. z., 430/2015 Z. z., 311/2016 Z. z., 106/2018 Z. z., 393/2019 Z. z., , 310/2021 Z. z., 404/2021 Z. z., 406/2021 Z. z., 455/2021 Z. z., 508/2021 Z. z., 98/2022 Z. z., 179/2022 Z. z., 246/2022 Z. z. a zákona č. 429/2022 Z. z. sa mení takto: V § 2 ods. 2 písm. d) sa na konci pripájajú tieto slová: „a električkovlaku (ďalej len „električka“)“. Doterajšie články III a IV sa označia ako čl. IV a V. Odôvodnenie: Návrhom zákona sa zavádza nové koľajové vozidlo „električkovlak“, ktorý sa môže pohybovať po električkovom koľajovom páse v cestnej premávke, a z toho dôvodu je potrebné doplniť električkovlak do zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Túto pripomienku považujeme za zásadnú. | Z | A |  |
| **MZVEZ SR** | **k Doložke zlučiteľnosti návrhu právneho predpisu s právom Európskej únie** V súlade s prílohou č. 2 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky odporúčame v bode 3 písm. a) doplniť gestora právnych predpisov Európskej únie. | O | A |  |
| **MŽPSR** | **bodu 15** V navrhovanom § 20 ods. 8 žiadame zohľadniť stanovisko Európskej komisie, kde sa uvádza, že trolejbus je považovaný za cestné vozidlo (viď https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-9-2019-004221-ASW\_EN.html) Odôvodnenie: Na základe výkladu Európskej komisie z roku 2020 je trolejbus považovaný za cestné vozidlo. K podobnému stanovisku dospelo v roku 2022 aj Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky v súvislosti s novelizáciou zákona č. 309/2009 Z. z. o podpore obnoviteľných zdrojov energie a vysoko účinnej kombinovanej výroby a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Kategorizácia trolejbusov ako dráhových vozidiel by tieto vozidlá vylúčila z možnosti prispievať k plneniu cieľa znížiť priemerné ročné emisie skleníkových plynov počas životného cyklu na jednotku energie z pohonných látok a dodávanej energie, nakoľko sa uvedené ustanovenie zákona č. 309/2009 Z. z. vzťahuje iba na cestné vozidlá (transpozícia čl. 7a smernice EP a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 98/70/ES, pokiaľ ide o kvalitu automobilového benzínu, motorovej nafty a plynového oleja a zavedenie mechanizmu na monitorovanie a zníženie emisií skleníkových plynov, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/32/ES, pokiaľ ide o kvalitu paliva využívaného v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, a zrušuje smernica 93/12/EHS). | Z | A | Na základe rozporového konania upravené alternatívne riešenie v dôvodovej správe, ktoré je pre tento účel postačujúce. |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. II Prílohe** 1. K bodu 17: Názov vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/763 v poznámke pod čiarou k odkazu 21c) v Čl. II bode 17 návrhu žiadame upraviť nasledovne: „Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/763 z 9. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení železničným podnikom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 129, 25.5.2018) v platnom znení.“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. III § 10a** 1. K bodu 4: Upozorňujeme, že odkaz 11a) v navrhovanom § 10a ods. 3 písm. a) a odkaz 11aa) v navrhovanom § 10a ods. 3 písm. c) odkazujú na osobitné predpisy, ktoré považujeme za vecne nesúvisiace s navrhovanou problematikou (§ 23 zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov a § 10 ods. 4 písm. a) zákona č. 330/2007 Z. z. o registri trestov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov). Žiadame preto o primeranú úpravu odkazov a zodpovedajúcich poznámok pod čiarou v Čl. III bode 4 predkladaného návrhu zákona. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K osobitnej časti dôvodovej správy:** 1. K Čl. I bodu 39: Žiadame upraviť poslednú vetu odôvodnenia k Čl. I bodu 39 v osobitnej časti dôvodovej správy, nakoľko uvádzané odôvodnenie sa vzťahuje na delegované rozhodnutie (EÚ) 2017/2075, a nie na implementáciu nariadenia Európskej únie. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. I § Nad rámec** 1. Nad rámec: Z poznámok pod čiarou k odkazom 14a) a 27b) žiadame vypustiť a nahradiť relevantným právne záväzným osobitným predpisom neúčinné vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 869/2014 z 11. augusta 2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 239, 12. 8. 2014) a 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). | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K tabuľke zhody s delegovanou smernicou (EÚ) 2020/1833:** 1. Pri preukazovaní transpozície čl. 2 ods. 1 delegovanej smernice (EÚ) 2020/1833 predkladateľ v štvrtom stĺpci tabuľky zhody uvádza ako transpozičné opatrenie iba „návrh zákona“ a následne v piatom stĺpci tabuľky zhody uvádza, že predmetné ustanovenie delegovanej smernice preberá do „Čl. V, Čl. I, Čl. II a Čl. IV“. Upozorňujeme, že predkladaný návrh zákona delegovanú smernicu (EÚ) 2020/1833 preberá a zaraďuje iba do transpozičnej prílohy zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, a to v Čl. III bode 53 návrhu. Žiadame preto označenie transpozičných opatrení v štvrtom a piatom stĺpci tabuľky zhody v súlade s uvedeným primerane upraviť. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K sprievodným dokumentom:** 1. V druhom odseku predkladacej správy, v druhom odseku všeobecnej časti dôvodovej správy, v druhom a treťom bode doložky vybraných vplyvov a v bode 2.2.1. analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy žiadame v súlade s bodmi 62.5., 62.10. a 62.11. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky v platnom znení (Legislatívno – technické pokyny) za názvom smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení doplniť slová „(prepracované znenie) v platnom znení.“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 1. Všeobecne: Doložku zlučiteľnosti žiadame upraviť v súlade s Prílohou č. 2 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky v platnom znení. V treťom bode doložky zlučiteľnosti žiadame uviesť, že predmet návrhu zákona je upravený v práve Európskej únie. V bode 3 písm. a) žiadame uvádzať primárne európske právo, v bode 3 písm. b) sekundárne európske právo, a v bode 3 písm. c) relevantnú judikatúru Súdneho dvora Európskej únie. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 10. K bodu 3 písm. b): Názov vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/763 v platnom znení uvádzaného v bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame upraviť nasledovne: „vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/763 z 9. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení železničným podnikom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 129, 25.5.2018) v platnom znení“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 11. K bodu 3 písm. b): Publikačný zdroj nariadenia (EÚ) č. 36/2010 v platnom znení žiadame upraviť nasledovne: „(Ú. v. EÚ L 13, 19.1.2010)“. Zároveň žiadame za publikačný zdroj nariadenia doplniť slová „v platnom znení“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 12. K bodu 3 písm. b): Názov rozhodnutia 2011/765/EÚ žiadame upraviť nasledovne: „Rozhodnutie Komisie z 22. novembra 2011 o kritériách uznávania stredísk odbornej prípravy zúčastňujúcich sa na odbornej príprave rušňovodičov, o kritériách uznávania skúšajúcich pracovníkov rušňovodičov a o kritériách organizácie skúšok v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ED (2011/765/EÚ) (Ú. v. EÚ L 314, 29.11.2011)“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 13. K bodu 4 písm. a): Informáciu uvádzanú v bode 4 písm. a) doložky zlučiteľnosti žiadame upraviť takým spôsobom, aby z doložky zlučiteľnosti jednoznačne vyplývalo, že uvádzaný dátum sa vzťahuje na uplynutie transpozičnej lehoty delegovanej smernice (EÚ) 2020/1833. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 14. K bodu 4 písm. c): V bode 4 písm. c) žiadame uviesť transpozičné opatrenia smernice 2007/59/ES v platnom znení, smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení, smernice (EÚ) 2016/798 v platnom znení, smernice 2008/68/ES v platnom znení a smernice 2012/34/EÚ v platnom znení, ktoré boli notifikované Európskej komisii. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. II Prílohe** 2. K bodom 26 až 28: Upozorňujeme, že položka 203 Sadzobníka správnych poplatkov je obsiahnutá v časti XIII. BEZPEČNOSŤ PRÁCE A TECHNICKÉ ZARIADENIA, a nie v časti VI. DOPRAVA. Na základe uvedeného žiadame vykonať primeranú úpravu novelizačných bodov 26 až 28 v Čl. II predkladaného návrhu zákona. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. III § 26** 2. K bodu 28: Názov nariadenia v poznámke pod čiarou k odkazu 20a) v § 26 ods. 2 žiadame upraviť nasledovne: „Bod 4 Prílohy IV nariadenia Komisie (EÚ) č. 36/2010 z 3. decembra 2009 o vzoroch Spoločenstva pre preukazy rušňovodičov, doplnkové osvedčenia, overené kópie doplnkových osvedčení a formuláre žiadosti o preukaz rušňovodiča podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (Ú. v. EÚ L 13, 19.1.2010) v platnom znení.“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 2. K bodu 3 písm. a): V bode 3 písm. a) doložky zlučiteľnosti žiadame primárne právo Európskej únie uvádzať nasledovne: „3. časť– hlava VI (čl. 90 a 91) a hlava XIV (čl. 170 – 172) Zmluvy o fingovaní Európskej únie“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. I § 76 Čl. I** 2. K bodu 61: Žiadame poznámku pod čiarou k odkazu 24c) bližšie konkretizovať napríklad odkazom na čl. 28 až 31 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/545 v platnom znení. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K osobitnej časti dôvodovej správy:** 2. K Čl. II bodu 11: V osobitnej časti dôvodovej správy k Čl. II bodu 11 žiadame z názvu vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2018/1614 a z názvu nariadenia (EÚ) 2016/796 vypustiť slovo „č.“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K tabuľke zhody s delegovanou smernicou (EÚ) 2020/1833:** 2. Máme za to, že pri preukazovaní transpozície čl. 2 ods. 1 delegovanej smernice (EÚ) 2020/1833 je zároveň potrebné v štvrtom a piatom stĺpci tabuľky zhody rozlišovať medzi návrhom zákona, a platným a účinným znením zákona č. 56/2012 Z. z. a zákona č. 338/2000 Z. z. Z uvedeného dôvodu žiadame ako transpozičné opatrenie čl. 2 ods. 1 delegovanej smernice uvádzať aj bod 16 Prílohy č. 1 k zákonu č. 338/2000 Z. z. v znení neskorších predpisov, a bod 10 Prílohy k zákonu č. 56/2012 Z. z. v znení neskorších predpisov, nakoľko delegovaná smernica (EÚ) 2020/1833 už bola do uvedených zákonov transponovaná, a predkladaným návrhom sa do transpozičných príloh zákona č. 338/2000 Z. z. ani zákona č. 56/2012 Z. z. nezasahuje. V tomto ohľade žiadame primerane upraviť aj poslednú vetu odôvodnenia v osobitnej časti dôvodovej správy k Čl. III bodu 53 predkladaného návrhu zákona. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K sprievodným dokumentom:** 2. V druhom odseku predkladacej správy, v druhom odseku všeobecnej časti dôvodovej správy, v druhom a treťom bode doložky vybraných vplyvov a v bode 2.2.1. analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy žiadame v súlade s bodmi 62.5., 62.10. a 62.11. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky v platnom znení (Legislatívno – technické pokyny) za názvom smernice (EÚ) 2016/798 v platnom znení doplniť slová „(prepracované znenie) v platnom znení.“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. II Prílohe** 3. K bodu 28: Odporúčame predkladateľovi zvážiť vhodnosť zavedenia odkazu a zodpovedajúcej poznámky pod čiarou, na základe ktorých bude v súlade s princípmi zrozumiteľnosti a presnosti právneho predpisu a zachovania právnej istoty dotknutých podnikateľských subjektov možné jasne identifikovať osobitné predpisy, na základe ktorých bude vydávané oprávnenie na výkon určených činností uvádzané v položke 203 písm. f) Sadzobníka správnych poplatkov. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 3. K bodu 3 písm. b): V bode 3 písm. b) žiadame jednotlivé sekundárne právne akty Európskej únie uvádzať spolu s uvedením gestora v súlade s príslušným uznesením vlády Slovenskej republiky. Rovnako odporúčame z dôvodu zabezpečenia prehľadnosti uvádzať sekundárne právne akty pod sebou ako samostatné odrážky, a to chronologicky alebo podľa typu aktu (smernice, nariadenia, rozhodnutia). | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. III § 34** 3. K bodu 34: Názov rozhodnutia v poznámke pod čiarou k odkazu 21a) v § 34 ods. 1 písm. h) žiadame upraviť nasledovne: „Rozhodnutie Komisie z 22. novembra 2011 o kritériách uznávania stredísk odbornej prípravy zúčastňujúcich sa na odbornej príprave rušňovodičov, o kritériách uznávania skúšajúcich pracovníkov rušňovodičov a o kritériách organizácie skúšok v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (2011/765/EÚ) (Ú. v. EÚ L 314, 29.11.2011)“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. I § 78** 3. K bodu 68: Žiadame do poznámky pod čiarou k odkazu 24e) doplniť dodatok „v platnom znení“ v súlade s bodom 62.10. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky v platnom znení. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K osobitnej časti dôvodovej správy:** 3. K Čl. II bodu 17: V osobitnej časti dôvodovej správy k Čl. II bodu 17 žiadame do názvu vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/763 v platnom znení za číslo vykonávacieho nariadenia doplniť slová „ z 9. apríla 2018“. Za názov vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/545 v platnom znení žiadame doplniť slová „v platnom znení“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K tabuľke zhody s delegovanou smernicou (EÚ) 2020/1833:** 3. Pri preukazovaní transpozície čl. 2 ods. 1 delegovanej smernice (EÚ) 2020/1833 žiadame v súvislosti s predkladaným návrhom zákona v piatom stĺpci tabuľky zhody správne označiť novelizačný článok upravujúci nadobudnutie účinnosti navrhovaného zákona („Čl. IV“), a následne žiadame text uvádzaný v šiestom stĺpci tabuľky zhody zosúladiť so znením Čl. IV predkladaného návrhu, a teda navrhovaný dátum účinnosti primerane upraviť. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K sprievodným dokumentom:** 3. V predkladacej správe žiadame v súlade s čl. 18 ods. 1 písm. c) Legislatívnych pravidiel vlády Slovenskej republiky v platnom znení uviesť informáciu, či predkladaný návrh zákona má byť predmetom vnútrokomunitárneho pripomienkového konania. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 4. K bodu 3 písm. b): V bode 3 písm. b) žiadame medzi relevantnými sekundárnymi právnymi aktami Európskej únie uvádzať spolu s gestorom a publikačným zdrojom aj: - smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve v platnom znení, - smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) v platnom znení, - smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) v platnom znení, - smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru v platnom znení, a - smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) v platnom znení. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. III § 40** 4. K bodu 36: V navrhovanom znení § 40 ods. 2 písm. a) žiadame slová „Európskych spoločenstiev“ nahradiť slovami „Európskej únie“. Rovnakým spôsobom žiadame upraviť osobitnú časť dôvodovej správy k Čl. III bodu 36. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. I § 80** 4. K bodu 69: Žiadame preukázať transpozíciu čl. 47 ods. 4 a 7 smernice (EÚ) 2016/797, nakoľko uvedený článok smernice bol preukazovaný prostredníctvom ustanovenia § 80 ods. 7 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ku ktorého zrušeniu dochádza predkladaným návrhom zákona. Zároveň žiadame upraviť publikačný zdroj v poznámke pod čiarou k odkazu 27a) nasledovne: „(Ú. v. EÚ L 139I, 27. 5. 2019).“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K osobitnej časti dôvodovej správy:** 4. K Čl. III bodu 29: V osobitnej časti dôvodovej správy k Čl. III bodu 29 odporúčame špecifikovať, že „európska legislatíva“ ustanovujúca požiadavku minimálneho veku 20 rokov pre uchádzača o preukaz rušňovodiča, je čl. 10 smernice 2007/59/ES v platnom znení. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K tabuľke zhody s delegovanou smernicou (EÚ) 2020/1833:** 4. Pri preukazovaní transpozície čl. 2 ods. 1 druhej vety delegovanej smernice (EÚ) 2020/1833 žiadame ako transpozičné opatrenie v tabuľke zhody uvádzať aj § 35 ods. 7 zákona č. 575/2001 Z. z. v znení neskorších predpisov. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 5. K bodu 3 písm. b): V bode 3 písm. b) žiadame medzi relevantnými sekundárnymi právnymi aktami Európskej únie uvádzať spolu s gestorom a publikačným zdrojom aj vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. III § 41** 5. K bodu 40: Predkladateľ v § 41 ods. 4 písm. f) navrhovanom v Čl. III bode 40 predkladaného návrhu zákona povereným osobám, t. j. zamestnancom ministerstva, úradu a vyššieho územného celku, ktorým ministerstvo vydalo preukaz priznáva novú kompetenciu, a to právo vyzvať osobu z určeného okruhu subjektov, aby sa podrobila vyšetreniu, či nie je pod vplyvom alkoholu, inej návykovej látky alebo lieku, ktorý môže znížiť jej schopnosť bezpečne viesť dráhové vozidlo alebo vykonávať činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe. Upozorňujeme, že § 5 zákona č. 219/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov upravuje iba vyšetrenie na zistenie alkoholu alebo iných návykových látok. Žiadame preto v prípade, ak sa podľa § 41 ods. 4 písm. f) zákona č. 514/2009 Z. z. má skúmať aj tá skutočnosť, či sú osoby pod vplyvom liekov s uvedeným potenciálnym účinkom, upraviť poznámku pod čiarou k odkazu 25a) takým spôsobom, aby odkazovala na právny predpis upravujúci oprávnenie poverenej osoby na vyšetrenie osoby, či nie je pod vplyvom lieku, a postup takéhoto vyšetrenia. V opačnom prípade žiadame navrhovaný § 41 ods. 4 písm. f) upraviť tak, aby sa vzťahoval iba na vyšetrenie na zistenie alkoholu alebo iných návykových látok. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. I § 90** 5. K bodu 73: V § 90 ods. 1 písm. m) návrhu zákona žiadame za slová „predbežné zapojenie“ zaviesť nový odkaz s poznámkou pod čiarou, ktorá bude odkazovať na čl. 2 ods. 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/545 v platnom znení. Zároveň žiadame poznámku pod čiarou k odkazu 29b) bližšie špecifikovať, napríklad uviesť čl. 22 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/545 v platnom znení. Takisto žiadame v poznámke pod čiarou k odkazu 29b) uvádzať pri vykonávacom nariadení (EÚ) 2018/545 dodatok „v platnom znení“ v súlade s bodom 62.10. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky v platnom znení. Zároveň žiadame pri vykonávacom nariadení (EÚ) 2018/763 uviesť za slovom „(ES)“ slovo „č.“ a v poznámke pod čiarou k odkazu 29c) uviesť dodatok „v platnom znení“ v súlade s bodom 62.10. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky v platnom znení. | O | ČA | Vzhľadom na skutočnosť, že sa na konci odkazuje na celé vykonávacie nariadenie, nepovažujeme za potrebné sa v jednej vete odkazovať dva krát na jeden predpis. Zároveň v tomto prípade nepovažujeme za potrebné bližšie špecifikovať odkaz, teda na konkrétne články, keďže celé vykonávacie nariadenie upravuje postup predbežného zapojenia. |
| **OAPSVLÚVSR** | **K osobitnej časti dôvodovej správy:** 5. K Čl. III bodu 32: Názov rozhodnutia žiadame upraviť nasledovne: „rozhodnutie Komisie z 22. novembra 2011 o kritériách uznávania stredísk odbornej prípravy zúčastňujúcich sa na odbornej príprave rušňovodičov, o kritériách uznávania skúšajúcich pracovníkov rušňovodičov a o kritériách organizácie skúšok v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (2011/765/EÚ)“. Následne žiadame skrátenú formu citácie upraviť nasledovne: „rozhodnutie 2011/765/EÚ“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. I § 103** 6. K bodom 79 a 84: Žiadame slová „podľa osobitného predpisu“ nahradiť slovami „podľa medzinárodnej zmluvy, ktorou je Slovenská republika viazaná“ v súlade s bodom 62.2. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky v platnom znení. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 6. K bodu 3 písm. b): V bode 3 písm. b) žiadame medzi relevantnými sekundárnymi právnymi aktami Európskej únie uvádzať spolu s gestorom a publikačným zdrojom aj: - nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004, - nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave, a - vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 v platnom znení. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. III § 43** 6. K bodu 46: Upozorňujeme, že odkaz 11aa) v navrhovanom § 43 ods. 10 písm. d) odkazuje na § 10 ods. 4 písm. a) zákona č. 330/2007 Z. z. o registri trestov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorý považujeme za vecne nesúvisiaci s navrhovanou problematikou. Žiadame preto o primeranú úpravu odkazu a zodpovedajúcej poznámky pod čiarou v Čl. III bode 46 predkladaného návrhu zákona. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K osobitnej časti dôvodovej správy:** 6. K Čl. III bodu 40: Upozorňujeme, že osobitná časť dôvodovej správy neobsahuje odôvodnenie právnej úpravy navrhovanej v Čl. III bode 40, a teda v § 41 ods. 4 písm. f) zákona č. 514/2009 Z. z., ale duplicitne uvádza odôvodnenie k Čl. III bodu 39. Žiadame o primeranú úpravu osobitnej časti dôvodovej správy, najmä vzhľadom na pripomienku uplatnenú k vlastnému materiálu k Čl. III bodu 40. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 7. K bodu 3 písm. b): Publikačný zdroj delegovaného rozhodnutia (EÚ) 2017/2075 žiadame upraviť nasledovne: „(Ú. v. EÚ L 295, 14.11.2017)“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. I § 103** 7. K bodu 84: V nadväznosti na znenie osobitnej časti dôvodovej správy žiadame bližšie špecifikovať poznámku pod čiarou k odkazu 31c). | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K osobitnej časti dôvodovej správy:** 7. K Čl. III bodu 48: Upozorňujeme, že odôvodnenie uvádzané v osobitnej časti dôvodovej správy k Čl. III bodu 48 vecne nesúvisí s § 34 ods. 4, ktorý ukladá povinnosť bezpečnostného orgánu prijať nevyhnutné opatrenia ak zistí, že rušňovodič pri vedení rušňa predstavuje vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť železničnej dopravy. Žiadame osobitnú časť dôvodovej správy primerane upraviť. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 8. K bodu 3 písm. b): Za publikačný zdroj vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/250 v platnom znení uvádzaného v bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame doplniť slová „v platnom znení“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. I § 109** 8. K bodu 93: Žiadame poznámku pod čiarou k odkazu 36b) bližšie konkretizovať napríklad odkazom na čl. 7 ods. 2 alebo čl. 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/2177. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Čl. I Príloha č. 4** 9. K bodom 99 a 100: Nakoľko smernica (EÚ) 2016/797 v Prílohe č. IV v bode 3.4. ustanovuje, že „Súbory a korešpondencia týkajúce sa postupov overovania ES musia byť napísané v úradnom jazyku členského štátu Únie, v ktorom je žiadateľ usadený, alebo v úradnom jazyku Únie akceptovanom žiadateľom.“, žiadame predkladateľa o preukázanie transpozície tohto ustanovenia do slovenského právneho poriadku, nakoľko v Čl. I bode 100 návrhu zákona vypúšťa predkladateľ slovo „ES“, čo môže spôsobiť nesúlad so smernicou (EÚ) 2016/797 v platnom znení. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 9. K bodu 3 písm. b): Publikačný zdroj vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/777 žiadame upraviť nasledovne: „(Ú. v. EÚ L 139I , 27.5.2019)“. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice (EÚ) 2016/2370:** K transpozícií smernice (EÚ) 2016/2370: Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. I k zásahu do ustanovení zákona č. 513/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice (EÚ) 2016/2370, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody, v ktorej bude preukázaná transpozícia relevantných ustanovení čl. 1 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/2370, a to vzhľadom na zmeny § 50 ods. 3 navrhované v Čl. I bode 42 predkladaného návrhu zákona. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení:** K transpozícií smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení: Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. I k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 513/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody. Žiadame vypracovať tabuľku zhody so smernicou (EÚ) 2016/797 v platnom znení, nakoľko bola transpozícia čl. 1 ods. 3, čl. 2 ods. 3, čl. 2 ods. 4, čl. 2 ods. 16, čl. 2 ods. 21, čl. 2 ods. 23, čl. 2 ods. 34, čl. 7 ods. 1, 2, 3, 4, 6 a 7, čl. 14 ods. 1 a 2, čl. 15 ods. 4, čl. 21 ods. 2 a 3, čl. 22 ods. 1, 2 a 3, čl. 24 ods. 5, čl. 47 ods. 1, 3, 4, 6, 7, čl. 49 ods. 1, 2, 3, 4, čl. 56 a Príloha IV ods. 2 a 3 smernice (EÚ) 2016/797 v platnom znení preukazovaná prostredníctvom transpozičných opatrení, ktorými sú § 2 ods. 7, § 20 ods. 3, § 62 ods. 1, 3 a 4, § 70 ods. 5, 6, 7, 8 a 11, § 72 ods. 4, § 73 ods. 2, § 76 ods. 3 písm. f), § 78 ods. 3, § 80 a prílohy č. 4 bod 2.6., 3.2 až 3.4. zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktoré sú predmetom novelizácie v Čl. I predkladaného návrhu. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice (EÚ) 2016/798 v platnom znení:** K transpozícií smernice (EÚ) 2016/798 v platnom znení: Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. I k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 513/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice (EÚ) 2016/798 v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody. Žiadame vypracovať tabuľku zhody so smernicou (EÚ) 2016/798 v platnom znení, nakoľko bola transpozícia čl. 3 ods. 21, čl. 9 ods. 5 a 6, čl. 16 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/798 v platnom znení preukazovaná prostredníctvom transpozičných opatrení, ktorými sú § 20 ods. 3, § 85 ods. 1, § 86 ods. 25 a § 94 ods. 4 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktoré sú predmetom novelizácie v Čl. I predkladaného návrhu. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice 2007/59/ES v platnom znení:** K transpozícií smernice 2007/59/ES v platnom znení: Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. III k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice 2007/59/ES v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody, v ktorej bude preukázaná transpozícia relevantných ustanovení čl. 10, 11, 13, 15 a 29 smernice 2007/59/ES v platnom znení, a to vzhľadom na zmeny navrhované v Čl. III bodoch 28 až 34 predkladaného návrhu zákona. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice 2012/34/EÚ v platnom znení:** Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. I k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 513/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice 2012/34/EÚ v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody, v ktorej bude preukázaná transpozícia nasledovných ustanovení smernice 2012/34/EÚ v platnom znení: 5. čl. 3 ods. 21, čl. 29 ods. 4, čl. 43 ods. 1, čl. 47 ods. 3, čl. 48 ods. 1, čl. 53 ods. 3, čl. 54 ods. 2 a čl. 56 ods. 7 nakoľko transpozičnými opatreniami uvedených ustanovení smernice sú § 44 ods. 2 a 9, § 46 ods. 3, § 50 ods. 3, § 51 ods. 3, § 53 ods. 1 písm. j) a § 53 ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, k novelizácií ktorých dochádza v navrhovanom Čl. I bodoch 39 až 43, 47 a 48 predkladaného návrhu zákona. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice 2008/68/ES v platnom znení:** Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. III k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice 2008/68/ES v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody, v ktorej bude preukázaná transpozícia nasledovných ustanovení smernice 2008/68/ES v platnom znení: 1. Čl. 1 ods. 1 smernice 2008/68/ES v platnom znení, nakoľko transpozičným opatrením je § 23 ods. 1 a 2 zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ku ktorého novelizácií dochádza v navrhovanom Čl. III bodoch 15 a 16 návrhu; | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice 2008/68/ES v platnom znení:** Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. III k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice 2008/68/ES v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody, v ktorej bude preukázaná transpozícia nasledovných ustanovení smernice 2008/68/ES v platnom znení: 2. Čl. 1 ods. 4 a 5, čl. 5 ods. 1 a 2 a Prílohy II časti II. 2 bodu 8 smernice, nakoľko transpozičným opatrením je § 23 ods. 4 zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ku ktorého novelizácií dochádza v navrhovanom Čl. III bodoch 20 a 21 návrhu; | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice 2008/68/ES v platnom znení:** Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. III k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice 2008/68/ES v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody, v ktorej bude preukázaná transpozícia nasledovných ustanovení smernice 2008/68/ES v platnom znení: 3. Čl. 2 ods. 2, čl. 3, čl. 4 a Prílohy II časti II. 1 bodu 1 smernice, nakoľko transpozičným opatrením je § 23 ods. 2 a 3 zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ku ktorého novelizácií dochádza v navrhovanom Čl. III bodoch 16 až 19 návrhu; a | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice 2008/68/ES v platnom znení:** Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. III k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice 2008/68/ES v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody, v ktorej bude preukázaná transpozícia nasledovných ustanovení smernice 2008/68/ES v platnom znení: 4. Čl. 6 ods. 5 smernice, nakoľko transpozičným opatrením je § 23 ods. 5 zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ku ktorého novelizácií dochádza v navrhovanom Čl. III bodoch 22 až 25 predkladaného návrhu zákona. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice 2012/34/EÚ v platnom znení:** Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. III k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice 2012/34/EÚ v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody, v ktorej bude preukázaná transpozícia nasledovných ustanovení smernice 2012/34/EÚ v platnom znení: 1. čl. 2 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ v platnom znení, nakoľko transpozičným opatrením je § 10 ods. 3 zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ku ktorého vypusteniu dochádza v navrhovanom Čl. III bode 3 návrhu; | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice 2012/34/EÚ v platnom znení:** Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. III k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice 2012/34/EÚ v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody, v ktorej bude preukázaná transpozícia nasledovných ustanovení smernice 2012/34/EÚ v platnom znení: 2. čl. 18 smernice 2012/34/EÚ v platnom znení, nakoľko transpozičným opatrením je § 12 ods. 2 zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ku ktorého novelizácií dochádza v navrhovanom Čl. III bode 9 návrhu; | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice 2012/34/EÚ v platnom znení:** Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. III k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice 2012/34/EÚ v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody, v ktorej bude preukázaná transpozícia nasledovných ustanovení smernice 2012/34/EÚ v platnom znení: 3. čl. 21 smernice 2012/34/EÚ v platnom znení, nakoľko transpozičným opatrením je § 11 ods. 3 zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ku ktorého novelizácií dochádza v navrhovanom Čl. III bode 6 návrhu; | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícií smernice 2012/34/EÚ v platnom znení:** Nakoľko predkladaným návrhom zákona dochádza v Čl. III k zásahu do viacerých ustanovení zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktoré predstavujú transpozičné opatrenia ustanovení smernice 2012/34/EÚ v platnom znení, žiadame v záujme možnosti posúdenia zachovania úplnej transpozície tejto smernice do slovenského právneho poriadku o vypracovanie a predloženie čiastkovej tabuľky zhody, v ktorej bude preukázaná transpozícia nasledovných ustanovení smernice 2012/34/EÚ v platnom znení: 4. čl. 22 smernice 2012/34/EÚ v platnom znení, nakoľko transpozičným opatrením je § 11 ods. 5 zákona č. 514/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, ku ktorého novelizácií dochádza v navrhovanom Čl. III bode 8 predkladaného návrhu zákona; a | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **Nad rámec návrhu zákona – k Čl. I:** Upozorňujeme, že 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), 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 smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Smernica o bezpečnosti železníc) (Ú. v. ES L 164, 30.4.2004) v platnom znení, 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 platnom znení, 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), 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), 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) a 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), boli nahradené smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26. 5. 2016) a smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26. 5. 2016). Žiadame preto vypustiť smernicu 2014/88/EÚ, smernicu 2004/49/ES, smernicu 2008/57/ES , smernicu 2011/18/EÚ, smernicu 2013/9/EÚ, smernicu 2014/38/EÚ a smernicu 2014/106/EÚ z transpozičnej prílohy k zákonu č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, nakoľko uvedené smernice už nie sú účinne a preto nie je relevantné ich v transpozičnej prílohe zákona uvádzať. | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K vykonávacím právnym predpisom:** V treťom odseku všeobecnej časti dôvodovej správy predkladateľ uvádza, že pre každú kategóriu špeciálnych dráh 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. Upozorňujeme, že podľa čl. 17 ods. 1 písm. i) Legislatívnych pravidiel vlády Slovenskej republiky v platnom znení je jednou z náležitostí návrhu zákona predkladaného do medzirezortného pripomienkového konania aj predloženie návrhu vykonávacích právnych predpisov, ak zákon obsahuje splnomocňovacie ustanovenia na ich vydanie. Následne v šiestom bode doložky vybraných vplyvov predkladateľ uvádza, že sa predpokladá zmena vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh v znení neskorších predpisov, vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov a vyhlášky 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 neskorších predpisov. Na základe uvedeného žiadame o predloženie návrhu resp. téz uvedených vykonávacích právnych predpisov do ďalšieho legislatívneho procesu k návrhu zákona. | O | A |  |
| **OZ Lepšia doprava** | **Čl. I bod 4 (§ 14 ods. 1)** a. Je potrebné definovať, čo je dopravný moment, inak je ustanovenie zákona nevymáhateľné. b. Ustanovenie zmierňuje požiadavky na modernizáciu hlavných železničných tratí, kde pre trate modernizované na rýchlosť do 120 km/h vrátane alebo s nižším dopravným momentom na rýchlosť od 121 do 160 km/h už nepožaduje prestavbu úrovňového križovania na mimoúrovňové križovanie a nepožaduje zriadenie nového križovania ako mimoúrovňového, ale pre vedľajšie železničné trate povoľuje zriaďovanie úrovňových križovaní iba na výnimku. Zákon by tak ustanovil prísnejšie podmienky pre vedľajšie trate, než pre hlavné trate. Navrhujeme preto § 14 ods. 2 zmeniť na „Nové križovanie existujúcich železničných tratí s rýchlosťou železničných vozidiel od 121 km.h-1 do 160 km.h-1 s dopravným momentom nižším než podľa odseku 1 sa zriaďuje zvyčajne ako mimoúrovňové. Výnimku povoľuje Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Špeciálny stavebný úrad na základe tejto výnimky určí v stavebnom povolení podmienky jeho zhotovenia.“ Tým sa dosiahne, že nové priecestia na tratiach s rýchlosťou nad 120 km/h budú musieť byť okrem výnimiek mimoúrovňové a naopak, pre trate s rýchlosťou do 120 km/h sa mimoúrovňové kríženie nebude vyžadovať. | O | A | Ustanovenie upravené inak, dopravný moment vypustený. |
| **OZ Lepšia doprava** | **Čl. I § 25 ods. 5 (bod 25)** Je potrebné opraviť číslo odseku 3 na 4 (zmena číslovania na základe bodu 22). | O | A |  |
| **OZ Lepšia doprava** | **Čl. I bod 12 a nasl.** Navrhujeme namiesto pojmu „električkovlak“ používať pojem „vlakoelektrička“, čím sa jednak dosiahne, že označenie pre premávku na dráhach vyššej kategórie bude na prvom mieste, jednak sa vyhneme zámene s pojmom „električkový vlak“, ktorý sa v niektorých prípadoch používa na označenie súpravy električiek. | O | N | Pojem „električkovlak“ je už zaužívaný a vyplýva z oficiálneho slovenského znenia legislatívy EÚ. |
| **OZ Lepšia doprava** | **Čl. I bod 24 (§ 25 ods. 1 písm. c))** Navrhujeme zníženie veku vodiča trolejbusu na 21 rokov, podobne ako je to u vodiča autobusu (§ 78 ods. 8 zákona 8/2009 Z.z.). 4-5-ročný rozdiel veku na vedenie trolejbusu oproti železničnému vozidlu alebo električke pokladáme za neprimeraný. | O | A |  |
| **OZ Lepšia doprava** | **Čl. I** V § 28 ods. 3 navrhujeme za slovo „predaj“ doplniť slová „štátu, samosprávnemu kraju, združeniu obcí alebo obci podľa rozsahu obslužnosti územia“ a písmená a), b) a c) zrušiť. Tento návrh vychádza jednak z potreby ošetriť aj ponúknutie lokálnej dráhy a turisticko-hospodárskej dráhy ako nových kategórií dráh, ktoré typicky presahujú územie obce, ktorej v súčasnom znení treba ponúknuť špeciálnu dráhu, jednak umožní väčšiu voľnosť pri predaji električkovej alebo trolejbusovej dráhy, ktorá by presahovala územie obce (v ČR také električkové a trolejbusové dráhy existujú, v SR zatiaľ nie, ale v budúcnosti môžu). | O | N | V roku 2001 došlo k novému usporiadaniu verejnej správy, ktorého účelom sa mali prehĺbiť a rozšíriť možnosti priamej demokracie prostredníctvom decentralizácie kompetencií z orgánov štátnej správy na orgány územnej samosprávy. K zmene došlo zákonom č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky v znení neskorších predpisov, ktorý sa predložil na základe uznesenia vlády k návrhu legislatívneho zámeru zákona o samospráve vyšších územných celkov č. 736 z 20. septembra 2000 v súlade s uznesením vlády ku Koncepcii decentralizácie a modernizácie verejnej správy č. 230 z 11. apríla 2000. Táto zmena reagovala najmä na zosúladenie sa s princípmi Európskej charty miestnej samosprávy, ktorá nadobudla pre Slovenskú republiku platnosť a záväznosť v júni 2000. Tento zákon jasne zadefinoval presun jasne zadefinovaných oprávnení zo štátu na samosprávne kraje (prerokúvanie návrhu cestovného poriadku a návrhu jeho zmien pred jeho zverejnením s prevádzkovateľom dráhy, pôsobnosť dráhového správneho úradu, výkon štátnej správy vo veciach električkových a trolejbusových dráh), pričom následne došlo aj k prerozdeľovaniu majetku tak, aby nedochádzalo ku kontraproduktívnym konaniam. Z tohto dôvodu bolo predmetné ustanovenie koncipované tak, aby bolo v súlade s princípom decentralizácie, ktorý vychádza z vyššie spomínanej Európskej charty miestnej samosprávy, a zároveň, aby nedochádzalo k nedorozumeniam a z ustanovenia bol jednoznačne jasný postup. Z tohto dôvodu je vylúčená možnosť predaja štátu v prípade električkovej dráhy, trolejbusovej dráhy, vlečky, lanovej dráhy alebo špeciálnej dráhy a v prípade samosprávneho kraja je táto možnosť vylúčená z dôvodu jej kompetencií, ktoré by v prípade vlastníctva vykonávala k sebe samému. Okrem iného lokálna dráha a turisticko-hospodárska dráha je ošetrená, pretože sú to špeciálne dráhy, ktoré sú uvedené v ods. 3 písm. c). |
| **OZ Lepšia doprava** | **Čl. I (§ 14)** V súvislosti so zavedením definície metra navrhujeme do § 14 doplniť nový odsek „Križovanie metra s pozemnými komunikáciami sa zriaďuje ako mimoúrovňové.“ | O | N | Dráhová legislatíva upravuje iba minimálne požiadavky na výstavbu a prevádzku metra. Ak by sa pripravoval zámer jeho výstavby, bude potrebné dopracovať aj iné špecifiká tohto druhu dráh. Navrhujeme upraviť ako celok. |
| **OZ Lepšia doprava** | **Čl. III bod 4** Vzhľadom na zavedenie lokálnych dráh a turisticko-hospodárskych dráh ako osobitnej kategórie dráh je potrebné prijať obdobné ustanovenie, ako je § 10 a, ktoré by riešilo zachádzanie do prípojových staníc železničnej dráhy aj pre uvedené nové kategórie dráh. | O | N | Zachádzanie na železničnú infraštruktúru môže byť umožnené len vozidlám železničných dráh. |
| **ÚNMSSR** | **Príloha č. 1 k zákonu č. 514/2009 Z. z.** Príloha č. 1 k zákonu č. 514/2009 Z. z. Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky upozorňuje, že v prílohe č. 1 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov je odkaz na medzinárodnú normu „ISO 10373“, ktorá bola zrušená. | O | N | Ide o transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve (Ú. v. ES L 315 3.12.2007) v platnom znení, ktorej novelizácia sa pripravuje tento rok. Navrhujeme upraviť až jej transponovaním. |
| **ÚNMSSR** | **Celému materiálu** Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky uplatňuje zásadnú pripomienku týkajúcu sa odkazov na technické normy uvedených v zákone č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, konkrétne v § 65 ods. 3 žiadame vypustiť spojenie „slovenská technická norma" a primerane upraviť text, v § 9 ods. 3 žiadame preformulovať text uvádzajúci odkaz na technické normy tak, aby bola zachovaná dobrovoľnosť dodržiavania technických noriem, aby použitie technických noriem na splnenie základných požiadaviek zákona nebolo jediným možným riešením, teda, aby nedochádzalo k zozáväzneniu technických noriem a v prílohe č. 12, III. časti, treťom bode, písmene b) žiadame vypustiť slová „platné technické normy“. Príloha č. 1 k zákonu č. 514/2009 Z. z. Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky žiada v prílohe č. 1 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov preformulovať text uvádzajúci odkazy na medzinárodné normy ISO tak, aby bola zachovaná dobrovoľnosť dodržiavania technických noriem. Odôvodnenie: Dosiahnutie súladu s priamo účinným nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 o európskej normalizácii v platnom znení (ďalej ako „nariadenie“), v ktorom sa norma definuje ako technická špecifikácia prijatá uznaným normalizačným orgánom na opakované alebo nepretržité používanie, s ktorou súlad nie je povinný. Podľa § 3 ods. 2 zákona č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii (ďalej len „zákon o technickej normalizácii“) je slovenskou technickou normou technická norma prijatá úradom ako slovenským národným normalizačným orgánom do sústavy technických noriem podľa tohto zákona. Technická norma je definovaná v čl. 2 ods. 1 nariadenia. Slovenská technická norma nepreberá právne záväzný akt Európskej únie. Podľa § 3 ods. 10 zákona o technickej normalizácii je dodržiavanie slovenskej technickej normy alebo technickej normalizačnej informácie dobrovoľné. Napriek tomu, že slovenské technické normy sú vo všeobecnosti dobrovoľné, môže sa predkladateľ všeobecne záväzného právneho predpisu rozhodnúť, že dodržiavanie STN uvedenej vo všeobecne záväznom právnom predpise je záväzné. V prípade zozáväznenia slovenskej technickej normy upozorňujeme na ustanovenie § 12 ods. 2 zákona o technickej normalizácii, podľa ktorého: „Výdavky na spracovanie slovenskej technickej normy v štátnom jazyku, ktorá sa uvádza priamo v texte všeobecne záväzného právneho predpisu a výdavky na každé poskytnutie slovenskej technickej normy, ktorá sa uvádza priamo v texte všeobecne záväzného právneho predpisu, uhrádza orgán štátnej správy, ktorý je zodpovedným predkladateľom návrhu všeobecne záväzného právneho predpisu, v ktorom priamo v texte uviedol slovenskú technickú normu.“. Výška úhrady za poskytovanie technickej normy je uvedená vo vyhláške ÚNMS SR č. 76/2019 Z. z. o výške úhrady za poskytovanie technickej normy. V prípade zozáväznenia slovenskej technickej normy môžu fyzické alebo právnické osoby požiadať o poskytnutie slovenskej technickej normy podľa § 15 ods. 3 zákona o technickej normalizácii, ktorý upravuje bezodplatné poskytnutie slovenskej technickej normy podľa § 12 ods. 2 zákona o technickej normalizácii. | Z | A |  |
| **ÚVSR** | **Celému materiálu** V bode 26) v novom znení §26 ods. 2 písm. a) odporúčame opraviť/ spresniť požiadavku uvedenú za bodkočiarkou: „je držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti, ak ide o skúšobného komisára oprávneného vykonávať technicko – bezpečnostnú skúšku dráhových vozidiel“ Odôvodnenie: Predkladateľmi navrhnuté znenie by pravdepodobne umožnilo vykonávať veľmi zodpovednú skúšku dráhového vozidla akémukoľvek strojárskemu, dopravnému či elektrotechnickému inžinierovi s osvedčením o akejkoľvek odbornej spôsobilosti, ktoré nemusí mať s témou dráhových vozidiel nič spoločné. Predpokladáme, že toto nebol zámer prekladateľov ale skôr neuvedomenie si prílišnej všeobecnosti slovného spojenia „osvedčenie o odbornej spôsobilosti“. Preto je potrebné navrhované znenie spresniť. | Z | A |  |
| **ÚVSR** | **Celému materiálu** V bode 4) v novom znení §14 ods. 1 v druhej vete k slovám „dopravného momentu“ žiadame doplniť odkaz na predpis, ktorý tento pojem definuje a upravuje jeho výpočet. Ďalej za číslom 250 000 žiadame vypustiť nesprávne uvedené slovo „vozidiel“. Odôvodnenie: Keďže zákon priamo nedefinuje pojem „dopravný moment“, pri jeho použití je nutné uviesť predpis, v ktorom je tento pojem upravený a kde je uvedený spôsob výpočtu. Zavedený pojem „dopravný moment“ sa počíta ako súčin počtu vlakov na trati a počtu áut na križujúcej ceste (denne). Výsledkom súčinu je bezrozmerné číslo, jeho uvedenie v návrhu s jednotkami „250 000 vozidiel“ je teda nesprávne a zavádzajúce. V návrhu uvedená hranica 250 000 zodpovedá napríklad križovaniu trate po ktorej denne prejde 50 vlakov s cestou po ktorej za 24 hodín prejde 5000 vozidiel. Súčin, teda dopravný moment je 250 000, ale toto číslo nevyjadruje počet vozidiel ale bezrozmerné číslo. Počet vozidiel (dráhových + cestných), ktoré v uvedenom príklade denne prejdú križovaním cesty so železnicou, je iba 5050, nie 250 000. Nesprávne vyjadrenie jednotiek v návrhu môže vzbudiť mylný dojem, že zmena sa týka aj vysoko frekventovaných priecestí a iniciovať odpor iných pripomienkujúcich subjektov k navrhnutej zmene. Jej vypustenie by však výrazne oslabilo prínos navrhovanej novely k splneniu jedného z cieľov Plánu obnovy a odolnosti SR: „... zefektívnia legislatívne a technické požiadavky na parametre dopravnej infraštruktúry, v súlade s osvedčenými postupmi v iných krajinách EÚ a európskymi právnymi predpismi, ktoré vytvoria podmienky na urýchlenie tempa prípravy modernizácie železničnej infraštruktúry, znížia náklady na kilometer modernizovanej trate a umožnia skoršiu výstavbu rýchlejších a bezpečnejších železníc.“ | Z | A | Dopravný moment na tento účel nie je upravený v žiadnom predpise. Vzhľadom na neaplikovateľnosť tohto ustanovenia, a to nemožnosť v krátkom čase predmetný dopravný moment vyrátať, navrhujeme zmenu predmetného ustanovia. |
| **ÚVSR** | **Celému materiálu** V bode 56) v novom znení §70 ods. 8 odporúčame spresniť začiatok 4. vety - namiesto „Kým EK neschváli výnimku“ uviesť „Kým EK nerozhodne o výnimke“ a obdobne aj začiatok 5. vety - namiesto „Ak EK neschváli výnimku“ uviesť „Ak EK nerozhodne o výnimke“. Odôvodnenie: Predkladateľmi navrhnuté znenie by okrem zamýšľaného významu – prípady, kde EK nerozhodla - zahŕňalo aj situáciu, keď EK už rozhodla, a to negatívne. Aj v takomto prípade platí, že EK neschválila výnimku, ale v takomto prípade žiadosť rozhodne nemožno považovať za schválenú, ako v prípade ešte neprijatého stanoviska, resp. nevydania žiadneho stanoviska v určenej lehote. Opravou z „neschváli výnimku“ na „nerozhodne o výnimke“ sa popísaný problém odstráni. | Z | A |  |
| **ÚVSR** | **Celému materiálu** V bodoch 4) a 24) odporúčame vyjadrovať rýchlosť nie v tvare „km.h-1“ ale v tvare „km/h“. Odôvodnenie: Vyjadrenie v km/h je zaužívanejšie, ľahšie zrozumiteľné a v zákone už použité na iných miestach. Zavádzanie inej formy vyjadrenia rovnakej jednotky – a jej dvojaké uvádzanie v jednom zákone – považujeme za nežiaduce. | O | A |  |
| **Verejnosť** | **Čl. Príloha č. 8 I. pôvo** 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. pripomienka: Nikde nie je vysvetlené, čo je považované za bod ohrozenia. Bez toho nie je možné tieto prípady vyhodnocovať. | O | N | Transpozícia smernice 2012/34. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 41 ods. 3 pôvodné** Navrhujeme znenie: "... kapacitu infraštruktúry pre sieťové železničné dopravné služby..." Zdôvodnenie: Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „presieťové, cezsieťové železničné dopravné služby...“ ap. je nezrozumiteľný termín oproti jednoduchému termínu „sieťové železničné dopravné služby...“. | O | N | Formulácia je správna, na základe eu legislatívy. Ide o transpozíciu smernice 2012/34, nie je možné meniť. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 4 ods. 3 pôvodné z** Navrhujeme znenie: "... Vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti je povinný udržiavať rozhľadové trojuholníky na priecestiach v stave neohrozujúcom bezpečnosť a plynulosť prevádzky dráhy." Zdôvodnenie: Doplnenie požiadavky na zaistenie bezpečnosti prevádzky železničných priecestí. | O | N | Príliš vágne ustanovenie. Ako vie vlastník nehnuteľnosti, že je v rozhľadovom trojuholníku úrovňového kríženia. Dávame do pozornosti ustanovenie § 14 cestného zákona. Príliš vágne ustanovenie. Ako vie vlastník nehnuteľnosti, že je v rozhľadovom trojuholníku úrovňového kríženia. Dávame do pozornosti ustanovenie § 14 cestného zákona. Zákon č. 135/1961 Zb. Zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon). § 14 Cestná zeleň (1) Cestné správne orgány dbajú o to, aby bola na cestných pomocných pozemkoch, prípadne na iných vhodných pozemkoch tvoriacich súčasť diaľníc, ciest a miestnych komunikácií (svahy násypov, odpočívadlá a podobne), primerane podľa miestnych podmienok pestovaná vhodná cestná zeleň; pritom je potrebné, aby nebola ohrozovaná bezpečnosť cestnej premávky alebo aby nebolo neúmerne sťažované použitie týchto pozemkov na účely správy diaľníc, ciest alebo miestnych komunikácií alebo na obhospodarovanie susedných pozemkov. (2) Pri riešení cestnej zelene sa rešpektuje hľadisko bezpečnosti cestnej premávky pri jeho prerokúvaní s orgánmi ochrany prírody a životného prostredia. (3) O umiestňovaní a druhovom zložení cestnej zelene a o výrube jej drevín rozhoduje cestný správny orgán po dohode s orgánom životného prostredia.5) |
| **Verejnosť** | **Čl. § 55 ods. 3 pôvodné** navrhujeme znenie: "... zabezpečiť tak efektívne využívanie európskej siete železníc..." Zdôvodnenie: Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „„preeurópskej, cezeurópskej siete...“ ap. je nezrozumiteľný termín oproti jednoduchému termínu „európskej siete železníc“. | O | N | Formulácia je správna, na základe eu legislatívy. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 15 (§ 20 o** Navrhujeme znenie: "..., ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe a zároveň po železničnej dráhe." Zdôvodnenie:Odstrániť zbytočný text. | O | A |  |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 15 (§ 20 o** Navrhujeme znenie: "„(5) Električkovlak je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je schopné jazdy/vhodné k jazde na vlastných kolesách po električkovej dráhe alebo špeciálnej dráhe a zároveň po železničnej dráhe. (6) Električka je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je schopné jazdy/vhodné k jazde na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe. (7) Vozidlo špeciálnej dráhy je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je schopné jazdy/vhodné k jazde na vlastných kolesách po špeciálnej dráhe. (8) Trolejbus je dráhové vozidlo s vlastným pohonom, ktoré je schopné jazdy/vhodné k jazde na jazdu po trolejbusovej dráhe, využíva napájanie z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy a jeho pohyb môže byť závislý od napájania z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy.“" Zdôvodnenie: Terminologická úprava v nadväznosti na návrh pripomienky k definícií železničného vozidla. | O | N | Vozidlá sú technicky spôsobilé alebo nespôsobilé. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 16 nadpis pôvodné zákon č. 514/2009 Z. z.** navrhujeme znenie: "§ 16 Práva a povinnosti dopravcu, a cestujúcich a iných osôb v doprave" Zdôvodnenie: Navrhujeme v Zákone č. 514/2009 Z. z. upraviť názov paragrafu, najmä vzhľadom na bod (3) „Každý je povinný v doprave na dráhe...“, ktorý sa z kontextu vzťahuje aj na iné osoby, ako sú napríklad rodinní príslušníci čakajúci na cestujúcich v staniciach, zamestnanci dodávateľských firiem, osoby pohybujúce sa či už oprávnene alebo neoprávnene v obvode dráhy a pod. | O | N | Povinnosti cestujúcich sa presúvajú do zákona o verejnej osobnej doprave. Nadpis sa upraví v rámci tohto zákona. |
| **Verejnosť** | **Čl. Príloha č. 15, body** navrhujeme znenie: "1) Napríklad rozhodnutie Komisie 2006/861/ES z 28. júla 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému "vozový park - nákladné vozne" európskej 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). ... 16) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj európskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú.v. EÚ L 348, 20.12.2013) v platnom znení. " Zdôvodnenie: Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „preeurópskej, cezeurópskej...“. | O | N | Oficiálne názvy európskej legislatívy. Nie je možné meniť. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. III bod 43 (§ 42 zákon č. 514/2009 Z. z.** navrhujeme znenie: "2) Za priestupok podľa odseku 1 a) písm. a) až h) možno uložiť pokutu od 50 eur do 500 eur, b) písm. i) možno uložiť pokutu od 100 eur do 1 000 eur a možno uložiť zákaz činnosti až na dva roky, c) písm. j) a k) možno uložiť pokutu od 50 eur do 200 eur, d) písm. l) možno uložiť pokutu od 50 eur do 500 eur a možno uložiť zákaz činnosti až do jedného roka, e) písm. m) možno uložiť pokutu od 100 eur do 1 000 eur a možno uložiť zákaz činnosti až do troch rokov, a ak nehodu spôsobil pod vplyvom alkoholu, inej návykovej látky alebo lieku, ktorý znížil schopnosť viesť dráhové vozidlo, pokuta až do 5 000 eur a zákaz činnosti až do piatich rokov, f) písm. n) možno uložiť pokutu od 100 eur do 500 eur." zdôvodnenie: V zmysle listu ŽSR č. 25915/2020/O440-16 zo dňa 15.06.2020. Pripomienku aj teraz podporili ZSSK Slovensko, a. s., ZSSK CARGO Slovakia, a. s., AROS asociácia železničných dopravcov Slovenska. | O | N | V návrhu je upravená možnosť uloženia zákazu činnosti z dôvodu, ako je uvedené v dôvodovej správe, aby rušňovodič nebol neadekvátne postihnutý aj sankciou zákazu činnosti, pokiaľ ide o menšie porušenia, ktoré neboli nehodami, čím dochádzalo k nevýznamnému dopadu na plynulosť dopravy. Upraviť iba možnosť uloženia pokuty znamená zmariť preventívnu a represívnu funkciu sankcie. |
| **Verejnosť** | **Čl. Príloha č. 8 I. pôvo** Navrhujeme znenie: "5.6 Pasívnym priecestím sa rozumie priecestie označené dopravným značením bez akéhokoľvek aktívneho systému varovania alebo ochrany, ktorý sa aktivuje, ak prechod cez priecestie nie je pre užívateľa bezpečný." zdôvodnenie: Pasívne priecestie je označené dopravným značením, ktoré tiež varuje užívateľov pred nebezpečenstvom. | O | N | Transpozícia smernice 2012/34. Priecestie je vždy označené dopravným značením, vyplýva to zo zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 33 ods. 4 pôvodné** Navrhujeme znenie: "Ak bol zamestnanec vo funkcii rušňovodič zároveň očitým priamym účastníkom vážnej nehody alebo mimoriadnej udalosti s následkom smrti, alebo vážneho zranenia ľudí, zamestnávateľ je povinný tohto zamestnanca na mieste vzniku nehody vystriedať." Zdôvodnenie: Zmena terminológie. | O | N | Zmena terminológie nemá opodstatnenie, ani nie je správne naformulovaná. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 90 (§ 107** Navrhujeme znenie: "Ak osoba vykonávajúca štátny dozor zistí porušenie povinnosti alebo iný nedostatok v činnosti kontrolovanej osoby, vypracuje protokol. Protokol doručí kontrolovanej osobe a nariadi jej, aby v určenej lehote po skončení výkonu štátneho odborného dozoru odstránila zistené porušenie povinnosti alebo zistený iný nedostatok." Zdôvodnenie: Ide o spresnenie textu. Podľa § 107 ods. 1 zákona o dráhach: „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)“ Podľa § 13 ods. 6 zákona č. 10/1996 Z. z. v z. n. p.: „O prerokovaní protokolu vypracujú pracovníci kontroly zápisnicu, ktorá musí obsahovať dátum oboznámenia vedúceho kontrolovaného subjektu s protokolom, dátum prerokovania protokolu, mená prítomných na prerokovaní a ich vlastnoručné podpisy. Zápisnica o prerokovaní protokolu sa prikladá k protokolu o výsledku kontroly. V zápisnici sa uloží povinnosť vedúcemu kontrolovaného subjektu v určenej lehote a) prijať opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov a ich príčin a predložiť ich orgánu kontroly,“ Podľa § 13 ods. 8 zákona č. 10/1996 Z. z. v z. n. p.: „Kontrola je skončená prerokovaním protokolu. Protokol sa považuje za prerokovaný aj vtedy, ak sa vedúci kontrolovaného subjektu bezdôvodne nedostaví na prerokovanie protokolu alebo odmietne podpísať zápisnicu o prerokovaní protokolu.“ Z vyššie uvedeného vyplýva, že podľa zákona č. 10/1996 Z. z. v z. n. p. nie je kontrola (per analogiam štátny odborný dozor) skončená vyhotovením protokolu a jeho doručením kontrolovanému subjektu (porovnaj aj § 11 ods. 2 písm. d) a e) zákona č. 10/1996 Z. z. v z. n. p.), ale až jeho prerokovaním. Text § 107 ods. 6 zákona o dráhach podľa nášho názoru umožňuje výklad, podľa ktorého kontrolovaný subjekt je povinný plniť opatrenia na odstránenie nedostatkov už po doručení protokolu a zároveň umožňuje orgánu ŠOD už v protokole takéto povinnosti (opatrenia) kontrolovanému uložiť. Podľa nášho názoru vzhľadom na vloženie § 107 ods. 7 do zákona, nie je opodstatnené, aby bol kontrolovaný subjekt povinný plniť závery z protokolu už jeho doručením. Naviac je opakovane judikované súdmi, že uloženie opatrení v protokole je zásahom do subjektívnych práv kontrolovaného subjektu. (porov. napr. Uznesenie Najvyššieho súdu SR z 25. 8. 2011, sp. zn. 5Sžf/31/2011: „Najvyšší súd pre presnosť opakovane uvádza, že v prejednávanej veci ide o prípad, kedy žalovaný síce nevydal rozhodnutie v zmysle správneho poriadku, ale uložil žalobcovi povinnosti formálne iným prostriedkom (v obsahu protokolu a zápisnice o prerokovaní protokolu). V zmysle vyššie uvedeného je nutné v záujme ochrany práv účastníkov správnych konaní preskúmavané protokol a zápisnicu o prerokovaní protokolu v rozsahu uloženej povinnosti subsumovať pod pojem „rozhodnutie správneho orgánu“ (§ 244 ods. 2 a 3 OSP). | O | N | Nadbytočné. Ustanovenie je jasne definované. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 91 (§ 107** navrhujeme znenie: "Ak osoba vykonávajúca štátny odborný dozor zistí porušenie povinnosti alebo iný nedostatok v činnosti kontrolovanej osoby, ktorý bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe, písomne nariadi obmedzenie alebo zastavenie činnosti, ktorá toto ohrozenie spôsobuje, a to do odstránenia tohto nedostatku; uvedené opatrenie bude uvedené aj v protokole, s ktorým musí byť kontrolovaný oboznámený do piatich pracovných dní od vydania tohto pokynu." Zdôvodnenie: Keďže ide o výnimočný prostriedok zásahu do práv kontrolovaného subjektu, je podľa nášho názoru potrebné, aby bol takýto zásah vykonaný písomne a aby mal orgán ŠOD jednoznačne stanovenú lehotu na dokedy je povinný oboznámiť s obsahom protokolu kontrolovaný subjekt. Predmetné je dôležité aj z toho dôvodu, že ak by sa opatrenia neskôr ukázali ako nezákonné (napr. v súdnom prieskume), mohlo by to znamenať úspešné uplatnenie nároku na náhradu škody kontrolovaného subjektu od štátu prostredníctvom zákona č. 514/2003 Z. z. v znení neskorších predpisov. | O | N | Nadbytočné. Nie je možné, aby štátny dozor nariadil opatrenia iba ústne. Ako by potom dokazoval nevykonanie opatrenia resp. že bolo uložené? |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 41 (§ 46** Navrhujeme znenie: "Ak úhrady za používanie železničnej infraštruktúry, ktoré zohľadňujú nedostatok kapacity, ešte neboli stanovené alebo ak sa koordináciou nedosiahol uspokojivý výsledok a železničná infraštruktúra bola pre dané obdobie alebo daný úsek dňa vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry uplatní pri prideľovaní kapacity pri preťaženej infraštruktúre priority v tomto poradí: a) dopravné služby vo verejnom záujme objednané podľa plánu dopravnej obslužnosti na základe výsledkov verejnej súťaže, b) dopravné služby vo verejnom záujme objednané systémovým alebo taktovým rozložením trás neuvedené v písmene a), c) dopravné služby vo verejnom záujme objednané v medzinárodnej osobnej doprave pre kategóriu vlakov R a vyššie definované v podmienkach používania železničnej siete neuvedené v písmenách a) a b), d) dopravné služby objednané v medzinárodnej nákladnej doprave pre kategóriu vlakov Pn a vyššie definované v podmienkach používania železničnej siete, e) ostatné dopravné služby objednané v medzinárodnej osobnej doprave neuvedené v písmenách a) až c), f) dopravné služby s trasou nad 300 km objednané vo vnútroštátnej nákladnej doprave, g) dopravné služby objednané v osobnej doprave s kalendárom trasy pre viac ako 200 dní na obdobie platnosti ročného cestovného poriadku podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete neuvedené v písmenách a) až c) a e), h) dopravné služby objednané vo vnútroštátnej nákladnej doprave s kalendárom trasy pre viac ako 200 dní na obdobie platnosti ročného cestovného poriadku podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete neuvedené v písmenách d) a f), i) ostatné dopravné služby objednané v osobnej doprave podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete, j) ostatné dopravné služby objednané v nákladnej doprave podľa poradia kategórií vlakov definovaných v podmienkach používania železničnej siete, k) ostatné dopravné služby." Zdôvodnenie: • Koordinácia a následné vyhlásenie preťaženej infraštruktúry nastáva v procese prípravy cestovného poriadku, t.j. dopravné služby boli žiadateľmi objednané, ale ešte nie realizované. • V predpise Z1 (a teda ani v podmienkach používania železničnej siete) neexistuje kategória vlakov Rn ale Pn. • Návrh úpravy popisu frekvencie objednávky vyplýva z navrhovanej zmeny pojmu „objednané“ . • Používaná terminológia v zákone je cestovný poriadok (§44), nie grafikon • Návrh úpravy popisu frekvencie objednávky vyplýva z navrhovanej zmeny pojmu „objednané“. • Používaná terminológia v zákone je cestovný poriadok (§44), nie grafikon. | O | ČA | Poradie priorít zostáva nezmenené, čiastočná úprava terminológie. Hlavným účelom stanovenia daného poradia v prípade preťaženej infraštruktúry je nutnosť plnenia obojstranného záväzku, ktorý vyplýva z výsledkov verejných súťaží, kde sa víťazný uchádzač zmluvne zaväzuje poskytovať dopravné služby vo verejnom záujme za vysúťaženú cenu. Akýkoľvek zásah do podmienok plnenia zmluvy vykazuje prvky vedomého obchádzania súťažných podmienok, ktoré by za iných okolností mohol výhodnejšie poskytovať iný uchádzač, čím môže jednak dôjsť k spochybneniu výsledkov samotnej verejnej súťaže a jednak k vyššej miere úhrady za dopravné služby vo verejnom záujme. Nákladná doprava nie je viazaná na fixný čas odchodu z východzej alebo príchodu do cieľovej stanice a má podstatne viac možností na úpravu trás vlakov. V podmienkach SR preťaženie železničnej Infraštruktúry nikdy nenastalo a všetky konflikty sa vyriešili v rámci koordinácie medzi jednotlivými žiadateľmi o pridelenie trasy. V prípade, že takáto situácia predsa len nastane, je to preukázateľný podklad pre manažéra infraštruktúry v rámci spracovania kapacitnej stratégie a podnet pre nutnosť systémového riešenia na danom úseku trate. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 108 ods. 2) pôvod** Navrhujeme znenie: "b) písm. b) a j) sa uloží pokuta od 50 eur do 500 eur," zdôvodnenie: Úprava – zátvorka. | O | A |  |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 65 (§ 76** Navrhujeme znenie: "Bezpečnostný orgán zmenu v európskom registri železničných vozidiel nevykoná, ak je mu z úradnej činnosti, alebo z podnetu tretej osoby známe, že je a) proti pôvodnému vlastníkovi železničného vozidla vedené exekučné konanie alebo výkon rozhodnutia podľa osobitného predpisu,9b) b) vedené civilné sporové konanie, správne konanie, trestné konanie, dedičské konanie, alebo iné konanie vedené orgánom verejnej moci týkajúce sa železničného vozidla." Zdôvodnenie: Navrhujeme predmetné doplnenie z dôvodu, že aj tretia osoba môže mať oprávnený právny záujem (napr. dedič) na tom, aby neprišlo k zmene v európskom registri železničných vozidiel. Pojem „iné majektovoprávne konanie“ nie je v slovenskom právnom poriadku, ani právnej teórií bežný. Preto navrhujeme úpravu znenia písm. b). | O | ČA | Tretia osoba je zahrnutá v podnete. Konania exaktne vymedzené. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 5 (§ 14 od** navrhujeme znenie: "Dočasné úrovňové križovanie železničnej trate s pozemnou komunikáciou je možné zriadiť v špecifických prípadoch, najmä na účel prejazdu vozidiel pri modernizácií, obnove alebo údržbe trate alebo na odstránenie následkov prírodnej katastrofy alebo nehody, so súhlasom Ministerstva dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo"). ..." zdôvodnenie: Zmena názvu Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky s účinnosťou od 1.1.2023. Nový názov Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. | O | A |  |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I body 12 - 15 (** navrhujeme znenie: "Druhy dráhových vozidiel (1) Dráhovými vozidlami sú koľajové vozidlá, trolejbusy a vozidlá lanových dráh. (2) Koľajovými vozidlami sú železničné vozidlá, električkovlaky, električky, dreziny a vozidlá špeciálnych dráh. (3) Vozidlami špeciálnych dráh sú vozidlá metra, vozidlá lokálnych dráh a vozidlá turisticko – hospodárskych dráh. (4) Železničné vozidlo je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré sa pohybuje je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po železničnej dráhe a skladá sa z jedného alebo z viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo z častí týchto subsystémov. (5) Električkovlak je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe a zároveň po železničnej dráhe. (6) Električka je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po električkovej dráhe. (7) Vozidlo špeciálnej dráhy je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách po špeciálnej dráhe. (8) Trolejbus je dráhové vozidlo s vlastným pohonom, ktoré je spôsobilé na jazdu po trolejbusovej dráhe, využíva napájanie z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy a jeho pohyb môže byť závislý od napájania z trakčného vedenia trolejbusovej dráhy. (9) Drezina je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu poháňané len ľudskou silou, ktoré je spôsobilé na jazdu po koľajovej dráhe. (10) 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." Zdôvodnenie: Navrhujeme nový odsek 9. Doterajší odsek 5 sa označuje ako odsek 10. V odseku 2 sú vymenované všetky druhy koľajových vozidiel, bolo by vhodné doplniť aj dreziny. | O | N | § 21 komplexne rieši prevádzkovanie drezín, preto aj vymedzenie pojmu dreziny je vhodnejšie ponechať v § 21. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 102, ods. 1, písm.** Navrhujeme znenie: "e) navrhuje, ktoré železničné trate železničného systému alebo nové železničné trate vo výstavbe majú byť súčasťou systému európskych železníc ... g) rozhoduje o uplatnení základných požiadaviek na železničný systém, ktorého železničné trate nie sú súčasťou systému európskych železníc a budú predmetom modernizácie alebo obnovy, a v prípade výstavby nových železničných tratí, ktoré budú súčasťou železničného systému ..." Zdôvodnenie: Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „preeurópskych, cezeurópskych...“. | O | N | Ministerstvo navrhuje železničné trate do TEN – T siete, nie do systému európskych železníc. Súčasťou systému európskych železníc je celá železničná sieť na území SR. V prípade ak nie je možné uplatniť základné požiadavky na železničné trate napr. z ekonomických dôvodov, môže žiadať o výnimku. Obe kompetencie sú naformulované správne. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. III bod 43 (§ 28 zákon č. 514/2009 Z. z.** navrhujeme znenie: "Harmonizované doplnkové osvedčenie (ďalej len "osvedčenie") je doklad, v ktorom sa uvádzajú trate alebo traťové úseky, na ktorých je jeho držiteľ oprávnený viesť vlak a železničné vozidlá. V osvedčení sa uvádzajú údaje podľa prílohy č. 1. V osvedčení môžu byť uvedené trate alebo traťové úseky aj opisom z iného platného osvedčenia, na ktorých je jeho držiteľ oprávnený viesť vlak a železničné vozidlá. " Zdôvodnenie: Žiadame doplniť vetu, ktorá nemení význam HDO, ale rozširuje a umožňuje využiť aktívne poznanie traťových pomerov uvedené v inom HDO. Vzhľadom na nedostatok rušňovodičov, rušňovodiči migrujú medzi viacerými dopravcami, alebo MI a pritom jazdia po tých istých tratiach. Poznanie železničnej infraštruktúry majú aktívne, a preto by malo stačiť do nového HDO toto poznanie trate zapísať podľa HDO (kópie) iného dopravcu. | O | N | Transpozícia smernice o certifikácií rušňovodičov. Navrhované znenie je v rozpore s touto smernicou. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** Navrhujeme znenie: "K bodom 15 a 16: Legislatívne – technická úprava." Zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Použitý výraz je správny. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodom 17 a 18: Legislatívne – technické úpravy v nadväznosti na § 20." Zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Použitý výraz je správny. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodom 20: ... v rámci Európskej únie, navrhuje sa terminologicky rozlíšiť vydávanie povolení bezpečnostným orgánom pre tieto vozidlá, a to slovným spojením „povolenie na uvedenie na trh“ a teda obsiahnuť a terminologicky rozdeliť..." Zdôvodnenie: gramatika. | O | A |  |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** Navrhujeme znenie: "K bodu 103: ... v znení neskorších predpisov a novo navrhovanou úpravou špeciálnych dráh pre jednoznačný výklad." Zdôvodnenie: Gramatika | O | N | Slovenský jazyk používa aj tento ekvivalent. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 11: Legislatívne – technická úprava." zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Použitý výraz je správny. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** Navrhujeme znenie: "K bodu 13: Počas obdobia pandémie cestujúci odmietali dodržiavať opatrenia vyhlásené počas pandémie. Účelom úpravy ustanovenia je stanoviť právny základ na dodržiavanie prípadných opatrení vyhlásených počas pandémie do budúcna za účelom zachovania zdravia cestujúcich a prípadného zníženia výskytu mikroorganizmov v dopravných prostriedkoch a priestoroch určených pre cestujúcich." Zdôvodnenie: Nesprávna (nelogická) predpona v slove = protipandemické, ktorá neguje, resp. otáča do protipólu zamýšľaný význam slova. Namiesto významu za niečo, pre niečo je použitý význam proti niečomu. Iné príklady: Školská dochádzka – proti školská dochádzka. Záhradnícke nožnice – proti záhradnícke nožnice. Teda: pandemické opatrenia – proti pandemické opatrenia. (pozn.: že je gramatika a výber cudzích slov mimo slovenský jazyk v slovenských zákonoch, je na pováženie v celom dokumente) Myslí sa významovo pre opatrenia počas nejakého stavu, nie proti nejakému stavu. Doplnenie „za účelom zachovania zdravia cestujúcich“ – spresnenie, inak nie je jasné o čom, o kom sa hovorí. Nahradenie spojenia „prípadného nešírenia vírusu v... “ spojením „prípadného zníženia výskytu mikroorganizmov v “ je reálnejšie v praxi a neobmedzuje sa na jeden biologický druh patogénu. Faktická pozn.: Bezpečnostné prvky v akomkoľvek systéme sa vytvárajú systémovo a neprenášajú sa na jednotlivcov a dokonca nezainteresovaných, ako je napr. cestujúci, ktorý sa zaplatí za prepravu a naňho prepravca zhodí vytváranie bezpečnostných prvkov. Toto má byť zabezpečené komplet prepravcom. Cestujúci nerieši vhodnosť materiálov, stavebné prvky, nosnosť, obmedzenie rýchlostí, osvetlenie, núdzové východy, hasenie požiaru... atď., tak isto sa nestará o čistenie všetkých zariadení, ako hmotných, tak iných, ako je napr. pitná voda, toto si tiež nezabezpečuje cestujúci, tak aj napr. o pranie a čistenie vzduchu od akéhokoľvek kontaminantu sa má starať prevádzkovateľ. Ten je zodpovedný za všetky bezpečnostné prvky. Že sa doteraz nejaké neriešili a nevytvorili, je systémový problém a úloha prevádzkovateľov, nie osôb využívajúcich akékoľvek služby akýchkoľvek prevádzkovateľov. Teda po vynálezoch kanalizácie, vodovodov, mydla, zabezpečovacích zariadení, klimatizácie ap., je na odborníkoch vyriešiť aj túto úlohu. Nie na spotrebiteľovi. Systémové vyriešenie tejto úlohy vyplýva z § 36 bod (2), písm. b) a písm. c) a bod (3), písm. b) a písm. c). | O | N | V slovenskom jazyku je používaný a aj správny aj tento ekvivalent. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 13: Vzhľadom na novo navrhovanú úpravu systému špeciálnych dráh sa upravujú aj vozidlá, ktoré sú spôsobilé po jednotlivých druhoch špeciálnej dráhy jazdiť." Zdôvodnenie: Gramatika. | O | N | Slovenský jazyk používa aj tento ekvivalent. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 14: Legislatívne – technická úprava." Zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Použitý výraz je správny. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 21: Legislatívne – technická úprava." Zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Použitý výraz je správny. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 30: Legislatívne – technická úprava vzhľadom..." Zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Použitý výraz je správny. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 34: Legislatívne – technická úprava." zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Použitý výraz je správny. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 38: Rozdiel medzi psychoterapeutickou a psychologickou starostlivosťou je najmä v odlišnej forme prípravy psychológa na výkon certifikovanej pracovnej činnosti psychoterapia a certifikovanej pracovnej činnosti dopravná psychológia a s tým následne súvisiacimi kompetenciami dopravného psychológa a kompetenciami psychoterapeuta..." Zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Formulácia je správna. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 38: ... Táto poúrazová starostlivosť nie je psychoterapia, ale forma krízovej intervencie, po ktorej môže a nemusí nastúpiť psychoterapia (individuálne od účastníka a jeho ochranných mechanizmov dopravný psychológ... Intenzita vplyvu takejto udalosti závisí od závažnosti miery ohrozenia a ochranných mechanizmov účastníka... zmierniť jej následky, zamedziť rozvinutie príznakov do poúrazovej reakcie a tým predchádzať..." Zdôvodnenie: Využitie spisovných slovenských výrazov + vyššia zrozumiteľnosť pre čitateľa. | O | N | Terminológia bežne používaná v praxi. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 39: Ustanovením sa v súlade s aplikačnou praxou umožňuje prizvať na výkon štátneho dozoru zamestnancov iných orgánov, právnických osôb alebo fyzické osoby, najmä expertov z dozornej činnosti." Zdôvodnenie: Gramatika. | O | N | Formulácia je správna. Experti majú byť znalí z predmetnej dozorovanej činnosti. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 40: Ustanovením sa v súlade s aplikačnou praxou umožňuje prizvať na výkon štátneho dozoru zamestnancov iných orgánov, právnických osôb alebo fyzické osoby, najmä expertov z dozornej činnosti." Zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Formulácia je správna. Experti majú byť znalí z predmetnej dozorovanej činnosti. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** Navrhujeme znenie: "K bodu 41: ... Ustanovenie zabezpečí plnenie víťazných cenových ponúk v rámci verejných súťaží a eliminovanie nezrealizovania víťaznej ponuky v zmysle..." Zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Formulácia je správna. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 46: Úprava správnych deliktov vzhľadom na novo navrhovanú právnu úpravu k novému inštitútu licencie na zachádzanie na železničnú infraštruktúru." zdôvodnenie: Gramatika. | O | N | Slovenský jazyk používa aj tento ekvivalent. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** Navrhujeme znenie: "K bodu 50: Vzhľadom na úpravu európskej dopravnej siete v nariadeniach EÚ sa stali tieto ustanovenia obsolentnými." Zdôvodnenie: Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „preeurópskej, cezeurópskej ... dopravnej siete“ ap. je nezrozumiteľný termín oproti jednoduchému termínu „európskej dopravnej siete“. | O | N | Transeurópska sieť, teda TEN – T sieť je terminus technicus. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** Navrhujeme znenie: "K bodu 52: Legislatívne – technická úprava." Zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Použitý výraz je správny. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 52: Zosúladenie pojmov s novo navrhovaným § 28 ods. 1." zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Slovenský jazyk používa aj tento ekvivalent. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 78: Doplnenie kompetencie vzhľadom na novo navrhovanú úpravu § 14 ods. 3." Zdôvodnenie: Gramatika. | O | N | Slovenský jazyk používa aj tento ekvivalent. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** navrhujeme znenie: "K bodu 81: Legislatívne – technická úprava." Zdôvodnenie: gramatika. | O | N | Použitý výraz je správny. |
| **Verejnosť** | **Čl. 06\_dovodova\_sprava\_o** Navrhujeme znenie: "K bodu 82: Doplnenie kompetencie vzhľadom na novo navrhovanú úpravu § 22b." Zdôvodnenie: Gramatika. | O | N | Slovenský jazyk používa aj tento ekvivalent. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 56 ods. 3 písm. k** navrhujeme znenie: "k) nápravné opatrenia pri porušení zmluvných podmienok, pri vzniku výnimočných okolností, ktoré ovplyvňujú dostupnosť verejného financovania, alebo ak príjmy manažéra infraštruktúry podľa § 55 ods. 2 druhá veta nie sú, alebo pravdepodobne nebudú v priebehu roka v rovnováhe s výdavkami na prevádzku železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, vrátane podmienok a postupov opätovného rokovania o zmluvných podmienkach alebo o predčasnom ukončení zmluvy." Zdôvodnenie: Cieľom doplnenia odseku 3 písm. k) je upresniť situácie, ktoré môžu nastať v priebehu rozpočtového roka a podporiť tak body uvedené v zákone o dráhach o zabezpečení financovania MI tak, aby mal vyrovnané hospodárenie (porovnaj § 55 ods. 2 a § 56 ods. 6 zákona o dráhach). ŽSR majú za to, že takáto explicitná formulácia poskytuje do budúcna väčší priestor pre hľadanie optimálnych riešení pre prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v meniacom sa externom makroekonomickom prostredí. § 55 ods. 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.“ § 56 ods. 6: „Vlastník železničnej infraštruktúry uhrádza 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.“ | O | N | Na predmetnú úpravu nie je dôvod. Vlastník infraštruktúry je závislý od finančných prostriedkov štátneho rozpočtu. Ak nie je dostatok financií na údržbu, modernizáciu, obnovu hľadá iné riešenia ako zabezpečiť prevádzku dráhy aj bez taxatívneho vymedzenia v legislatíve. Záujmom štátu ako vlastníka železničnej infraštruktúry je prevádzkovať dráhu. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 4 (§ 14 o zásadná pripomienka** navrhujeme znenie: "Križovanie nových hlavných železničných tratí s cestnými komunikáciami sa zriaďuje ako mimoúrovňové. Pri modernizácii existujúcich hlavných železničných tratí a vedľajších železničných tratí pre rýchlosť železničných vozidiel viac ako 120 km.h-1 alebo pri modernizácií križujúcich cestných komunikácií stavebník existujúce úrovňové križovanie prestavia na mimoúrovňové križovanie, alebo ho zruší. Pri modernizácii existujúcich hlavných železničných tratí, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete16) alebo pri modernizácií križujúcich cestných komunikácií, stavebník existujúce úrovňové križovanie prestavia na mimoúrovňové križovanie, alebo ho zruší." Zdôvodnenie: Zásadná pripomienka. O 210: Povoliť zriaďovanie úrovňových priecestí na tratiach s traťovou rýchlosťou vyššou ako 120 km.h-1 je výrazným ohrozením bezpečnosti železničnej dopravy. Ušetrené prostriedky nevynahradia vzniknuté riziká a následky zrážok koľajových vozidiel idúcich takýmito vysokými rýchlosťami s cestnými vozidlami bývajú tragické s priamymi škodami na ľudských životoch (či už užívateľov priecestí, zamestnancov dopravcov vo vlaku alebo cestujúcich) a značnými poškodeniami zariadení železničnej infraštruktúry respektíve koľajových vozidiel (viď napr. nehoda v Česku - Studénka 22.07.2015). Taktiež uvedený dopravný moment asi nespĺňa žiadna cestná komunikácia na Slovensku (v dôvodovej správe je uvedené číslo 2 500 a nie 250 000). O 230: Žiadame ponechať pôvodné znenie, nakoľko navrhovaná úprava vychádza z novo navrhovaného dopravného momentu, ktorého vstupné údaje nie sú správne a jeho výpočet nemá predloženú analýzu. Z textu dôvodovej správy nie je zrejmé, z akého časového obdobia bude do výpočtu dopravného momentu vkladaná intenzita železničnej dopravy. Je zrejmé, že pri modernizácii železničnej trate trvá príprava stavby približne 7 rokov a samotná realizácia 3 roky. To znamená, že až po 10 rokoch od zahájenia prípravy stavby bude železničná trať zmodernizovaná. Sme toho názoru, že po modernizácii bude intenzita železničnej dopravy vyššia, avšak aj potom bude z roka na rok kolísať. Z toho dôvodu by do výpočtu dopravného momentu mala byť zahrnutá intenzita železničnej dopravy stanovená na základe maximálnej kapacity železničnej trate. Tak isto upozorňujeme na skutočnosť, že intenzita cestnej dopravy každým rokom narastá. Pri zohľadnení týchto skutočností bude z navrhovaného výpočtu dopravného momentu vychádzať, že takmer každé priecestie aj pri modernizácii železničnej trate na rýchlosť menšiu ako 120 km/hod bude treba nahradiť mimoúrovňovým križovaním. Na základe uvedeného navrhujeme, aby sa k stanoveniu výpočtu dopravného momentu vypracovala riadna analýza. Až po vykonaní analýzy bude možné spustiť diskusiu o zavedení novo navrhovaného dopravného momentu do zákona. O 460: Umožnenie vybudovať križovanie dráh s pozemnými komunikáciami do rýchlosti 160 km.h-1 vrátane je zásadným krokom späť z hľadiska bezpečnosti účastníkov cestnej premávky a tiež železničnej dopravy. Zvýšenie rýchlostného limitu pre priecestia zabezpečené železničným priecestným zabezpečovacím zariadení (PZZ) výraznejšie obmedzuje cestnú premávku v oblasti priecestia, pretože sa predlžuje doba uzatvorenia PZZ pre vlaky s rýchlosťou menšou ako 160 km.h-1. Príklad: Traťová rýchlosť 120 km.h-1 Rýchlosť vlaku 120 km.h-1 80 km.h-1 Dĺžka pribl. úseku [m] 1516 1516 Počet vlakov/deň 30,00 70,00 Zatv/deň [s] 3661 12812 Zatv/deň 1 hod. 1 min 1 sek 3 hod. 33 min 32 sek Spolu [s] 16472,48 Zatv/deň spolu 4 hod. 34 min 32 sek Traťová rýchlosť 160 km.h-1 Rýchlosť vlaku 160 km.h-1 80 km.h-1 Dĺžka pribl. úseku [m] 2022 2022 Počet vlakov/deň 30,00 70,00 Zatv/deň [s] 3086,96 14405,83 Zatv/deň 51 min 27 sec 4 hod. 0 min 6 sek Spolu [s] 17492,80 Zatv/deň spolu 4 hod. 51 min 33 sek Tabuľka bola spracovaná na konkrétnom príklade priecestia, kde vo výpočtoch boli zohľadnené príslušné rýchlosti a priemerné počty vlakov (100 za deň, pri maximálnej rýchlosti 30 vlakov, pri rýchlosti 80 km.h-1 je to 70 vlakov). Tým pádom sa riziko stretu cestného a železničného vozidla zvyšuje, nehovoriac o fatálnych následkoch (viď nehoda na železničnom priecestí v Studénke v ČR dňa 22.07.2015). Táto skutočnosť neprispieva k naplneniu medzinárodnej „Vízie nula“, teda nulovej úmrtnosti pri dopravných nehodách a nulovému počtu ťažkých zranení pri dopravných nehodách na európskych cestách. Podľa Národnej stratégie SR pre bezpečnosť cestnej premávky 2021 - 2030, ktorá z tejto vízie vychádza, sa majú riziká odstraňovať a nie vytvárať. | O | ČA | Na rozporovom konaní na úrovni štátnych tajomníkov bolo dohodnuté, že zatiaľ ponecháme pôvodné znenie. Zároveň sa na dodatočných stretnutiach navrhne nové znenie podmienok zriaďovania úrovňových križovaní železničnej trate s pozemnou komunikáciou na základe porovnania s podmienkami v ostatných členských štátoch. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 73 (§ 90** Navrhujeme znenie: "l) vydáva rozhodnutie o bezodkladnom zastavení dopravných služieb železničného podniku v súlade s § 86 ods. 25," Zdôvodnenie: Ide o chybný odkaz, je potrebné upraviť na § 86. | O | A |  |
| **Verejnosť** | **Čl. § 93 ods. 1 Pôvodné** Navrhujeme znenie: "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, ktoré nevznikli následkom ľudskej činnosti." Zdôvodnenie: Medzi incidenty patrí aj napríklad prejdenie návesti Stoj (v zmysle predpisu ŽSR Z 17 kategória C 4), ktoré zväčša vzniknú následkom ľudskej činnosti - nepozornosť rušňovodiča a pod. | O | N | Transpozícia smernice 2012/34. Nie je možné meniť jej význam a účel. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 18 (§ 22 o** navrhujeme znenie: "Na trh a do prevádzky na dráhach možno uvádzať električkovlaky, električky, trolejbusy a vozidlá pre špeciálnych dráh schváleného typu. Typy električkovlakov, električiek, trolejbusov a vozidiel špeciálnych dráh schvaľuje schvaľovací orgán podľa § 102 ods. 1 písm. s) na žiadosť výrobcu alebo splnomocneného zástupcu so sídlom v členskom štáte a ak ide o vozidlo z tretieho štátu, na žiadosť dovozcu." Zdôvodnenie: Zjednotenie so zmenou v názve paragrafu. | O | N | Zmena terminológie je v bode 114 návrhu zákona. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 21 ods. 14 pôvodn zákon č. 514/2009 Z. z.** Navrhujeme znenie: "Objednávateľ dopravných služieb určí v prílohe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme rozsah ekonomicky oprávnených nákladov, ktoré budú uznané v rámci plnenia záväzku dopravcu vyplývajúceho zo zmluvy." Zdôvodnenie: Úprava znenia. | O | N | Celý § 21 sa presúva do zákona o verejnej osobnej doprave. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 21 ods. 15 pôvodn zákon č. 514/2009 Z. z.** navrhujeme znenie: "Poskytnutú náhradu za preukázateľnú stratu možno použiť len na plnenie záväzku zo zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme." Zdôvodnenie: Gramatika. | O | N | Celý § 21 sa presúva do zákona o verejnej osobnej doprave. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 4 ods. 3 pôvodné z** navrhujeme znenie: "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 odstránil stromy a kry, spadnuté kamene a ostatné predmety, ktoré nepatria medzi zariadenia železničnej infraštruktúry. Ak vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti neuposlúchne výzvu prevádzkovateľa dráhy, prevádzkovateľ dráhy je oprávnený sám vykonať tieto činnosti po upovedomení vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti a na jeho náklady, pričom ten je povinný túto činnosť strpieť a vzniknuté náklady uhradiť." Zdôvodnenie: Stromy, kríky a iné predmety v obvode dráhy sú priamym ohrozením bezpečnosti železničnej dopravy, pričom úprava tohto bodu dáva prevádzkovateľovi dráhy oprávnenia ktoré potrebuje, aby si plnil bez zbytočných prieťahov svoje povinnosti dané prvou vetou tohto článku a zároveň sa tým môžu splniť ustanovenia bodu (1) písmeno a) tohto paragrafu: V obvode dráhy je zakázané a) vysádzať stromy a kry. Obdoba ustanovení, ktoré využívajú distribučné spoločnosti v okolí plynovodov a energetických sietí, resp. správcovia cestnej siete. | O | N | Je požadované v § 4 ods. 1 a 2. Následne aplikovať ods. 5, vstup do obvodu dráhy a ods. 6. Zároveň dávame do pozornosti práva deklarované v Ústave SR a možnosti ich obmedzenia. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 4 ods. 3 pôvodné z** navrhujeme znenie: "Prevádzkovateľ dráhy je povinný trvalo zabezpečovať obvod dráhy a priechodný prierez dráhy v stave, ktorý neohrozuje dráhu a jej súčasti, ani dopravu na dráhe, a predchádzať ohrozeniam prevádzky dráhy. Na tento účel je prevádzkovateľ dráhy oprávnený vyzvať vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti v obvode dráhy, aby okliesnil alebo odstránil v nevyhnutnom rozsahu prekážajúce stromy a kry a odstránil spadnuté stromy, kamene a predmety, ktoré sú ohrozením prevádzky dráhy alebo niektorej jej súčasti alebo ohrozením bezpečnosti a plynulosti dopravy na dráhe. Ak vlastník alebo užívateľ nehnuteľnosti neuposlúchne výzvu prevádzkovateľa dráhy a hrozí bezprostredné nebezpečenstvo pre prevádzku dráhy alebo pre dopravu na dráhe, prevádzkovateľ dráhy je oprávnený sám vykonať tieto činnosti v nevyhnutnom rozsahu po upovedomení vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti. V zmysle naplnenia vyššie uvedeného ustanovenia sa nevyžaduje súhlas na výrub stromov, odstraňovanie kríkov i iných drevín za účelom zaistenia prevádzkyschopnosti železničnej dráhy, respektíve na zaistenie plynulej a bezpečnej železničnej dopravy na tejto dráhe. Pre účel výrubu stromov a ostatných drevín stačí písomné oznámenie o výrube najmenej 15 dní dopredu orgánu ochrany prírody, ktorý môže oznámený výrub zastaviť, obmedziť alebo zakázať, ak odporuje požiadavkám na ochranu drevín na základe (súhlasného) záväzného stanoviska Dráhového stavebného úradu, ktorý zároveň rozhoduje v sporných prípadoch." Zdôvodnenie: Doplnenie textácie v záujme eliminácie stromov a porastov, bez dopadu na bezpečnosť, chod a spoľahlivosť železničnej dopravy. | O | N | Je požadované v § 4 ods. 1 a 2. Následne aplikovať ods. 5, vstup do obvodu dráhy a ods. 6. Zároveň dávame do pozornosti práva deklarované v Ústave SR a možnosti ich obmedzenia. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 77 (§ 102** navrhujeme znenie: "s) je schvaľovacím orgánom na schvaľovanie typov električkovlakov, električiek, trolejbusov a koľajových vozidiel pre špeciálneych dráhy, " Zdôvodnenie: Zjednotenie v rámci zákona č. 513/2009 Z. z., viď poznámka k § 22 ods. 1. | O | N | Riešené v rámci všeobecnej úpravy pojmov. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 50 (§ 62** Navrhujeme znenie: "Ustanovenia štvrtej a piatej časti sa nevzťahujú na a) siete električkových dráh a električky, ktoré sa používajú na 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 na týchto infraštruktúrach a slúžia pre ich vlastníkov na prevádzku nákladnej dopravy, vrátane vlečiek, d) železničné infraštruktúry a železničné vozidlá určené na miestne, historické alebo turistické účely. " Zdôvodnenie: Zo súčasného zákona o dráhach jednoznačne nevyplývalo, že na žiadne dráhy uvedené v § 62 ods. 3 sa nevzťahovala okrem štvrtej aj piata časť zákona o dráhach. Podľa nášho názoru vzhľadom na nadväznosť štvrtej a piatej časti zákona o dráhach (obdobne obsahovo spolu súvisia aj týmito časťami zákona transponované právne akty EÚ) by bolo vhodné, aby sa na dráhy uvedené v § 62 ods. 3 zákona nevzťahovala aj piata časť zákona o dráhach. Ostatne aj smernice EP a Rady bezpečnosti č. 2016/798 umožňuje členským štátom udeliť výnimky pre rovnaké typy dráh (infraštruktúr) ako smernica EP a Rady č. 2016/797. | O | A | Negatívne vymedzenie upravené priamo v piatej časti. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 56 (§70 o** navrhujeme znenie: "Výnimka podľa odseku 5 písm. a) až c) a e) nadobúda platnosť a môže sa uplatňovať až po schválení Európskou komisiou. Žiadosť o schválenie výnimky predkladá Európskej komisii ministerstvo. Prílohou žiadosti sú doklady podľa odseku 7 druhej vety. Kým Európska komisia neschváli výnimku, môžu sa bezodkladne uplatňovať alternatívne ustanovenia uvedené v žiadosti. Ak Európska komisia nerozhodne o výnimke do štyroch mesiacov odo dňa podania žiadosti a úplného súboru dokumentácie, výnimka sa považuje za schválenú.“." Zdôvodnenie: Podľa čl. 7 ods. 7 smernice EP a Rady č.2016/797: „Komisia vydá svoje rozhodnutie do štyroch mesiacov od predloženia žiadosti spolu s úplnou dokumentáciou. Ak sa takéto rozhodnutie nevydá, žiadosť sa považuje za schválenú.“ Obdobne je uvedené aj v anglickom znení predmetného ustanovenia smernice: „The Commission shall give its decision within four months of submission of the request supported by the complete file. In the absence of such a decision, the request shall be deemed to have been accepted.“ | O | A |  |
| **Verejnosť** | **Čl. Nadpis pred § 92 Pô** Navrhujeme znenie: "Vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí" Zdôvodnenie: Chýba medzera. | O | N | Chyba iba v konsolidovanom znení. V platnom znení je to správne. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 16 (§ 21 o** Navrhujeme znenie: "Základné technické a bezpečnostné požiadavky na drezinu určí prevádzkovateľ dráhy. Konštrukcia dreziny musí umožniť jej bezpečné zastavenie pred úrovňovým križovaním dráhy s pozemnou komunikáciou alebo pred prekážkou na dráhe. Pri prevádzke za zníženej viditeľnosti musí byť drezina označená najmenej jedným bielym svetlom na obidvoch čelách. Drezinu nemožno prevádzkovať, ak svojím technickým stavom ohrozuje bezpečnosť prevádzkovania dráhy alebo dopravy na dráhe. Za technický stav dreziny a bezpečnosť jej prevádzky zodpovedá prevádzkovateľ dreziny. Na drezinu a na jej prevádzku sa nevzťahuje § 22, § 22a a štvrtá a piata časť zákona. Ustanovenia štvrtej a piatej časti zákona sa nevzťahujú ani na dráhu určenú na prevádzkovanie drezín." Zdôvodnenie: Ako vyplýva z dôvodovej správy, piata časť zákona by sa nemala vzťahovať aj na prevádzku drezín na dráhe (vyšetrovanie nehôd). Tiež navrhujeme doplniť, aby bolo výslovne uvedené, že na dráhu, na ktorej sa prevádzkujú dreziny, sa nevzťahuje štvrtá a piata časť zákona. | O | N | Pre dráhu platí § 62 ods. 5. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 21 ods. 5 pôvodné** Navrhujeme znenie: "Základné technické a bezpečnostné požiadavky na drezinu určí prevádzkovateľ dreziny." Zdôvodnenie: Je nelogické, aby prevádzkovateľ dráhy, v našom prípade ŽSR, mali stanoviť požiadavky, keď podobné vozidlá ani neprevádzkujeme, ani nepoznáme a v prípade nehody ani nebudeme zisťovať príčiny jej vzniku (piata časť zákona sa na dreziny nevzťahuje). Prevádzkovateľ dreziny si jednoducho drezinu zakúpi alebo nechá zostrojiť podľa vzoru z krajín, kde sa takéto dreziny prevádzkujú. Našimi „vymyslenými“ požiadavkami by sme mohli konštrukciu iba zhoršiť, resp. zbytočne komplikovať. | O | N | Prevádzkovateľ dráhy a prevádzkovateľ dráhy dreziny je stále ten istý subjekt. Máme za to, že prevádzkovateľ dráhy si určí, aké dreziny si pustí na svoju dráhu, aby nedošlo k jej poškodeniu a aby bola zaručená bezpečnosť. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 36 (§ 32** navrhujeme znenie: "Zamestnanec prevádzkovateľa železničnej dráhy a železničného podniku je povinný zúčastňovať sa pravidelného preškolenia najmenej dvakrát ročne a podrobiť sa raz za tri roky periodickému preskúšaniu. Na oboznamovanie a pravidelnosť oboznamovania zamestnancov s predpismi na zaistenie BOZP sa vzťahujú osobitné predpisy." zdôvodnenie: Návrh na odstránenie možnej kolízie so zákonom č. 124/2006 Z. z. o BOZP. | O | N | Povinnosť absolvovať BOZP vyplýva zo zákona č. 124/2006 Z. z., nie je možné duplicitne upravovať. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 14 (§ 20** navrhujeme znenie: "Železničné vozidlo je koľajové vozidlo s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu, ktoré je schopné jazdy/vhodné k jazde na vlastných kolesách po železničnej dráhe a skladá sa z jedného alebo z viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo z častí týchto subsystémov. " Zdôvodnenie: Vyššie navrhnutú úpravu navrhujeme z toho dôvodu, že podľa nášho názoru výstižnejšie charakterizuje pojem „vozidlo“ podľa čl. 2 ods. 3 smernice o interoperabilite železničného systému. Porovnaj iné jazykové verzie: („‘vehicle’ means a railway vehicle suitable for circulation on wheels on railway lines, with or without traction; a vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems; „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann; ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen; „vozidlem“ železniční vozidlo, které je vhodné k provozování po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez n; vozidlo se skládá z jednoho či více strukturálních a funkčních subsystémů;“) V slovenskej právnej terminológií sa pojem spôsobilosť spája s vlastnosťou osoby, resp. veci, ktorá spĺňa podmienky na výkon činnosti, prevádzku a pod. Železničné vozidlo je však železničným vozidlom už pred tým ako je preukázaná jeho spôsobilosť na prevádzku, a to nie len z technického, ale aj z právneho hľadiska. Napr. § 91 ods. 1 vyhl. č 351/2010 Z. z. sa schvaľuje technická spôsobilosť železničných vozidiel. Ak by sme však doslovne vzali definíciu uvedenú v § 20 ods. 4 zákona o dráhach, tak pred overením spôsobilosti by vlastne „železničné vozidlo“ nebolo z právneho hľadiska „železničným vozidlom“. | O | N | Vozidlá sú technicky spôsobilé alebo nespôsobilé. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 41 ods. 1 pôvodné** Navrhujeme znenie: "... Organizujú medzinárodné vlakové trasy, najmä na železničných tratiach v rámci európskej siete železničnej nákladnej dopravy..." Zdôvodnenie: Predpona latinského pôvodu s významom = pre, po, cez, za nemá opodstatnenie v danom výraze. Tzn. „preeurópskej, cezeurópskej ... siete železničnej...“ a pod. je nezrozumiteľný termín oproti jednoduchému termínu „európskej siete železničnej...“. | O | N | Formulácia je správna, na základe eu legislatívy. Ide o transpozíciu smernice 2012/34, nie je možné meniť. |
| **Verejnosť** | **Čl. § 95 ods. 3 Pôvodné** Navrhujeme znenie: "Manažér infraštruktúry a železničný podnik zo zisťovania príčin nehody vypracujú spoločnú správu podľa prílohy č. 12 a zašlú ju vyšetrovaciemu orgánu a bezpečnostnému orgánu. Ak sa manažér infraštruktúry a železničný podnik nedohodnú na príčine vzniku nehody, vypracuje každý z nich samostatnú správu a zašlú ju vyšetrovaciemu orgánu a bezpečnostnému orgánu. " Zdôvodnenie: Takýto prípad v praxi často nastáva. | O | N | Transpozícia smernice 2012/34. Každý z týchto subjektov má povinnosť vypracovať správu z hľadiska svojej pôsobnosti. |
| **Verejnosť** | **Čl. návrh zákona** V celej textácií je používaný pojem „pracovníci“. Vhodnejší je použiť pojem „zamestnanci“. | O | N | V celej textácií sú používané oba pojmy. Nie vždy musí ísť o zamestnanca. Môže to byť zamestnanec subdodávateľa, ktorý si tiež má plniť povinnosti dané zákonom. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 26 (§ 26** V dôvodovej správe k bodu 27 je konštatované, že skúšobný komisár pre výkon TBS dráhových vozidiel môže byť zamestnancom výrobcu DV. Môže byť výrobca súčasne dráhovým podnikom? | O | N | Môže byť nie len dráhovým podnikom, ale aj prevádzkovateľom dráhy. |
| **Verejnosť** | **Čl. Čl. I bod 28 (§ 26** V dôvodovej správe k bodu 28 je konštatované, že dopravné vzdelanie je pre predmetnú činnosť najvhodnejšie, avšak pod dopravným vzdelaním je možné rozumieť i vzdelanie z odvetvia dopravy a prepravy, čo nie je technické vzdelanie! | O | N | Aplikačná prax ukázala, že nemusí byť technického zamerania. |
| **ZVVB** | **Čl. 1 § 20 ods. 8** Požadujeme zosúladenie definície pojmu trolejbus uvedenej v novelizačnom bode 15 (§20 ods. 8 zákona o dráhach) so stanoviskom Európskej Komisie č. P-004221/2019(ASW) Odôvodnenie: V rámci výkladu Európskych predpisov o typovom schvaľovaní vozidiel Európska Komisia považuje trolejbusy za cestné vozidlá. V podmienkach SR je možné trolejbusy vykladať v súlade so stanoviskom Európskej Komisie podľa §3 ods. 2 zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke, kde trolejbus spĺňa definíciu cestného vozidla, nie je však zaradené medzi základné druhy cestných vozidiel podľa §3 ods. 4. Zároveň právny poriadok SR v § 20 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach upravuje, že trolejbus je dráhovým vozidlom. Tretím právnym predpisom, ktorý zaraďuje trolejbusy medzi cestné vozidlá je zákon č. 214/2021 Z. z. o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy, ktorý v § 2 ods. 3 písm. b) uvádza v zozname ekologických vozidiel v cestnej doprave aj trolejbusy. | O | A | Dohodnutá alternatívna úprava v dôvodovej správe, ktorá pre daný účel postačuje. |