

ZBIERKA  **ZÁKONOV**
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2019

Vyhlásené: 26. 2. 2019

Vyhlásená verzia v Zbierke zákonov Slovenskej republiky

Obsah dokumentu je právne záväzný.

55

ZÁKON

z 5. februára 2019,

**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**

Národná rada Slovenskej republiky sa uzniesla na tomto zákone:

Čl. I

Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 433/2010 Z. z., zákona č. 547/2010 Z. z., zákona č. 393/2011 Z. z., zákona č. 547/2011 Z. z., zákona č. 352/2013 Z. z., zákona č. 402/2013 Z. z., zákona č. 432/2013 Z. z., zákona č. 152/2014 Z. z., zákona č. 259/2015 Z. z., zákona č. 282/2015 Z. z., zákona č. 91/2016 Z. z., zákona č. 316/2016 Z. z., zákona č. 351/2016 Z. z., zákona č. 177/2018 Z. z. a zákona č. 288/2018 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. Slová „existujúci železničný systém“ vo všetkých tvaroch sa v celom texte zákona nahrádzajú slovami „železničný systém“ v príslušnom tvare, slová „Európska železničná agentúra“ vo všetkých tvaroch sa v celom texte zákona nahrádzajú slovom „agentúra“ v príslušnom tvare, slová „certifikát ES o čiastkovom overení“ vo všetkých tvaroch sa v celom texte zákona nahrádzajú slovami „ES certifikát o čiastkovom overení“ v príslušnom tvare, slová „vyhlásenie ES o čiastkovom overení“ vo všetkých tvaroch sa v celom texte zákona nahrádzajú slovami „ES vyhlásenie o čiastkovom overení“ v príslušnom tvare, slová „certifikát o overení“ vo všetkých tvaroch sa v celom texte zákona nahrádzajú slovami „ES certifikát o overení“ v príslušnom tvare, slová „certifikát ES o overení“ vo všetkých tvaroch sa v celom texte zákona nahrádzajú slovami „ES certifikát o overení“ v príslušnom tvare, slová „certifikát ES“ vo všetkých tvaroch sa v celom texte zákona nahrádzajú slovami „ES certifikát“ v príslušnom tvare a slová „certifikát o zhode“ vo všetkých tvaroch sa v celom texte zákona nahrádzajú slovami „ES certifikát o zhode“ v príslušnom tvare.
2. V § 8 ods. 2 sa na konci druhej vety dopĺňajú slová „inak je povinný stavebníkovi uhradiť náklady na údržbu, prevádzku a zabezpečenie stavby až do jej prevzatia“.
3. V § 16 ods. 3 a § 17 ods. 3 sa slová „bezpečnostný orgán alebo ním“ nahrádzajú slovami „bezpečnostným orgánom“.
4. V § 22 ods. 1 sa slová „Európskej únii“ nahrádzajú slovami „členskom štáte“.
5. V § 22 ods. 8 sa slová „bezpečnostný orgán podľa § 103 ods. 1 písm. a)“ nahrádzajú slovami „bezpečnostným orgánom poverená právnická osoba“.
6. Za § 22 sa vkladá § 22a, ktorý vrátane nadpisu znie:

„§ 22a**Uvádžanie železničných vozidiel na miestne, historické alebo turistické účely
a železničných vozidiel pre vlečky do prevádzky**

(1) Železničné vozidlá na miestne, historické alebo turistické účely a železničné vozidlá pre vlečky uvádza do prevádzky bezpečnostný orgán, ktorý vydá povolenie na uvedenie do prevádzky.

(2) Na uvádzanie železničných vozidiel do prevádzky uvedených v odseku 1 sa primerane vzťahujú podmienky podľa § 22.“.

7. V § 26 ods. 2 písm. b) sa za bodkočiarku vkladajú slová „na vykonávanie technicko-bezpečnostnej skúšky traťových strojov je držiteľom preukazu na vedenie dráhového vozidla najmenej päť rokov a“.
8. V § 33 ods. 4 tretej vete sa na konci vkladá čiarka a pripájajú sa tieto slová „ak ju zamestnanec neodmietne“.
9. V § 33 ods. 4 sa na konci pripája táto veta: „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.“.
10. V § 34 sa odsek 3 dopĺňa písmenami f) a g), ktoré znejú:
 - „f) je právne oddelená od akéhokoľvek železničného podniku, a vo vertikálne integrovaných podnikoch od akýchkoľvek iných právnych subjektov v rámci podniku,
 - g) má takú organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť pri plnení základných povinností, aby žiaden železničný podnik alebo iný právny subjekt nemal na neho rozhodujúci vplyv a nedochádzalo ku konfliktu záujmov osôb zodpovedných za plnenie základných povinností.“.
11. V § 34 sa odsek 6 dopĺňa písmenami f) až h), ktoré znejú:
 - „f) organizovať železničnú dopravu a plánovať údržbu železničnej infraštruktúry transparentným a nediskriminačným spôsobom,
 - g) predložiť na odsúhlasenie regulačnému orgánu každú navrhovanú zmenu kategorizácie tratí a dopravných bodov pred ich plánovanou účinnosťou a zverejnením v podmienkach používania železničnej siete,
 - h) zabezpečiť označenie železničných staníc a železničných zastávok, na ktorých sa vykonáva pravidelná osobná doprava, v jazyku národnostných menšín v obciach podľa osobitného predpisu;^{12a)} označenie železničných staníc a železničných zastávok v jazyku národnostných menšín sa vykoná na náklady manažéra infraštruktúry.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 12a znie:

„^{12a)} § 2 ods. 1 zákona č. 184/1999 Z. z. o používaní jazykov národnostných menšín v znení zákona č. 204/2011 Z. z.“.

12. V § 34 sa za odsek 6 vkladajú nové odseky 7 až 12, ktoré znejú:

„(7) Manažér infraštruktúry môže, pod podmienkou zachovania obchodného tajomstva a nediskriminačného prístupu, so subjektom, ktorý spĺňa podmienky podľa § 34a, uzatvoriť zmluvu

- a) na vykonávanie základných povinností podľa § 34a ods. 4, ak takýto subjekt nie je železničným podnikom, neriadi železničný podnik, ani nie je riadený železničným podnikom, alebo
- b) o prenechaní správy infraštruktúry inému manažérovi infraštruktúry alebo účastníkom verejno-súkromných partnerstiev.

(8) Manažér infraštruktúry môže na vykonávanie povinností týkajúcich sa rozvoja, údržby

a obnovy železničnej infraštruktúry uzatvorí zmluvu so železničným podnikom, subjektom, ktorý riadi železničný podnik, alebo subjektom, ktorý je železničným podnikom riadený.

(9) Manažér infraštruktúry kontroluje vykonávanie povinností podľa odsekov 7 písm. a) a 8 a zodpovedá za ne. Pri uzatvorení zmlúv podľa odsekov 7 a 8 nesmie dôjsť ku konfliktu záujmov.

(10) Ak sa základné povinnosti neudelia prevádzkovateľovi napájania, nevzťahujú sa na neho predpisy záväzné pre manažéra infraštruktúry, ak je zabezpečený súlad s § 28 ods. 2 a § 36.

(11) Manažér infraštruktúry môže uzatvoríť so železničným podnikom alebo s viacerými železničnými podnikmi nediskriminačne dohodu o spolupráci na účely vytvorenia výhod pre zákazníkov formou zníženia nákladov alebo zvýšenia výkonnosti na časti železničnej siete, na ktorú sa vzťahuje dohoda. Regulačný orgán vykonáva dohľad nad uzatváraním tejto dohody monitoruje jej vykonávanie a v odôvodnených prípadoch môže odporučiť jej vypovedanie.

(12) Manažér infraštruktúry nesmie poskytovať pôžičky železničnému podniku.“.

Doterajšie odseky 7 a 8 sa označujú ako odseky 13 a 14.

13. § 34 sa dopĺňa odsekmi 15 až 18, ktoré znejú:

„(15) Rozvojom železničnej infraštruktúry sa rozumie plánovanie železničnej siete, finančné a investičné plánovanie a výstavba a modernizácia železničnej infraštruktúry.

(16) Údržbou železničnej infraštruktúry sa rozumejú práce určené na zachovanie stavu a spôsobilosti existujúcej železničnej infraštruktúry.

(17) Verejno-súkromným partnerstvom sa na účely tohto zákona rozumie záväzné dojednanie medzi verejným orgánom a jedným alebo viacerými podnikmi inými ako manažér infraštruktúry hlavnej domácej siete, v rámci ktorého podniky čiastočne alebo úplne budujú alebo financujú železničnú infraštruktúru alebo nadobúdajú právo vykonávať vo vopred vymedzenom období prevádzku, údržbu, obnovu alebo rozvoj železničnej infraštruktúry.

(18) Vertikálne integrovaným podnikom sa rozumie podnik, v ktorom manažéra infraštruktúry kontroluje podnik, ktorý zároveň kontroluje aj železničný podnik alebo ho kontroluje železničný podnik prevádzkujúci službu železničnej dopravy na sieti manažéra infraštruktúry.“.

14. Za § 34 sa vkladá § 34a, ktorý vrátane nadpisu znie:

**„§ 34a
Nezávislosť manažéra infraštruktúry**

(1) Členovia správnej rady manažéra infraštruktúry a osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných povinností manažéra infraštruktúry nemôžu byť súčasne vymenovaní alebo zamestnaní ako členovia správnej rady železničného podniku. Správnou radou na účely tohto zákona je vedúci orgán železničného podniku, ktorý vykonáva výkonné a administratívne funkcie a zodpovedá za každodenné riadenie železničného podniku.

(2) Členovia dozornej rady manažéra infraštruktúry, ak je zriadená, nemôžu byť súčasne vymenovaní alebo zamestnaní ako členovia dozornej rady železničného podniku. Dozornou radou na účely tohto zákona je najvyšší orgán podniku, ktorý plní úlohy dozoru vrátane kontroly správnej rady a strategických rozhodnutí týkajúcich sa podniku.

(3) Členovia dozornej rady manažéra infraštruktúry a členovia správnej rady manažéra

infraštruktúry a riadiaci pracovníci, ktorí im priamo podliehajú, sú povinní konať nediskriminačným spôsobom a ich nestrannosť nesmie byť ovplyvnená žiadnym konfliktom záujmov.

(4) Základnými povinnosťami manažéra infraštruktúry na účely tohto zákona sú pridelovanie kapacity infraštruktúry podľa § 34 ods. 6 písm. a) vrátane určenia trasy, posúdenie jej dostupnosti, určovanie návrhu úhrad za používanie železničnej infraštruktúry podľa § 55 a vyberanie úhrad.“.

15. V § 35 ods. 1 sa na konci pripája táto veta: „Železničný podnik nesmie poskytovať pôžičky manažérovi infraštruktúry.“.
16. V § 38 ods. 1 prvej vete sa vypúšťajú slová „so sídlom v Slovenskej republike“ a slová „ako aj každému železničnému podniku so sídlom v inom členskom štáte, ktorý prevádzkuje dopravné služby v medzinárodnej doprave“ a na konci sa pripája táto veta: „Toto právo zahŕňa aj prístup k železničnej infraštruktúre, ktorá spája servisné zariadenia uvedené v prílohe č. 13 časti B druhom bode.“.
17. V § 38 ods. 2 sa vypúšťa slovo „medzinárodnej“ a vypúšťa sa druhá a tretia veta.
18. V § 38 ods. 3 sa vypúšťa slovo „medzinárodnej“ a slová „so sídlom v inom členskom štáte“.
19. V § 39 odseky 1 a 2 znejú:

„(1) Regulačný orgán môže na žiadosť osôb uvedených v osobitnom predpise^{14a)} obmedziť na území Slovenskej republiky prístup železničného podniku k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom vlaku, ak sa na túto časť železničnej infraštruktúry alebo na alternatívnu trasu vzťahuje zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme a uplatňovanie práva prístupu by ohrozilo hospodársku rovnováhu predmetnej zmluvy.

(2) Manažér infraštruktúry nepovolí prístup k železničnej infraštruktúre žiadateľovi, ktorý si nesplnil oznamovaciu povinnosť podľa § 40 ods. 4 prvej vety.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 14b sa vypúšťa.

20. V § 39 ods. 3 prvej vete sa slovo „obmedzením“ nahrádza slovom „uplatnením“ a na konci sa pripájajú tieto vety: „Žiadosť sa podáva do jedného mesiaca od zverejnenia oznámenia o plánovanej novej službe na webovom sídle regulačného orgánu. Do nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia regulačného orgánu manažér infraštruktúry nepovolí prístup k železničnej infraštruktúre železničnému podniku.“.
21. V § 39 ods. 4 sa slová „odseku 2“ nahrádzajú slovami „odseku 1“ a vypúšťa sa slovo „medzinárodnej“.
22. V § 39 odseky 5 a 6 znejú:

„(5) Regulačný orgán si do jedného mesiaca od prijatia žiadosti vyžiada potrebné informácie a údaje na účel analýzy podľa odseku 4 a zmluvné strany zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, manažér infraštruktúry a železničný podnik, ktorý žiada o prístup k železničnej infraštruktúre, sú povinní tieto informácie a údaje poskytnúť v lehote, ktorú určí. Ak železničný podnik, ktorý žiada o prístup k železničnej infraštruktúre, neposkytne informácie a údaje podľa prvej vety alebo informácie nie sú dostatočné ani po opakovanej výzve na ich doplnenie, manažér infraštruktúry na základe rozhodnutia regulačného úradu nepovolí prístup k železničnej infraštruktúre podľa § 38 ods. 1. Regulačný orgán posúdi poskytnuté informácie a údaje a podľa potreby ich prerokuje s osobami podľa odseku 3. Najneskôr do šiestich týždňov odo dňa, keď získal všetky potrebné informácie a údaje, regulačný orgán rozhodne o obmedzení alebo neobmedzení prístupu železničného podniku podľa odseku 1. Regulačný orgán musí svoje rozhodnutie odôvodniť a určiť v ňom podmienky, za ktorých môže požiadať o nové posúdenie rozhodnutia ktorýkoľvek žiadateľ podľa odseku 3 alebo železničný podnik, ktorý žiada o prístup k železničnej infraštruktúre,

v lehote do jedného mesiaca od právoplatnosti rozhodnutia. Proti rozhodnutiu regulačného úradu nemožno podať rozklad. Ak regulačný orgán po vykonaní analýzy dôjde k záveru, že právo prístupu k železničným službám podľa odseku 1 môže ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, môže navrhnúť zmenu železničnej služby tak, aby sa zabezpečilo splnenie podmienok určených v rozhodnutí regulačného orgánu, za ktorých bolo možné požiadať o udelenie prístupu k železničným službám.

(6) Regulačný orgán nesprístupní citlivé obchodné informácie osôb podľa odseku 5 na ich žiadosť. O tom, či sa informácie považujú za citlivé obchodné informácie rozhodne regulačný orgán. To sa nevzťahuje na informácie, ktoré sú nevyhnutné vo vzťahu k oznámeniu o plánovanej novej službe podľa odseku 3.“

23. § 39 sa dopĺňa odsekmi 10 a 11, ktoré znejú:

„(10) Prístup k službám vysokorýchlostnej osobnej dopravy je možné udeliť len na základe požiadaviek, ktoré určí regulačný orgán. Ak regulačný orgán po vykonaní analýzy dôjde k záveru, že plánované služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom vlaku narušujú hospodársku rovnováhu zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, môže navrhnúť zmenu železničnej služby tak, aby sa zabezpečilo splnenie podmienok na udelenie prístupu podľa § 38.

(11) Službami vysokorýchlostnej osobnej dopravy na účely tohto zákona sú služby osobnej železničnej dopravy prevádzkované bez medzilahľých zastávok medzi dvoma miestami vzdialenými aspoň 200 km na špeciálne vybudovaných vysokorýchlostných tratiach, ktoré sú vybavené spravidla pre rýchlosť najmenej 250 km/h, a prevádzkované spravidla pri týchto rýchlostiach.“

24. V § 40 odsek 4 znie:

„(4) Ak žiadateľ mieni požiadať manažéra infraštruktúry o pridelenie kapacity infraštruktúry so zámerom vykonávať osobnú dopravu a zároveň je na túto časť železničnej infraštruktúry alebo na alternatívnu trasu obmedzené právo k prístupu k železničnej infraštruktúre, alebo sa na ňu vzťahuje zmluva o službách vo verejnom záujme, upovedomí o tom manažéra infraštruktúry a regulačný orgán najneskôr 18 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku, ktorého sa žiadosť o pridelenie kapacity infraštruktúry týka. S cieľom umožniť posúdenie možného hospodárskeho vplyvu na existujúce zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, regulačný orgán najneskôr do desiatich dní zabezpečí na celej navrhovanej vlakovej trase informovanie príslušných regulačných orgánov, ktoré informujú dotknutých objednávateľov dopravných služieb uzavierajúcich zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, manažerov infraštruktúry a železničné podniky, ktoré plnia záväzok z týchto zmlúv.“

25. V § 46 ods. 1 sa za slovo „období“ vkladajú slová „alebo úseku dňa“.

26. V § 46 ods. 2 sa za slovo „siete“ vkladajú slová „pre dané obdobie alebo daný úsek dňa“.

27. V § 46 odsek 3 znie:

„(3) 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 pridelovaní kapacity pri preťaženej infraštruktúre priority

a) na hlavných železničných tratiach v tomto poradí:

1. dopravné služby vo verejnom záujme realizované systémovým, alebo taktovým rozložením trás,

2. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre osobnú dopravu realizované vo verejnom záujme,
 3. ostatné dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre osobnú dopravu,
 4. dohodnuté medzinárodné vlakové trasy pre nákladnú dopravu,
 5. dopravné služby vo verejnom záujme, na ktoré sa nevzťahuje prvý a druhý bod,
 6. ostatné dopravné služby medzinárodnej osobnej dopravy,
 7. ostatné dopravné služby medzinárodnej nákladnej dopravy,
 8. ostatné dopravné služby.
- b) na vedľajších železničných tratiach v tomto poradí:
1. dopravné služby vo verejnom záujme,
 2. dopravné služby osobnej dopravy,
 3. dopravné služby nákladnej dopravy,
 4. ostatné dopravné služby.“
28. V § 46 sa vypúšťa odsek 4.
Doterajšie odseky 5 až 7 sa označujú ako odseky 4 až 6.
29. V § 46 ods. 6 sa za slovo „zohľadniť“ vkladajú slová „pri rovnocennej prioritě dvoch a viacerých požiadaviek“.
30. V § 50 ods. 3 sa na konci pripájajú tieto slová: „a regulačný orgán na základe jeho žiadosti“.
31. V § 51 ods. 1 prvej vete sa za slová „havarijný plán,“ vkladajú slová „ktorý si vzájomne skoordínujú a“.
32. V § 51 ods. 1 sa na konci pripája táto veta: „Pri riešení núdzovej situácie, ktorá môže mať vplyv na cezhraničnú dopravu, manažér infraštruktúry spolupracuje s manažermi infraštruktúry, na ktorých sieť a dopravu môže mať toto narušenie vplyv na obnove cezhraničnej dopravy.“.
33. V § 52 sa odsek 3 dopĺňa písmenami e) až g), ktoré znejú:
„e) organizovania železničnej dopravy,
f) plánovania obnovy a údržby železničnej infraštruktúry,
g) plnenia povinností podľa § 34 ods. 5, ods. 6 písm. a) a d), odsekov 7 až 11 a 34a.“.
34. V § 52 ods. 5 sa za slovo „oprávnený“ vkladajú slová „do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti alebo podnetu“.
35. V § 53 ods. 1 písm. b) sa na konci pripájajú tieto slová: „a podrobnosti návrhu systému úhrad podľa § 57 ods. 1“.
36. V § 57 ods. 1 prvej vete sa na konci pripájajú tieto slová: „a predložiť regulačnému orgánu najmenej deväť mesiacov pred jeho navrhovanou účinnosťou“.
37. Doterajší text § 61a sa označuje ako odsek 1 a dopĺňa sa odsekmi 2 a 3, ktoré znejú:
„(2) Manažér infraštruktúry sa podieľa na činnosti Európskej siete manažérov infraštruktúry, ktorej cieľom je najmä rozvíjanie železničnej infraštruktúry, podporovanie zavedenia jednotného európskeho železničného priestoru, monitorovanie a meranie výkonnosti a riešenie cezhraničných úzkych miest.
(3) Manažéri infraštruktúry, dotknuté železničné podniky a žiadatelia o pridelenie kapacity zavedú v záujme koordinovania svojej činnosti v oblasti údržby a rozvoja kapacity infraštruktúry, intermodality a interoperability, podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre, používania a kvality služieb manažéra infraštruktúry, cieľov, ktoré sú obsahom zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry a vykonávania podmienok

používania siete primerané postupy. Koordinácia sa vykoná aspoň raz ročne. Postupy koordinácie a prehľad činností vykonaných v rámci koordinácie zverejní manažér infraštruktúry na svojom webovom sídle. Koordinácie podľa prvej vety sa môže zúčastniť aj regulačný orgán a v prípade potreby možno prizvať aj zástupcov používateľov služieb a regionálnych a miestnych orgánov.“.

38. Štvrtá časť vrátane nadpisu znie:

**„ŠTVRTÁ ČASŤ
INTEROPERABILITA ŽELEZNIČNÉHO SYSTÉMU**

**§ 62
Železničný systém**

(1) Železničný systém je súhrn subsystémov uvedených v prílohe č. 1. Železničný systém tvoria železničné dráhy na území Slovenskej republiky a ich súčasti a registrované železničné vozidlá všetkých radov a typov, ktoré na nich jazdia.

(2) Železničným systémom Európskej únie sú prvky uvedené v prílohe č. 2.

(3) Systém transeurópskych železníc tvorí systém transeurópskych konvenčných železníc a systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc v rozsahu uvedenom v osobitnom predpise.¹⁶⁾

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

(5) 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,
- d) železničné infraštruktúry a železničné vozidlá určené na miestne, historické alebo turistické účely.

(6) Na siete dráh, železničné infraštruktúry a koľajové vozidlá uvedené v odseku 5 sa vzťahuje prvá časť.

**§ 63
Subsystémy**

(1) Subsystémami sú štrukturálne subsystémy a funkčné subsystémy.

(2) Štrukturálne subsystémy sú pevné štrukturálne subsystémy a mobilné štrukturálne subsystémy. Pevné štrukturálne subsystémy tvorí subsystém infraštruktúra, subsystém energia a subsystém traťové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návestenia. Mobilné štrukturálne subsystémy tvorí subsystém vozidlové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návestenia a subsystém železničné koľajové vozidlo.

(3) Funkčné subsystemy tvorí subsystem prevádzka a riadenie dopravy, subsystem údržba a subsystem telematické aplikácie v osobnej a v nákladnej doprave.

(4) Uvedením do prevádzky sa rozumejú činnosti, ktorými sa subsystem uvádza do svojho určeného prevádzkového stavu v železničnom systéme.

(5) Uvedením na trh sa rozumie prvé uvedenie komponentu interoperability (ďalej len „komponent“), subsystemu alebo železničného vozidla pripraveného na prevádzku v jeho konštrukčnom prevádzkovom stave na trh.

(6) Konštrukčným prevádzkovým stavom sa rozumie bežná prevádzka a predvídateľná prevádzka za mimoriadnych podmienok vrátane opotrebovania, v rozsahu a za podmienok používania uvedených v technickej dokumentácii a dokumentácii údržby.

§ 64

Interoperabilita

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

(2) Základnými parametrami, ktoré sa musia splniť, aby železničný systém spĺňal požiadavky na dosiahnutie interoperability, sa rozumejú právne, technické a prevádzkové podmienky, ktoré sú z hľadiska interoperability rozhodujúce a sú uvedené v technických špecifikáciách interoperability (§ 65).

(3) Základné požiadavky sú všetky požiadavky uvedené v prílohe č. 3, ktoré musí spĺňať železničný systém, jeho subsystemy a komponenty vrátane rozhraní; vzťahujú sa na ich projektovanie, výstavbu, uvádzanie na trh, uvádzanie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku a údržbu, ako aj na odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť, psychickú spôsobilosť a bezpečnostné podmienky osôb vykonávajúcich pracovné činnosti na dráhe a doprave na dráhe.

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

(5) Výrobcom na účely tohto zákona je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá vyrába komponenty, subsystemy alebo železničné vozidlá alebo ich uvádza na trh pod svojím menom alebo ochrannou známkou.

(6) Splnomocneným zástupcom na účely tohto zákona je fyzická osoba alebo právnická osoba so sídlom v členskom štáte, ktorá má písomné poverenie od výrobcu alebo iného subjektu konať v ich mene pri konkrétnych úlohách.

§ 65

Technické špecifikácie interoperability

(1) Technickou špecifikáciou interoperability je technická špecifikácia vypracovaná Železničnou agentúrou Európskej únie (ďalej len „agentúra“),¹⁹⁾ vydaná Európskou komisiou a uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie. Technická špecifikácia interoperability sa vzťahuje na konkrétny subsystem²⁰⁾ alebo na čiastkový subsystem s cieľom splniť základné požiadavky, a tým zabezpečiť interoperabilitu železničného systému.

(2) Ak technická špecifikácia interoperability neobsahuje základné požiadavky na niektoré časti subsystému alebo komponentu, použijú sa európske špecifikácie alebo vnútroštátne predpisy.

(3) Európskou špecifikáciou je spoločná technická špecifikácia, európske technické osvedčenie^{20a)} alebo slovenská technická norma,²¹⁾ ktorou sa preberá právne záväzný akt Európskej únie.

(4) Technickou špecifikáciou na účely tohto zákona je dokument ustanovujúci technické požiadavky, ktoré má splniť komponent, subsystém, postup alebo služba.

§ 66

Uvádzanie komponentov na trh

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

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

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

(4) Ak komponent určený na použitie v železničnom systéme je v súlade s požiadavkami podľa odsekov 1 až 3, nemožno zakázať ani obmedziť jeho použitie v železničnom systéme, ani brániť jeho uvedeniu na trh najmä vyžadovaním skúšok, ktoré už boli vykonané v rámci postupu vedúceho k vydaniu ES vyhlásenia o zhode.

(5) ES vyhlásenie o zhode musí byť datované a podpísané výrobcom alebo jeho splnomocneným zástupcom so sídlom v členskom štáte.

§ 67

Postup posudzovania zhody

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

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

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

§ 68**Postup vypracovania ES vyhlásenia o zhode**

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

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

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

(4) Ak bezpečnostný orgán zistí, že ES vyhlásenie o zhode je vypracované nesprávne, vyzve výrobcu, jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v členskom štáte alebo toho, kto uviedol komponent na trh, aby odstránil nezhodu podľa podmienok určených notifikovanou osobou. Ak nezhoda pretrváva, bezpečnostný orgán je povinný obmedziť alebo zakázať uvádzanie komponentu na trh a zabezpečiť stiahnutie komponentov z trhu.

§ 69**Komponenty, ktoré nespĺňajú základné požiadavky**

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

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

- a) nesplnením základných požiadaviek,
- b) nesprávnym uplatňovaním európskych špecifikácií, na ktoré sa ES vyhlásenie o zhode odvoláva, alebo
- c) nedostatkami v európskych špecifikáciách.

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

§ 70**Uvádzanie subsystémov na trh alebo do prevádzky**

(1) Ak ďalej nie je ustanovené inak, na trh alebo do prevádzky v železničnom systéme, ktorý je súčasťou železničného systému Európskej únie, možno uviesť len subsystém, ktorého zhodu s technickými špecifikáciami interoperability posúdila notifikovaná osoba postupom

overovania podľa prílohy č. 4 a ktorému vydala ES certifikát o overení.

(2) Subsystem podľa odseku 1 musí byť v zhode s technickou špecifikáciou interoperability a vnútroštátnymi predpismi platnými v čase podania žiadosti o povolenie uvedenia na trh alebo povolenie uvedenia do prevádzky nielen pri uvedení na trh, pri uvedení do prevádzky alebo po modernizácii alebo obnove, ale trvalo počas celej prevádzky v železničnom systéme.

(3) Posudzovanie zhody so základnými požiadavkami s odkazom na vnútroštátne predpisy a v prípade potreby použitie prijateľných prostriedkov preukázania zhody sa uplatňujú výlučne v týchto prípadoch:

- a) ak sa technické špecifikácie interoperability nevzťahujú alebo v plnej miere nevzťahujú na určité aspekty zodpovedajúce základným požiadavkám vrátane otvorených bodov,
- b) ak bolo oznámené neuplatňovanie technických špecifikácií interoperability alebo ich časti,
- c) ak si špecifický prípad vyžaduje uplatnenie technických predpisov, ktoré sa nenachádzajú v príslušnej technickej špecifikácii interoperability,
- d) v prípade vnútroštátnych predpisov použitých na špecifikáciu existujúcich systémov výlučne v záujme posúdenia technickej kompatibility železničného vozidla so železničnou traťou,
- e) v prípade železničných tratí a železničných vozidiel, na ktoré sa technické špecifikácie interoperability nevzťahujú,
- f) ak po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky rýchlej obnovy železničnej siete hospodársky alebo technicky neumožňujú čiastočné alebo úplné uplatnenie technickej špecifikácie interoperability.

(4) Špecifickým prípadom sa rozumie časť železničného systému, ktorá vyžaduje osobitné trvalé alebo dočasné ustanovenia v technickej špecifikácii interoperability v dôsledku geografických, topografických alebo urbanistických obmedzení alebo obmedzení, ktoré majú vplyv na zlučiteľnosť so železničným systémom Európskej únie. Špecifickým prípadom sú najmä

- a) železničné trate, ktoré sú izolované od železničného systému,
- b) železničné trate s odlišnými nakladacími mierami, s iným rozchodom koľajú alebo s inou osovou vzdialenosťou koľajú,
- c) železničné vozidlá určené výhradne na prevádzku na železničných tratiach podľa písmen a) alebo b) alebo určené na používanie na miestne a historické účely a
- d) železničné vozidlá pochádzajúce z tretieho štátu alebo určené pre tretí štát.

(5) Po odbornom posúdení bezpečnostným orgánom možno uplatniť na subsystem výnimku z uplatňovania jednej alebo viacerých technických špecifikácií interoperability alebo ich časti

- a) pre navrhovaný nový subsystem alebo jeho časti, pre existujúci subsystem pri jeho modernizácii alebo obnove, alebo jeho časti alebo pre projektovanie, výstavbu, uvedenie na trh, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku alebo údržbu časti železničného systému, ktorý je v pokročilom štádiu vývoja alebo je predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase uplatňovania technickej špecifikácie interoperability,
- b) pre navrhovaný nový subsystem alebo pre navrhovanú modernizáciu alebo obnovu existujúceho subsystemu, ktorý je izolovaný od železničného systému morom alebo oddelený v dôsledku zemepisných podmienok od železničnej siete zvyšku územia Európskej únie,
- c) pre navrhovanú modernizáciu, obnovu alebo rozšírenie existujúceho subsystemu alebo jeho časti, ak by uplatnenie technickej špecifikácie interoperability ohrozilo hospodársku

životaschopnosť uplatnenia projektu alebo zlučiteľnosť so železničným systémom v súvislosti s nakladacou mierou, rozchodom koľají, osovou vzdialenosťou koľají alebo napäťovou sústavou,

- d) ak po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky rýchlej obnovy železničnej siete hospodársky alebo technicky neumožňujú čiastočné alebo úplné uplatnenie technickej špecifikácie interoperability; neuplatňovanie technickej špecifikácie interoperability sa obmedzí na obdobie pred obnovením železničnej siete,
- e) pre železničné vozidlá prichádzajúce z tretieho štátu alebo prechádzajúce do tretieho štátu, v ktorých je iný rozhod, ako je rozhod hlavnej železničnej siete Európskej únie.

(6) Projektom v pokročilom štádiu vývoja podľa odseku 5 písm. a) sa rozumie projekt, ktorého etapa plánovania a výstavby je v takom štádiu, v ktorom by zmena v technických špecifikáciách interoperability mohla ohroziť uskutočnenie projektu v plánovanej podobe. Neprijateľnosť technických špecifikácií musí byť riadne odôvodnená.

(7) Uplatnenie výnimky podľa odseku 5 je predmetom notifikácie Európskej komisii vrátane súboru dokumentácie podľa prílohy č. 5 a ak ide o výnimku podľa odseku 5 písm. a), vrátane zoznamu projektov v pokročilom štádiu vývoja do jedného roka od nadobudnutia účinnosti každej technickej špecifikácie interoperability, z ktorej sa uplatňuje výnimka. Súbor dokumentácie a zoznam projektov vypracuje a poskytne navrhovateľ uplatnenia výnimky.

(8) Ak sa uplatní výnimka podľa odseku 5 písm. a) až c) alebo e), súčasťou žiadosti o uplatnenie výnimky sú aj alternatívne ustanovenia, ktoré sa budú uplatňovať namiesto technickej špecifikácie interoperability. Kým Európska komisia nerozhodne o výnimke, môžu sa bezodkladne uplatňovať alternatívne ustanovenia podľa prvej vety. Ak Európska komisia nerozhodne o žiadosti o výnimku do štyroch mesiacov odo dňa podania žiadosti s dokumentáciou, výnimka sa považuje za uznanú.

(9) Modernizáciou subsystému sú také práce na zmene subsystému alebo jeho časti, ktoré si vyžadujú zmenu v súbore dokumentácie, ktorá tvorí prílohu ES vyhlásenia o overení a ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému.

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

(11) Prijateľným prostriedkom preukázania zhody na účely tohto zákona sú nezávislé stanoviská vydané príslušným správnym orgánom v oblasti posudzovania zhody na účel vymedzenia spôsobov plnenia vnútroštátnych predpisov.

§ 71

Postup povolovania uvedenia subsystému do prevádzky

(1) Postup povolovania uvedenia subsystému do prevádzky sa vzťahuje na pevné štrukturálne subsystémy železničného systému.

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

(3) Bezpečnostný orgán zverejní na svojom webovom sídle požiadavky na získanie povolenia na uvedenie pevných štrukturálnych subsystémov do prevádzky a požiadavky na posúdenie

projektu obnovy alebo modernizácie pevných štrukturálnych subsystémov vrátane súboru dokumentov, ktoré má žiadateľ priložiť k žiadosti.

(4) Žiadateľ predloží žiadosť o povolenie na uvedenie pevných štrukturálnych subsystémov do prevádzky bezpečnostnému orgánu vrátane súboru dokumentácie:

- a) ES vyhlásenie o overení podľa § 73,
- b) doklad o technickej kompatibilite subsystémov so systémom, do ktorého sa integrujú, určenej na základe príslušných technických špecifikácií interoperability, vnútroštátnych predpisov a národných registrov,
- c) doklad o bezpečnej integrácii subsystémov určenej na základe príslušných technických špecifikácií interoperability, vnútroštátnych predpisov, národných registrov a spoločných bezpečnostných metód podľa § 82,
- d) doklad o kladnom rozhodnutí agentúry vydanom podľa § 71a, ak ide o povolenie subsystému traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návštenia, ktorý zahŕňa Európsky systém riadenia železničnej dopravy,
- e) doklad o súlade s výsledkom postupu uvedenom v osobitnom predpise,²³⁾ ak došlo k zmene návrhu špecifikácie ponuky alebo opisu navrhovaných technických riešení, ku ktorej došlo po vydaní kladného rozhodnutia agentúry podľa písmena d).

(5) Ak žiadosť na získanie povolenia pevných štrukturálnych subsystémov na uvedenie do prevádzky nie je úplná, bezpečnostný orgán do jedného mesiaca od podania žiadosti vyzve žiadateľa na jej doplnenie. Lehotu na doplnenie žiadosti určí bezpečnostný orgán.

(6) Ak ide o obnovu alebo modernizáciu existujúcich pevných štrukturálnych subsystémov, žiadateľ podá žiadosť bezpečnostnému orgánu, ktorá obsahuje súbor dokumentácie vrátane opisu projektu. Ak žiadosť nie je úplná, bezpečnostný orgán do jedného mesiaca od podania žiadosti vyzve žiadateľa na jej doplnenie.

(7) Ak ide o obnovu a modernizáciu subsystému traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návštenia, ktorý zahŕňa Európsky systém riadenia železničnej dopravy bezpečnostný orgán v spolupráci s agentúrou preskúma súbor dokumentácie a rozhodne, či je potrebné nové povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky, a to na základe týchto kritérií:

- a) plánované práce môžu negatívne ovplyvniť celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému,
- b) nové povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky vyžaduje príslušná technická špecifikácia interoperability,
- c) nové povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky vyžadujú realizačné plány vypracované ministerstvom,
- d) hodnoty parametrov, na základe ktorých sa vydalo povolenie, sa zmenili.

(8) Bezpečnostný orgán je povinný rozhodnúť o povolení na uvedenie pevných štrukturálnych subsystémov do prevádzky podľa odsekov 2 až 7 do štyroch mesiacov od doručenia všetkých požadovaných podkladov a všetkých doplňujúcich informácií.

(9) Ak subsystém nespĺňa podmienky na vydanie povolenia na uvedenie do prevádzky, bezpečnostný orgán vydá zamietavé rozhodnutie, ktoré riadne odôvodní. Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia písomného vyhotovenia zamietavého rozhodnutia požiadať bezpečnostný orgán, aby svoje rozhodnutie preskúmal v rozsahu dôvodov, ktoré žiadateľ uvedie v žiadosti. Bezpečnostný orgán je povinný do dvoch mesiacov odo dňa podania žiadosti preskúmať svoje rozhodnutie v medziach uvedených dôvodov, ktoré potvrdí, alebo zamietne. Ak bezpečnostný orgán po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje pôvodné

rozhodnutie, žiadateľ môže podať rozklad (§ 111 ods. 3) v lehote 15 dní odo dňa doručenia oznámenia o potvrdení rozhodnutia.

(10) Žiadateľom na účely tohto ustanovenia je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá žiada povolenie na uvedenie pevných štrukturálnych subsystémov do prevádzky alebo posúdenie projektu obnovy a modernizácie pevných štrukturálnych subsystémov, ktorou môže byť železničný podnik, manažér infraštruktúry, alebo iná osoba, ktorá je výrobcom, dodávateľom, vlastníkom alebo držiteľom subsystému.

§ 71a

Európsky systém riadenia železničnej dopravy

(1) Žiadateľ podá žiadosť o povolenie samostatných projektov týkajúcich sa subsystémov traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, ktoré zahŕňajú Európsky systém riadenia železničnej dopravy alebo združených projektov, tratí alebo siete agentúre prostredníctvom jednotného kontaktného miesta podľa osobitného predpisu²⁴⁾ pred uverejnením výzvy na predkladanie ponúk v rámci verejného obstarávania, ku ktorej pripojí súbor dokumentácie:

- a) návrh špecifikácie predmetu verejného obstarávania alebo opis navrhovaných technických riešení,
- b) doklad o splnených požiadavkách nevyhnutných na technickú a prevádzkovú kompatibilitu subsystému so železničnými vozidlami určenými na prevádzku na sieti,
- c) doklad o súlade navrhovaných technických riešení s príslušnou technickou špecifikáciou interoperability,
- d) stanovisko bezpečnostného orgánu, ak si ho agentúra vyžiada; bezpečnostný orgán môže vydať stanovisko aj žiadateľovi, pred podaním žiadosti agentúre,
- e) vyhlásenie o overení alebo certifikát o zhode, ak si ho agentúra vyžiada.

(2) Žiadateľ bezodkladne informuje agentúru a bezpečnostný orgán prostredníctvom jednotného kontaktného miesta podľa osobitného predpisu,²⁴⁾ ak došlo k zmene návrhu špecifikácie ponuky alebo opisu navrhovaných technických riešení po vydaní povolenia podľa odseku 1.

(3) Žiadateľom na účely tohto ustanovenia je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá žiada agentúru o povolenie na navrhované technické riešenia pre projekty subsystému traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, ktoré zahŕňajú Európsky systém riadenia železničnej dopravy.

(4) Európsky systém riadenia železničnej dopravy zahŕňa zariadenie európsky systém riadenia vlakov a globálny systém pre mobilné komunikácie v železničnej prevádzke.

§ 72

Voľný pohyb subsystémov

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

(2) Na štrukturálne subsystémy podľa odseku 1 bezpečnostný orgán nemôže požadovať vykonanie kontrol, ak sa už vykonali ako súčasť postupu vedúceho k ES vyhláseniu o overení, alebo ak sa už vykonali v inom členskom štáte na potvrdenie súladu s totožnými požiadavkami za rovnakých prevádzkových podmienok.

(3) Štrukturálne subsystémy, ktoré majú ES vyhlásenie o overení s odkazom na technické špecifikácie interoperability alebo vyhlásenie o overení s odkazom na vnútroštátne predpisy, sa považujú za subsystémy spĺňajúce základné požiadavky.

(4) Ak ide o štrukturálne subsystémy uvedené v § 70 ods. 3, ministerstvo v spolupráci s bezpečnostným orgánom vypracuje zoznam vnútroštátnych predpisov používaných pri uplatňovaní základných požiadaviek pre každý subsystém a tento zoznam ministerstvo oznámi Európskej komisii a agentúre prostredníctvom informačných technológií podľa osobitného predpisu^{24a)} a na jej žiadosť poskytne aj úplné znenia technických predpisov a bezpečnostných predpisov, ktoré sa vzťahujú na železničný systém. Do zoznamu nezaradí len tie technické predpisy a obmedzenia, ktoré majú výlučne miestnu platnosť. Tento zoznam bezpečnostný orgán upraví a ministerstvo opätovne oznámi vždy

- a) po zmene predchádzajúceho zoznamu,
- b) po uplatnení výnimky z technických špecifikácií interoperability alebo
- c) po uverejnení príslušnej technickej špecifikácie interoperability, ak sa vnútroštátne predpisy stali neúčelnými.

(5) Vnútroštátne predpisy uvedené v zozname podľa odseku 4 ministerstvo a bezpečnostný orgán uverejní na svojom webovom sídle.

(6) Vnútroštátnymi predpismi sa na účely tohto zákona rozumejú všetky platné technické predpisy a bezpečnostné predpisy bez ohľadu na to, ktorý oprávnený orgán ich vydal, a ktoré obsahujú požiadavky na bezpečnosť železníc alebo technické podmienky odlišné od požiadaviek ustanovených v právne záväzných aktoch Európskej únie alebo medzinárodných predpisoch, ktoré sa vzťahujú na železničné podniky, manažéra infraštruktúry a tretie strany.

(7) Nové vnútroštátne predpisy môže ministerstvo v spolupráci s bezpečnostným orgánom stanoviť, len ak

- a) technická špecifikácia interoperability nespĺňa v plnej miere základné požiadavky alebo
- b) ide o preventívne opatrenie, najmä po nehode.

(8) Ministerstvo predloží Európskej komisii a agentúre prostredníctvom informačných technológií podľa osobitného predpisu^{24a)} odôvodnený návrh nových vnútroštátnych predpisov dva mesiace pred jeho plánovaným uplatňovaním a rovnakým spôsobom im oznámi aj prijatie nového vnútroštátneho predpisu.

(9) V prípade preventívnych opatrení podľa odseku 7 písm. b) môže ministerstvo v spolupráci s bezpečnostným orgánom bezodkladne prijať a uplatňovať nové vnútroštátne predpisy. Predloženie predpisu Európskej komisii a agentúre prostredníctvom informačných technológií podľa osobitného predpisu^{24a)} sa v takomto prípade uskutoční bezodkladne.

(10) Oznámenie vnútroštátnych predpisov podľa odsekov 4 a 8 nepodlieha postupu notifikácie podľa osobitného predpisu.^{24b)}

§ 73

Postup ES overovania subsystémov

(1) Notifikovaná osoba²⁵⁾ posudzuje zhodu subsystému postupom ES overovania podľa prílohy č. 4 na žiadosť obstarávateľa subsystému, výrobcu subsystému alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v členskom štáte.

(2) Činnosť notifikovanej osoby zodpovednej za ES overovanie začína v etape projektovania

subsystému a zahŕňa celé obdobie výrobného procesu až po etapu preberania alebo kolaudácie subsystému pred uvedením na trh alebo uvedením do prevádzky. Zahŕňa aj overenie rozhraní subsystému vo vzťahu k železničnému systému, do ktorého bude integrovaný na základe dostupných údajov v technickej špecifikácii interoperability a v národnom registri železničnej infraštruktúry a v európskom registri povolených typov vozidiel, ktorý vedie agentúra.²⁶⁾

(3) Obstarávateľ subsystému, dodávateľ subsystému, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v členskom štáte sú povinní zostaviť súbor technickej dokumentácie, ktorý tvorí prílohu ES vyhlásenia o overení. Táto dokumentácia musí obsahovať údaje o úžitkových vlastnostiach a technických charakteristikách subsystému, dokumenty osvedčujúce zhodu komponentov, údaje týkajúce sa podmienok a obmedzení používania subsystému a pokyny týkajúce sa prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby subsystému.

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

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

(6) Obstarávateľ subsystému, dodávateľ subsystému, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v členskom štáte posúdi potrebu vydania nového ES vyhlásenia o overení, ak ide o obnovu alebo modernizáciu subsystému, ktorý vedie k zmene súboru technickej dokumentácie a má vplyv na platnosť už vykonaných postupov overovania.

(7) ES vyhlásenie o overení subsystému je vyhlásenie vypracované žiadateľom, v ktorom na vlastnú zodpovednosť vyhlasuje, že subsystém, ktorý bol podrobený postupom overovania podľa tohto zákona, spĺňa požiadavky právne záväzných aktov Európskej únie a príslušných vnútroštátnych predpisov. ES vyhlásenie o overení a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.

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

§ 74

Dodatočné skúšky

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

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

§ 75**Uvádzanie mobilných subsystémov na trh**

Mobilné subsystémy sa uvádzajú na trh, len ak sú naprojektované, vyrobené a inštalované tak, aby spĺňali základné požiadavky. Predloženie príslušného ES vyhlásenia o overení zabezpečí žiadateľ.

Železničné vozidlá**§ 76****Povoľovanie uvedenia železničných vozidiel na trh**

(1) Na uvedenie železničného vozidla na trh v železničnom systéme je potrebné povolenie agentúry podľa odseku 5 alebo povolenie bezpečnostného orgánu podľa odseku 10.

(2) Žiadosť o povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh sa podáva prostredníctvom jednotného kontaktného miesta podľa osobitného predpisu.²⁴⁾

(3) V žiadosti o povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh sa uvedie sieť, na ktorej sa má železničné vozidlo používať, a pripoja sa tieto doklady:

- a) súbor dokumentácie o železničnom vozidle alebo type železničného vozidla,
- b) doklad o uvedení subsystému vozidlové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návštenia na trh, ak je súčasťou železničného vozidla podľa § 75 na základe ES vyhlásenia o overení,
- c) doklad o technickej kompatibilite mobilných subsystémov podľa písmena b) so železničným vozidlom určenej podľa príslušnej technickej špecifikácie interoperability, vnútroštátnych predpisov a národných registrov,
- d) doklad o bezpečnej integrácii mobilných subsystémov podľa písmena b) do železničného vozidla určenej podľa príslušnej technickej špecifikácie interoperability, v nutnom prípade podľa vnútroštátnych predpisov a spoločnej bezpečnostnej metódy podľa § 82,
- e) doklad o technickej kompatibilite železničného vozidla so sieťou, na ktorej sa má železničné vozidlo používať, ktorá sa určila na základe príslušnej technickej špecifikácie interoperability, v nutnom prípade podľa vnútroštátnych predpisov, registra infraštruktúry a spoločnej bezpečnostnej metódy týkajúcej sa posudzovania rizika podľa § 82.

(4) Bezpečnostný orgán môže vydať dočasné povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh na vykonanie skúšobnej prevádzky železničného vozidla na sieti na účel získania dokladu podľa odseku 3 písm. c) a e). Manažér infraštruktúry v spolupráci s bezpečnostným orgánom umožní vykonať skúšobnú prevádzku do troch mesiacov od doručenia žiadosti o vykonanie skúšobnej prevádzky.

(5) Agentúra vydá povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh, ktoré sa má používať na sieti na území Slovenskej republiky alebo na sieti vo viacerých členských štátoch.

(6) Agentúra pri vydaní povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh podľa odseku 5

- a) posúdi doklady podľa odseku 3 písm. c) až e) podľa technickej špecifikácie

interoperability,

- b) postúpi doklady podľa odseku 3 bezpečnostnému orgánu na posúdenie a overenie, ak sieť, na ktorej sa má železničné vozidlo používať, je na území Slovenskej republiky.

(7) Ak agentúra nesúhlasí so zamietavým stanoviskom bezpečnostného orgánu podľa odseku 6 písm. b), požiada bezpečnostný orgán o opätovné posúdenie dokladov, pričom uvedie dôvody svojho nesúhlasu. Bezpečnostný orgán do jedného mesiaca od doručenia žiadosti agentúry o opätovné posúdenie dokladov, buď svoje stanovisko potvrdí, zmení alebo postúpi posúdenie dokladov na rozhodnutie odvolacej rade podľa osobitného predpisu.^{26a}) Ak bezpečnostný orgán svoje stanovisko potvrdí alebo zmení, agentúra prijme konečné rozhodnutie. Ak odvolacia rada potvrdí zamietavé stanovisko bezpečnostného orgánu, agentúra vydá povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh len na tie siete, na ktoré sa zamietavé stanovisko nevzťahuje.

(8) Ak agentúra nesúhlasí s kladným stanoviskom bezpečnostného orgánu podľa odseku 6 písm. b), požiada bezpečnostný orgán o opätovné posúdenie dokladov, pričom uvedie dôvody svojho nesúhlasu. Bezpečnostný orgán do jedného mesiaca od doručenia žiadosti agentúry o opätovné posúdenie dokladov, buď svoje stanovisko potvrdí alebo zmení. Po vydaní stanoviska bezpečnostným orgánom, agentúra prijme konečné rozhodnutie.

(9) Agentúra alebo bezpečnostný orgán v rámci posúdenia podľa odseku 6 môžu požadovať vykonanie skúšobnej prevádzky. Na vykonanie skúšobnej prevádzky sa vzťahuje odsek 4.

(10) Bezpečnostný orgán vydá povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh, ktoré sa má používať len na sieti na území Slovenskej republiky.

(11) Bezpečnostný orgán pri vydaní povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh podľa odseku 10 posúdi súbor dokumentácie a doklady podľa odseku 3.

(12) Ak žiadosť na získanie povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh podľa odseku 5 alebo odseku 10 nie je úplná, agentúra alebo bezpečnostný orgán do jedného mesiaca od podania žiadosti vyzvú žiadateľa na jej doplnenie.

(13) Agentúra alebo bezpečnostný orgán sú povinní rozhodnúť o povolení na uvedenie železničného vozidla na trh podľa odseku 5 alebo odseku 10 do štyroch mesiacov od podania alebo doplnenia žiadosti.

(14) Povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh obsahuje

- a) sieť, na ktorej sa má železničné vozidlo používať,
- b) hodnoty parametrov uvedené v príslušnej technickej špecifikácii interoperability a vnútroštátnych predpisoch potrebné z hľadiska kontroly technickej kompatibility medzi železničným vozidlom a sieťou, na ktorej sa má železničné vozidlo používať,
- c) súlad železničného vozidla s príslušnou technickou špecifikáciou interoperability a vnútroštátnymi predpismi týkajúci sa parametrov uvedených v písmene b),
- d) podmienky používania železničného vozidla a obmedzenia jeho používania v prevádzke.

(15) Povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh je platné do najbližšej stanice iného členského štátu s rovnakým rozchodom koľají a charakteristikou siete, aj bez rozšírenia povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky, o siete, na ktorých sa má železničné vozidlo prevádzkovať v inom členskom štáte, ak sa na tom príslušné

bezpečnostné orgány členských štátov dohodnú.

(16) Rozhodnutie o zamietnutí povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh musí byť riadne odôvodnené. Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia písomného vyhotovenia rozhodnutia požiadať agentúru alebo bezpečnostný orgán, aby svoje rozhodnutie preskúmal v rozsahu dôvodov, ktoré žiadateľ uvedie v žiadosti. Agentúra alebo bezpečnostný orgán sú povinní do dvoch mesiacov odo dňa podania žiadosti preskúmať svoje rozhodnutie v medziach uvedených dôvodov a buď ho potvrdí, alebo zmení. Ak agentúra po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje rozhodnutie, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu podľa osobitného predpisu.^{26a)} Ak bezpečnostný orgán po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje rozhodnutie, žiadateľ môže podať rozklad (§ 111 ods. 3) v lehote 15 dní odo dňa doručenia oznámenia o potvrdení rozhodnutia.

(17) Ak bola uplatnená výnimka podľa § 70 ods. 5, agentúra alebo bezpečnostný orgán vydá povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh len po uplatnení postupu podľa § 76.

(18) Ak ide o obnovu alebo modernizáciu existujúcich železničných vozidiel, ktoré už majú platné povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh, je potrebné nové povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh len ak

- a) boli vykonané zmeny hodnôt parametrov podľa odseku 14 písm. b), ktoré sú v rozsahu parametrov uvedených v príslušnej technickej špecifikácii interoperability,
- b) plánované práce môžu negatívne ovplyvniť celkovú úroveň bezpečnosti železničného vozidla alebo
- c) to vyžaduje príslušná technická špecifikácia interoperability.

(19) Ak sa povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh má rozšíriť o ďalšie siete, na ktorých sa má prevádzkovať železničné vozidlo, žiadosť o udelenie povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh sa doplní o doklady podľa odseku 3, ktoré sa týkajú časti siete, na ktorej sa má prevádzkovať železničné vozidlo. Agentúra alebo bezpečnostný orgán v závislosti od siete, na ktorej sa má prevádzkovať železničné vozidlo v súlade s odsekom 5 alebo odsekom 10, vydá nové povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh.

(20) Povoľovanie železničných vozidiel podľa tohto ustanovenia sa nevzťahuje na nákladné vozne a osobné vozne používané spoločne s tretími štátmi, ktorých rozchod koľají je iný, ako je rozchod koľají hlavnej železničnej siete v Európskej únii, ktoré majú povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh vydané v súlade s iným postupom vydávania povolení pre železničné vozidlá a na rušne a hnacie jednotky prichádzajúce z tretích štátov, prevádzkované v železničnom systéme po najbližšiu stanicu v blízkosti hraníc. Podmienky vydávania povolenia na uvedenie železničných vozidiel podľa prvej vety zverejní schvaľovací orgán na svojom webovom sídle a oznámi ich Európskej komisii. Železničný podnik zabezpečí zhodu týchto železničných vozidiel so základnými požiadavkami podľa § 84.

§ 76a

Kontrola železničných vozidiel pred ich použitím

(1) Železničné vozidlo pred jeho použitím v prevádzke podlieha kontrole, ktorú vykonáva železničný podnik. Predmetom kontroly je najmä

- a) povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh podľa § 76 a registrácia v národnom registri železničných vozidiel podľa § 80,

- b) kompatibilita železničného vozidla so železničnou traťou na základe údajov v registri infraštruktúry, príslušných technických špecifikácií interoperability; ak register infraštruktúry tieto údaje neobsahuje, na základe informácií od manažéra infraštruktúry, ktoré poskytne bezplatne a v primeranej lehote,
- c) riadne zaradenie železničného vozidla do súpravy vlaku, v ktorej sa má prevádzkovať s ohľadom na systém riadenia bezpečnosti podľa § 84 a osobitného predpisu.^{26b)}

(2) Na účely kontroly podľa odseku 1 železničný podnik v spolupráci s manažérom infraštruktúry môže vykonať skúšobnú prevádzku v lehote do troch mesiacov od doručenia žiadosti žiadateľa. O vykonanej kontrole podľa odseku 1 vypracuje železničný podnik protokol.

§ 77

Údržba železničných vozidiel

(1) Železničnému vozidlu sa pred jeho použitím určí osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla; tá sa uvedie v národnom registri železničných vozidiel.

(2) Osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla je zodpovedná za bezpečnosť železničného vozidla v prevádzkovom stave. Na tento účel zavedie systém údržby, prostredníctvom ktorého

- a) zabezpečí, aby sa údržba železničného vozidla vykonávala v súlade s dokumentáciou údržby železničného vozidla a s požiadavkami podľa predpisov o údržbe a podľa technických špecifikácií interoperability,
- b) uplatní metódy nevyhnutné na posudzovanie rizík, ktoré sa zaviedli v spoločných bezpečnostných metódach podľa § 82,
- c) zmluvne zabezpečí, aby jeho dodávatelia vykonávali opatrenia na riadenie rizík uplatňovaním spoločných bezpečnostných metód pre monitorovanie metódy dohľadu, ktoré uplatňuje bezpečnostný orgán a metódy monitorovania, ktoré uplatňujú železničné podniky, manažéri infraštruktúry a osoby zodpovedné za údržbu; zmluva sa sprístupní agentúre a bezpečnostnému orgánu na požiadanie,
- d) zaisťuje vysledovateľnosť činností údržby.

(3) Systém údržby pozostáva z funkcie

- a) riadenia, ktorou kontrolujú a koordinujú činnosti údržby podľa odseku 2 písm. b) až d) a zaisťuje bezpečnosť železničného vozidla v železničnom systéme,
- b) rozvoja údržby, ktorou sa spravuje dokumentácia údržby vrátane riadenia jej obsahu na základe konštrukčných a prevádzkových údajov, výkonností a predchádzajúcich skúseností,
- c) riadenia údržby vozidlového parku, ktorou sa riadi presun železničného vozidla na údržbu a jeho vrátenie do prevádzky po vykonaní údržby,
- d) poskytovania údržby, ktorou sa poskytuje technická údržba železničného vozidla alebo jeho dielov vrátane dokumentácie o vrátení do prevádzky.

(4) Osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla vykonáva funkciu podľa odseku 3 písm. a) sama. Ak osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla nevykonáva funkcie podľa odseku 3 písm. b) až d) sama, použije zmluvné údržbárske dielne. Osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla zabezpečí, aby všetky funkcie podľa odseku 3 spĺňali kritériá posudzovania uvedené v prílohe č. 11a.

(5) Poverená právnická osoba vydá osvedčenie na údržbu nákladných železničných vozňov a iných železničných vozidiel podľa osobitného predpisu platné vo všetkých členských štátoch osobe zodpovednej za údržbu železničného vozidla v súlade s týmito podmienkami:

- a) proces akreditácie a uznávania postupu certifikácie je založený na kritériách nezávislosti, odbornej spôsobilosti a nestrannosti,
- b) systém certifikácie preukáže, že osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla má systém údržby na zaistenie bezpečného prevádzkového stavu železničných vozidiel, za ktorých údržbu je zodpovedná,
- c) certifikáciou sa posúdi, či osoba zodpovedná za údržbu spĺňa kritériá podľa prílohy č. 11a a či ich uplatňuje; certifikácia zahŕňa aj dohľad nad trvalým súladom s požiadavkami a kritériami po udelení osvedčenia,
- d) certifikáciou údržbárskych dielní sa posúdi, či dielňa spĺňa kritériá podľa prílohy č. 11a.

(6) Ak činnosť osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla vykonáva železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, bezpečnostný orgán v rámci postupu vydávania bezpečnostného povolenia alebo bezpečnostného osvedčenia vykoná kontrolu podmienok podľa odseku 5.

(7) Určiť osobu zodpovednú za údržbu železničného vozidla nie je potrebné, ak agentúra alebo bezpečnostný orgán uplatní výnimku pri registrácii alebo v bezpečnostnom povolení alebo v bezpečnostnom osvedčení. Takú výnimku môže uplatniť, ak ide o

- a) železničné vozidlo
 1. registrované v trefom štáte a udržiavané v súlade s predpismi tohto štátu,
 2. používané na železničných sieťach s odlišným rozchodom koľají, než je rozchod hlavnej železničnej siete Európskej únie, ak sa údržba zabezpečuje podľa medzinárodných dohôd s tretími štátmi,
 3. prepravujúce vojenský materiál,
- b) nákladné železničné vozidlo a osobné železničné vozidlo, ktoré sa používa spolu s tretími štátmi, s odlišným rozchodom koľají, než je rozchod hlavnej železničnej siete Európskej únie alebo
- c) špeciálnu prepravu vyžadujúcu jednorazové povolenie bezpečnostného orgánu pred uskutočnením prepravy.

(8) Výnimka podľa odseku 7 písm. a) tretieho bodu a písm. c) platí najviac päť rokov.

§ 78

Povolenie typu železničného vozidla

(1) Agentúra alebo bezpečnostný orgán môžu v prípade potreby v súlade s postupom v § 76 udeliť povolenie typu železničného vozidla. Ak agentúra alebo bezpečnostný orgán udelí povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh, na žiadosť žiadateľa udelí aj povolenie typu železničného vozidla na sieť, na ktorej sa má železničné vozidlo používať. Žiadosť o udelenie povolenia typu železničného vozidla sa podáva prostredníctvom jednotného kontaktného miesta podľa osobitného predpisu.²⁴⁾

(2) Železničnému vozidlu, ktoré je zhodné s typom, ktorému už agentúra alebo

bezpečnostný orgán udelil povolenie typu železničného vozidla, udelí povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh na základe predloženia vyhlásenia o zhode s povoleným typom železničného vozidla bez ďalších kontrol. Zhodu železničného vozidla s povoleným typom železničného vozidla vyhlasuje výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v členskom štáte a ak ide o železničné vozidlo z tretieho štátu, jeho dovozca.

(3) Vyhlásenie o zhode s povoleným typom železničného vozidla sa vykoná v súlade

- a) s postupmi overovania príslušných technických špecifikácií interoperability,
- b) s postupmi posudzovania zhody vymedzenými v moduloch B a D, B a F alebo H1 podľa osobitného predpisu^{26c)} v prípade neuplatňovania technických špecifikácií interoperability.

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

(5) Povolenia typov železničných vozidiel sa registrujú v Európskom registri povolených typov železničného vozidla.

(6) Typom železničného vozidla je typ železničného vozidla určený základnými konštrukčnými charakteristikami železničného vozidla, ako sú uvedené v povolení typu železničného vozidla alebo povolení o preskúmaní konštrukčného návrhu opísaných v príslušnom module overovania. Sériou je skupina identických železničných vozidiel jedného konštrukčného typu.

§ 78a

Nesúlad železničného vozidla a typu železničného vozidla so základnými požiadavkami

(1) Ak bezpečnostný orgán zistí, že železničné vozidlo, ktoré má povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh podľa § 76 ods. 5 alebo 10 a § 78, nespĺňa základné požiadavky, požiada železničný podnik, ktorý železničné vozidlo používa, aby vykonal nápravné opatrenia na zosúladienie železničného vozidla so základnými požiadavkami. Bezpečnostný orgán informuje o tejto skutočnosti agentúru a príslušné bezpečnostné orgány iných členských štátov, vrátane bezpečnostného orgánu členského štátu, na území ktorého sa žiadosť o udelenie železničného vozidla na uvedenie na trh ešte len posudzuje.

(2) Ak železničný podnik zistí, že železničné vozidlo, ktoré používa, nespĺňa základné požiadavky, vykoná nápravné opatrenia na zosúladienie železničného vozidla so základnými požiadavkami.

(3) Železničný podnik informuje agentúru a príslušný bezpečnostný orgán o vykonaných nápravných opatreniach podľa odseku 2 a o skutočnosti, že železničné vozidlo nespĺňalo základné požiadavky už v čase, keď povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh bolo vydané.

(4) Ak sa nápravnými opatreniami podľa odsekov 1 a 2 nezabezpečí súlad

železničného vozidla so základnými požiadavkami a hrozí závažné bezpečnostné riziko, príslušný bezpečnostný orgán uplatní bezpečnostné opatrenia v súlade s § 86. Zároveň môže bezpečnostný orgán alebo agentúra pozastaviť platnosť povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh, alebo platnosť povolenia typu železničného vozidla. V takom prípade sa na rozhodnutie bezpečnostného orgánu alebo agentúry vzťahuje postup podľa § 76 ods. 7.

(5) Ak sa preukáže, že železničné vozidlo nespĺňalo základné požiadavky v čase vydania povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo povolenia typu železničného vozidla, agentúra alebo bezpečnostný orgán môže povolenia zrušiť, alebo zmeniť. Rozhodnutie o zrušení alebo zmene povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo povolenia typu železničného vozidla sa musí riadne odôvodniť. Držiteľ povolenia môže do jedného mesiaca od doručenia písomného vyhotovenia rozhodnutia požiadať agentúru alebo bezpečnostný orgán, aby svoje rozhodnutie preskúmal v rozsahu dôvodov, ktoré držiteľ uvedie v žiadosti. Agentúra a bezpečnostný orgán sú povinné do jedného mesiaca odo dňa podania žiadosti preskúmať svoje rozhodnutie v medziach uvedených dôvodov a buď ho potvrdia, alebo zrušia. Ak sa agentúra a bezpečnostný orgán nezhodnú na zrušení alebo pozastavení povolenia, uplatňuje sa postup podľa § 76 ods. 7. Ak po uplatnení postupu podľa § 76 ods. 7 zostáva povolenie v platnosti, bezpečnostné opatrenia bezpečnostného orgánu podľa odseku 4 sa ďalej neuplatňujú.

(6) Ak agentúra po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje rozhodnutie, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu podľa osobitného predpisu.^{26a)} Ak bezpečnostný orgán po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje rozhodnutie, žiadateľ môže podať rozklad (§ 111 ods. 3) v lehote 15 dní odo dňa doručenia rozhodnutia.

(7) Agentúra oznámi zrušenie alebo zmenu povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo povolenia typu železničného vozidla bezpečnostnému orgánu, s uvedením dôvodu zrušenia. Bezpečnostný orgán oznámi zrušenie alebo zmenu povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo povolenia typu železničného vozidla agentúre s uvedením dôvodu zrušenia.

(8) Zrušenie povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh sa registruje v národnom registri železničných vozidiel. Zrušenie povolenia typu železničného vozidla sa registruje v Európskom registri povolených typov železničných vozidiel a oznamuje sa železničnému podniku, ktorý ak zistí, že železničné vozidlá nespĺňajú základné požiadavky, uplatní postup podľa § 78a.

(9) Železničné vozidlo, ktorému sa zrušilo povolenie na uvedenie na trh, sa ďalej nesmie používať a povolenie sa nesmie rozšíriť o ďalšie siete, na ktorých sa má používať. Ak sa zrušilo povolenie typu železničného vozidla, železničné vozidlá skonštruované na jeho základe sa nesmú ďalej uvádzať na trh. Ak tieto železničné vozidlá už boli uvedené na trh, musia sa z prevádzky stiahnuť. Držiteľ takýchto železničných vozidiel môže opätovne požiadať o povolenie na uvedenie na trh v súlade s § 76 a povolenie typu železničného vozidla v súlade s § 78.

(10) Ak železničné vozidlo nespĺňa základné požiadavky podľa odsekov 1 a 2 na časť siete, na ktorej sa má železničné vozidlo používať, a nesplnenie základných požiadaviek už existovalo v čase vydania povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh, z povolenia sa vypustia siete, na ktorých železničné vozidlo nespĺňa základné požiadavky.

§ 79**Systém číslovania železničných vozidiel**

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

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

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

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

§ 80**Národné registre**

(1) Zriaďuje sa národný register železničných vozidiel, ktorý vedie bezpečnostný orgán a v ktorom sa registrujú železničné vozidlá na základe žiadosti žiadateľa, ktoré majú povolenie bezpečnostného orgánu alebo povolenie agentúry na uvedenie železničného vozidla na trh v železničnom systéme, týkajúce sa siete, ktorá je na území Slovenskej republiky.

(2) Národný register železničných vozidiel musí spĺňať spoločné špecifikácie podľa osobitného predpisu²⁷⁾ a byť verejne prístupný na webovom sídle bezpečnostného orgánu.

(3) V národnom registri železničných vozidiel sa eviduje

- a) európske evidenčné číslo,
- b) odkaz na ES vyhlásenie o overení a orgán, ktorý ho vydal,
- c) odkaz na Európsky register povolených typov železničného vozidla,
- d) identifikácia vlastníka a držiteľa železničného vozidla,
- e) obmedzenie použitia železničného vozidla,
- f) identifikácia osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla.

(4) Držiteľ registrovaného železničného vozidla je povinný bezodkladne oznamovať bezpečnostnému orgánu každú zmenu údajov vedených v národnom registri železničných vozidiel, ako aj zničenie železničného vozidla a zrušenie registrácie železničného vozidla.

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

(6) Ak ide o železničné vozidlo, ktoré bolo uvedené na trh prvý raz v treťom štáte a ktorému udelil bezpečnostný orgán povolenie na uvedenie na trh v železničnom systéme, bezpečnostný orgán zabezpečí, aby sa údaje podľa odseku 3 písm. d) až f) dali

vyhľadať prostredníctvom národného registra železničných vozidiel alebo aby boli bezodkladne sprístupnené iným nediskriminačným spôsobom.

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

(8) Zriaďuje sa národný register železničnej infraštruktúry, ktorý vedie bezpečnostný orgán a v ktorom sa registrujú hlavné charakteristické znaky každého subsystému alebo čiastkového subsystému a ich korelácia s charakteristikami určenými v technických špecifikáciách interoperability.

(9) Hodnoty parametrov zaznamenané v registri železničnej infraštruktúry sa používajú v kombinácii s hodnotami parametrov zaznamenanými v povolení na uvedenie železničného vozidla na trh s cieľom skontrolovať technickú kompatibilitu medzi železničným vozidlom a železničnou infraštruktúrou.

(10) V registri železničnej infraštruktúry sa môžu uviesť podmienky používania pevných štruktúrnych subsystémov a iné obmedzenia. V registri železničnej infraštruktúry sa uvedie odkaz na technické predpisy a obmedzenia, ktoré ministerstvo nezaradilo do zoznamu vnútroštátnych predpisov podľa § 72 ods. 4 a majú výlučne miestnu platnosť.

(11) Bezpečnostný orgán aktualizuje údaje v registri železničnej infraštruktúry v rozsahu usmernenia Európskej komisie a sprístupní ho na svojom webovom sídle.

§ 81

Notifikovaná osoba

(1) Posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov alebo vykonanie postupu ES overovania subsystémov podľa technických špecifikácií interoperability vykonáva notifikovaná osoba, ktorá je autorizovaná a notifikovaná podľa osobitného predpisu.²⁸⁾

(2) Notifikovaná osoba môže začať vykonávať činnosť notifikovanej osoby, len ak Európska komisia alebo členské štáty nevzniesli námietky do dvoch týždňov od notifikácie, ak sa vydáva osvedčenie o akreditácii, alebo do dvoch mesiacov od notifikácie podľa osobitného predpisu,^{28a)} ak sa akreditácia nepoužíva.

(3) Notifikovaná osoba môže byť autorizovaná na postupy posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov, na vykonanie postupu ES overovania subsystémov alebo na oba tieto postupy. V rámci postupov môže byť autorizovaná

- a) na všetky etapy posudzovania zhody a overovania a v rámci nich na všetky druhy činností alebo len na niektoré etapy alebo druhy činností,
- b) na štruktúrne subsystémy podľa prílohy č. 1.

(4) Notifikovaná osoba je povinná

- a) vykonávať posudzovanie zhody v súlade s postupmi posudzovania zhody ustanovenými v príslušnej technickej špecifikácii interoperability,
- b) plniť povinnosti podľa osobitného predpisu,^{28b)}
- c) oznamovať bezpečnostnému orgánu informácie podľa osobitného predpisu,^{28c)}
- d) poskytnúť agentúre ES certifikát o overení subsystémov, ES certifikát o zhode komponentov a ES certifikát o vhodnosti na použitie komponentov.

§ 81a

(1) Vykonávanie postupov posudzovania zhody v moduloch A1, A2, C1 alebo C2 podľa osobitného predpisu^{26c)} a moduloch CA1 a CA2 podľa osobitného predpisu^{28d)} môže žiadateľ preniesť na akreditovaný vnútropodnikový orgán, ktorý je organizačne oddelený od žiadateľa, a nesmie sa podieľať na projektovaní, výrobe, dodávke, inštalácií, údržbe a prevádzke výrobkov, ktoré posudzuje.

(2) Akreditovaný vnútropodnikový orgán musí byť akreditovaný v súlade s osobitným predpisom,^{28e)} je organizačne oddelený tak, aby sa zabezpečila nestrannosť pri posudzovaní zhody a nesmie vykonávať činnosti, ktoré by ohrozili jeho nezávislosť vo vzťahu k činnostiam, ktoré posudzuje. Akreditovaný vnútropodnikový orgán vykonáva posudzovanie zhody výlučne podniku, ktorého je súčasťou.

(3) Žiadateľ poskytuje informácie o akreditácii akreditovaného vnútropodnikového orgánu výlučne notifikujúcej osobe.^{28f)}

§ 81b

(1) Postupy posudzovania zhody s vnútroštátnymi predpismi podľa § 72 ods. 4 vykonáva poverená právnická osoba (§ 102 ods. 1 písm. q) piaty bod) autorizovaná podľa osobitného predpisu.²⁸⁾

(2) Na poverenú právnickú osobu sa nevzťahuje povinnosť podľa osobitného predpisu,^{28g)} ak dokumentácia, ktorú je potrebné predložiť, zahŕňa aj dokumentáciu, ktorá sa týka činností, ktoré v súlade s vnútroštátnymi predpismi vykonáva organizačná zložka alebo subdodávateľ.

(3) Povinnosti podľa § 81 ods. 4 sa primerane vzťahujú aj na poverenú právnickú osobu podľa odseku 1.“.

Poznámky pod čiarou k odkazom 16 až 28g znejú:

„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.

¹⁹⁾ 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 (Ú. v. EÚ L 138, 26. 5. 2016).

²⁰⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie – zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15. 6. 2016) v platnom znení.

^{20a)} Príloha č. 3 bod 8 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

²¹⁾ § 3 ods. 2 zákona č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii.

²²⁾ § 22 a 23 zákona č. 56/2018 Z. z. o posudzovaní zhody výrobku, sprístupňovaní určeného výrobku na trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

²³⁾ Čl. 30 nariadenia (EÚ) 2016/796.

²⁴⁾ Čl. 12 nariadenia (EÚ) 2016/796.

^{24a)} Čl. 27 nariadenia (EÚ) 2016/796.

^{24b)} Zákon č. 55/2018 Z. z. o poskytovaní informácií o technickom predpise a o prekážkach voľného pohybu tovaru.

²⁵⁾ § 2 ods. 1 písm. f) zákona č. 56/2018 Z. z.

²⁶⁾ Čl. 37 nariadenia (EÚ) 2016/796.

^{26a)} Čl. 55 nariadenia (EÚ) 2016/796.

^{26b)} Rozhodnutie Komisie zo 14. novembra 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Európskej únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES (2012/757/EÚ) (Ú. v. EÚ L 345, 15.12.2012) v platnom znení.

^{26c)} Príloha II rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES z 9. júla 2008 o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh a o zrušení rozhodnutia 93/465/EHS (Ú. v. EÚ L 218, 13. 8. 2008).

²⁷⁾ 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 (Ú. v. EÚ L 268, 26. 10. 2018).

²⁸⁾ § 10 až 21 zákona č. 56/2018 Z. z.

^{28a)} § 20 zákona č. 56/2018 Z. z.

^{28b)} § 21 zákona č. 56/2018 Z. z.

^{28c)} § 21 ods. 13 písm. a) a b) zákona č. 56/2018 Z. z.

^{28d)} Príloha I rozhodnutia Komisie z 9. novembra 2010 o moduloch na postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES, ktoré sa majú použiť v technických špecifikáciách pre interoperabilitu prijatých podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (2010/713/EÚ) (Ú. v. EÚ L 319, 4. 12. 2010).

^{28e)} Zákon č. 505/2009 Z. z. o akreditácii orgánov posudzovania zhody a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

^{28f)} § 3 ods. 2 zákona č. 56/2018 Z. z.

^{28g)} § 21 ods. 12 zákona č. 56/2018 Z. z. “.

Poznámky pod čiarou k odkazom 17, 18 a 27a sa vypúšťajú.

39. § 82 až 90 vrátane nadpisov znejú:

„§ 82

Bezpečnostné požiadavky

(1) Bezpečnosť železničného systému zahŕňa bezpečnostné požiadavky na železničný systém ako celok a na jeho subsystémy vrátane prevádzky železničnej infraštruktúry a riadenia dopravnej prevádzky, ako aj na súčinnosť medzi manažérom infraštruktúry a železničnými podnikmi a ostatnými subjektami, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie.

(2) Bezpečnosť železničného systému je založená na

- a) povinnosti harmonizovať vnútroštátnu regulačnú štruktúru s existujúcimi technickými špecifikáciami interoperability pre jednotlivé subsystémy alebo ich časti so zámerom splnenia spoločných bezpečnostných cieľov (ďalej len „bezpečnostný cieľ“) a použitím spoločných bezpečnostných metód zverejnených v Úradnom vestníku Európskej únie,
- b) vymedzení povinností a zodpovednosti
 1. manažéra infraštruktúry a železničných podnikov za vytvorenie a používanie systému riadenia bezpečnosti (§ 84),
 2. bezpečnostného orgánu a agentúry za vydávanie bezpečnostných povolení (§ 87) a bezpečnostných osvedčení (§ 86),
 3. bezpečnostného orgánu za štátny dozor nad bezpečnosťou tohto systému a
 4. vyšetrovacieho orgánu za vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí,
- c) vymedzení povinností a zodpovednosti výrobcov, dovozcov, osôb zodpovedných za údržbu železničného vozidla a držiteľov železničných vozidiel, obstarávateľov a dodávateľov materiálu a údržbárskych prác, poskytovateľov služieb a subjektov, ktoré majú vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému Európskej únie za to, že dodané železničné

vozidlá, subsystémy, zariadenia, príslušenstvo, materiály a služby spĺňajú požiadavky a podmienky používania, aby ich manažér infraštruktúry a železničné podniky mohli bezpečne prevádzkovať, vrátane vytvorenia nevyhnutných opatrení na kontrolu rizík,

- d) zohľadnení systematického prístupu k rozvoju a k zvyšovaniu bezpečnosti so zreteľom na vývoj legislatívy Európskej únie a na technický a vedecký pokrok s prioritou prevencie nehôd,
- e) monitorovaní vývoja bezpečnosti a zhromažďovaní informácií o spoločných bezpečnostných indikátoroch (ďalej len „bezpečnostný indikátor“) a ich zasielaní agentúre vo forme výročných správ bezpečnostného orgánu,
- f) uplatňovaní právnych predpisov otvoreným a nediskriminačným spôsobom a podpore rozvoja jednotného európskeho železničného dopravného systému,
- g) uverejňovaní ročných bezpečnostných plánov, ktoré obsahujú plánované opatrenia na dosiahnutie bezpečnostných cieľov,
- h) spolupráci s agentúrou pri monitorovaní rozvoja bezpečnosti železníc.

(3) Železničný podnik a manažér infraštruktúry v rámci zabezpečenia povinností a zodpovednosti podľa odseku 2

- a) vykonávajú opatrenia na kontrolu rizík,
- b) vo svojich systémoch riadenia bezpečnosti zohľadňujú riziká spojené s činnosťou iných subjektov,
- c) ak je potrebné, zmluvne zaväzujú subjekty podľa odseku 2, ktoré majú vplyv na bezpečnosť železníc, aby prijali opatrenia na kontrolu rizík,
- d) zmluvne zabezpečujú, aby ich dodávatelia vykonávali opatrenia na kontrolu rizík prostredníctvom uplatňovania spoločných bezpečnostných metód pre postupy monitorovania a sprístupnili ich na základe žiadosti agentúre alebo bezpečnostnému orgánu.

(4) Subjekt podľa odseku 2 písm. b) a c), ktorý identifikuje bezpečnostné riziko súvisiace s chybami, konštrukčnými nezhodami alebo poruchami technického vybavenia vrátane nedostatkov štrukturálnych subsystémov alebo je o bezpečnostnom riziku informovaný v rámci svojej pôsobnosti, prijme nevyhnutné nápravné opatrenie s cieľom riešiť bezpečnostné riziko a oznámi ho príslušným orgánom, aby prijali potrebné nápravné opatrenia na zachovanie bezpečnej prevádzky železničného systému Európskej únie.

(5) Ak si železničné podniky odovzdávajú pri výkone dopravy železničné vozidlá, zároveň si všetky subjekty poskytnú informácie dôležité z hľadiska bezpečnej prevádzky vrátane informácii o stave a histórii železničného vozidla a dokumentácii údržby na účely jej vysledovateľnosti, vysledovateľnosti činností nakládky a o nákladných listoch.

(6) Bezpečnostným cieľom podľa odseku 2 písm. a) sa rozumie minimálna úroveň bezpečnosti vyjadrená cieľovou úrovňou bezpečnosti, ktorú musia dosiahnuť rôzne časti železničného systému a železničný systém ako celok. Rôznymi časťami železničného systému sa rozumejú napríklad konvenčný železničný systém, vysokorýchlostný železničný systém, dlhé železničné tunely alebo mosty, železničné trate využívané výlučne na nákladnú dopravu. Pri určení minimálnej úrovne bezpečnosti sa zohľadňujú najmä

- a) riziká pre cestujúcich,
- b) riziká pre zamestnancov manažéra infraštruktúry a železničných podnikov, ako aj pre zamestnancov dodávateľov služieb pre železničný systém,
- c) riziká pre účastníkov cestnej premávky na priecestiach a priechodoch a iné osoby bez

toho, aby boli dotknuté platné právne predpisy týkajúce sa zodpovednosti účastníkov nehody,

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

(7) Spoločnou bezpečnostnou metódou podľa odseku 2 písm. a) sa rozumie metóda opisujúca spôsoby posudzovania úrovne bezpečnosti, dosiahnutia bezpečnostných cieľov a dodržania ostatných požiadaviek na bezpečnosť železničného systému.

(8) Bezpečnostnými indikátormi podľa odseku 2 písm. e) sa rozumejú informácie o bezpečnosti železničného systému, ktoré umožnia posúdiť zhodu systému s bezpečnostnými cieľmi a zjednotiť metodiku výpočtu nákladov na nehody a mimoriadne udalosti a uľahčia monitorovanie úrovne bezpečnosti železničného systému. Bezpečnostné indikátory sa vo výročnej správe bezpečnostného orgánu uvedú v štruktúre podľa prílohy č. 8. Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, bezpečnostný orgán zmení alebo opraví bezpečnostné indikátory pri prvej vhodnej príležitosti, a to najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.

§ 83

Národné bezpečnostné predpisy

(1) Národnými bezpečnostnými predpismi sa na účely tohto zákona rozumejú slovenské právne predpisy, prevádzkové predpisy a rozhodnutia manažéra infraštruktúry uvedené v prílohe č. 9, ktoré obsahujú požiadavky na bezpečnosť železničného systému alebo technické požiadavky odlišné od požiadaviek ustanovených v právne záväzných aktoch Európskej únie alebo v medzinárodných predpisoch a sú určené pre železničné podniky, manažéra infraštruktúry a tretie strany.

(2) Národné bezpečnostné predpisy sú predmetom notifikácie agentúre a Európskej komisii. Predmetom notifikácie sú aj všetky ich zmeny a doplnenia. Národné bezpečnostné predpisy, ktoré majú výlučne miestnu platnosť, nie sú predmetom notifikácie. Na predpisy, ktoré majú výlučne miestnu platnosť sa uvedie len odkaz v registri železničnej infraštruktúry podľa § 80 ods. 9 a uvedú sa v podmienkach používania železničnej siete podľa § 37.

(3) Národné bezpečnostné predpisy musia byť podľa ich právnej povahy publikované v Zbierke zákonov Slovenskej republiky, na webovom sídle ministerstva alebo iným účinným spôsobom v zrozumiteľnej podobe verejne prístupné.

(4) Nový národný bezpečnostný predpis sa môže prijať,

- a) ak sa na predpisy týkajúce sa existujúcich bezpečnostných metód nevzťahuje spoločná bezpečnostná metóda,
- b) ak sa na prevádzkové predpisy železničnej siete nevzťahujú technické špecifikácie interoperability,
- c) ako naliehavé preventívne opatrenie po nehode alebo mimoriadnej udalosti,
- d) ak je potrebná zmena národného bezpečnostného predpisu, ktorý už je oznámený agentúre a Európskej komisii podľa odseku 2,
- e) ak sa na požiadavky odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb vykonávajúcich pracovné činnosti na dráhe a v doprave na dráhe nevzťahujú technické špecifikácie interoperability.

(5) Ministerstvo oznámi návrh nového národného bezpečnostného predpisu agentúre

a Európskej komisii dva mesiace pred jeho zavedením prostredníctvom informačných technológií podľa osobitného predpisu.^{24a)} Návrh nového národného bezpečnostného predpisu sa riadne odôvodní. Tento postup sa neuplatňuje v prípade nového národného bezpečnostného predpisu podľa odseku 4 písm. c); ministerstvo oznámi nový národný bezpečnostný predpis prostredníctvom informačných technológií podľa osobitného predpisu^{24a)} a môže ho bezodkladne prijať a uplatňovať.

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

(7) Oznámenie národných bezpečnostných predpisov podľa odseku 2 nepodlieha postupu notifikácie podľa osobitného predpisu.^{24b)}

§ 84

Systém riadenia bezpečnosti

(1) Manažér infraštruktúry a železničné podniky sú povinní mať systém riadenia bezpečnosti. Systémom riadenia bezpečnosti sa na účely tohto zákona rozumie organizácia činností a opatrenia vytvorené manažérom infraštruktúry alebo železničným podnikom na zaručenie bezpečnej prevádzky a na zníženie rizík, ktoré s tým súvisia. Systém riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry a železničného podniku zabezpečí kontrolu rizík spojených s ich činnosťou vrátane dodávok údržbárskych prác, materiálu a služieb dodávateľov, rizík vyplývajúcich z činnosti iných osôb a zohľadňuje riziká vyplývajúce z činností iných subjektov uvedených v § 82 ods. 2, ak je to vhodné a primerané.

(2) Systémom riadenia bezpečnosti sa zabezpečuje plnenie minimálnych bezpečnostných cieľov, plnenie bezpečnostných požiadaviek technických špecifikácií interoperability, uplatňovanie príslušnej časti spoločnej bezpečnostnej metódy a národných bezpečnostných predpisov. Systém riadenia bezpečnosti tvoria základné prvky uvedené v prílohe č. 10.

(3) Manažér infraštruktúry a železničné podniky sú zodpovední za svoju časť železničného systému a jeho bezpečnú prevádzku vo vzťahu k užívateľom železníc, cestujúcim, zamestnancom a tretím osobám vrátane údržbových prác, dodávok materiálu a zadávania objednávok služieb. Ak je to potrebné, pri kontrole a vyhodnocovaní rizík manažér infraštruktúry spolupracuje s Policajným zborom.

(4) Systém riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry musí zohľadniť dôsledky vyplývajúce z prevádzky železničných podnikov v železničnej sieti a zaručiť, aby všetky železničné podniky mohli konať v súlade s národnými bezpečnostnými predpismi, s technickými špecifikáciami interoperability a s podmienkami určenými v bezpečnostnom osvedčení. Okrem toho systém riadenia bezpečnosti musí umožniť koordinovať núdzové postupy manažéra infraštruktúry so všetkými železničnými podnikmi, ktoré používajú jeho železničnú infraštruktúru a s integrovaným záchranným systémom, aby bol umožnený rýchly zásah záchranej služby a s inou stranou, ktorá by mohla byť zapojená do núdzovej situácie. Ak ide o cezhraničnú železničnú infraštruktúru, koordináciu príslušných záchranných služieb na oboch stranách hranice uľahčí spolupráca príslušných manažérov infraštruktúry.

§ 85 **Bezpečnostná správa**

(1) Manažér infraštruktúry a železničný podnik sú povinní každoročne do 31. mája poslať bezpečnostnému orgánu, ktorý vydal bezpečnostné osvedčenie a bezpečnostné povolenie, bezpečnostnú správu za predchádzajúci kalendárny rok.

(2) Bezpečnostná správa musí obsahovať

- a) údaje o plnení bezpečnostných cieľov a výsledky plnenia bezpečnostných plánov,
- b) informáciu o vývoji bezpečnostných indikátorov uvedených v prílohe č. 8,
- c) výsledky interných bezpečnostných auditov,
- d) údaje o zistených nedostatkoch a poruchách v prevádzke železničnej dopravy a železničnej infraštruktúry, ktoré by mohli byť relevantné pre bezpečnostný orgán, vrátane informácií, ktoré poskytli osoby podľa § 82 ods. 4 a
- e) informácie o uplatnení spoločných bezpečnostných metód.

§ 86 **Bezpečnostné osvedčenie**

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

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

(3) Žiadosť o udelenie bezpečnostného osvedčenia sa podáva prostredníctvom jednotného kontaktného miesta podľa osobitného predpisu.^{24a)}

(4) V žiadosti o udelenie bezpečnostného osvedčenia sa uvedie druh a rozsah zabezpečovaných činností, železničná sieť, na ktorej železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu, a pripojí sa dokumentácia o tom, že železničný podnik

- a) zaviedol systém riadenia bezpečnosti podľa § 84 a spĺňa požiadavky ustanovené v technických špecifikáciách interoperability, bezpečnostných cieľoch, spoločných bezpečnostných metódach a príslušných platných právnych predpisoch v záujme kontroly rizík a bezpečného poskytovania železničných služieb a
- b) spĺňa požiadavky ustanovené v národných bezpečnostných predpisoch podľa § 83.

(5) Agentúra vydá bezpečnostné osvedčenie železničnému podniku, ktorý plánuje prevádzkovať železničnú dopravu na území Slovenskej republiky alebo vo viacerých členských štátoch.

(6) Agentúra pri udelení bezpečnostného osvedčenia podľa odseku 5

- a) posúdi požiadavky podľa odseku 4 písm. a) a
- b) postúpi bezodkladne doklady podľa odseku 4 bezpečnostnému orgánu na posúdenie požiadaviek podľa odseku 4 písm. b).

(7) Ak agentúra nesúhlasí so zamietavým stanoviskom bezpečnostného orgánu podľa odseku 6 písm. b), vyzve bezpečnostný orgán na opätovné posúdenie dokladov, pričom uvedie dôvody svojho nesúhlasu. Bezpečnostný orgán do jedného mesiaca od doručenia žiadosti buď svoje stanovisko potvrdí, zmení, alebo postúpi posúdenie dokladov na rozhodnutie odvolacej rade podľa osobitného predpisu.^{26a)} Ak bezpečnostný orgán svoje stanovisko potvrdí, agentúra prijme svoje konečné rozhodnutie. Ak odvolacia rada potvrdí zamietavé stanovisko bezpečnostného orgánu, agentúra vydá bezpečnostné osvedčenie len na tie železničné siete, na ktoré sa zamietavé stanovisko nevzťahuje.

(8) Ak agentúra nesúhlasí s kladným stanoviskom bezpečnostného orgánu podľa odseku 6 písm. b), požiada bezpečnostný orgán o opätovné posúdenie dokladov, pričom uvedie dôvody svojho nesúhlasu. Bezpečnostný orgán do jedného mesiaca od doručenia žiadosti agentúry buď svoje stanovisko potvrdí, alebo zmení. Ak bezpečnostný orgán svoje stanovisko potvrdí, agentúra prijme konečné rozhodnutie.

(9) Bezpečnostný orgán pri opätovnom posúdení dokladov podľa odsekov 7 a 8 spolupracuje s agentúrou a železničným podnikom.

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

(11) Bezpečnostný orgán pri udelení bezpečnostného osvedčenia posúdi požiadavky podľa odseku 4.

(12) Železničný podnik oznámi bezpečnostnému orgánu plánovanú prevádzku železničnej dopravy, a to dva mesiace pred jej začatím. Okrem toho je povinný oznámiť bezpečnostnému orgánu zavedenie nových kategórií prevádzkového personálu a zaradenie nových typov železničných vozidiel do vozidlového parku, ako aj akékoľvek zmeny týchto údajov.

(13) Bezpečnostné osvedčenie vydané bezpečnostným orgánom platí železničnému podniku, ktorý zabezpečuje železničnú dopravu aj do najbližšej stanice iného členského štátu s rovnakým rozchodom koľají a podobnými prevádzkovými predpismi aj bez rozšírenia bezpečnostného osvedčenia o železničné siete, na ktorých plánuje železničný podnik prevádzkovať železničnú dopravu, a to po dohode s príslušným bezpečnostným orgánom iného členského štátu. Táto skutočnosť sa uvedie v bezpečnostnom osvedčení.

(14) Ak žiadosť o udelenie bezpečnostného osvedčenia nie je úplná, agentúra alebo bezpečnostný orgán vyzve do jedného mesiaca od doručenia žiadosti železničný podnik, aby v primeranej lehote žiadosť doplnil.

(15) Agentúra a bezpečnostný orgán sú povinní rozhodnúť o udelení bezpečnostného osvedčenia podľa odseku 5 a odseku 10 alebo vydať rozhodnutie o zamietnutí bezpečnostného osvedčenia do štyroch mesiacov od podania alebo doplnenia žiadosti.

(16) Železničný podnik je povinný sprístupniť priestory agentúre a bezpečnostnému orgánu na účel vykonania kontroly pri posúdení žiadosti o udelenie bezpečnostného osvedčenia a poskytnúť im všetky dodatočné informácie.

(17) V bezpečnostnom osvedčení sa uvedie druh a rozsah činností, ktorých sa osvedčenie týka, a železničná sieť, na ktorej železničný podnik plánuje predmetné činnosti vykonávať. Bezpečnostné osvedčenie sa môže vzťahovať aj na koľaje, ktoré spravuje železničný podnik, ak sú zahrnuté do jeho systému riadenia bezpečnosti.

(18) Rozhodnutie o zamietnutí bezpečnostného osvedčenia a rozhodnutie o vyňatí časti siete podľa odseku 7 musí byť riadne odôvodnené. Železničný podnik môže do jedného

mesiacu od doručenia písomného vyhotovenia rozhodnutia požiadať agentúru alebo bezpečnostný orgán, aby svoje rozhodnutie preskúmal v rozsahu dôvodov, ktoré uvedie v žiadosti. Agentúra alebo bezpečnostný orgán sú povinní do dvoch mesiacov odo dňa podania žiadosti preskúmať svoje rozhodnutie v medziach uvedených dôvodov a buď ho potvrdiť, alebo zrušiť. Ak agentúra po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje rozhodnutie, železničný podnik môže podať odvolanie na odvolaciu radu podľa osobitného predpisu.^{26a)} Ak bezpečnostný orgán po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje rozhodnutie, žiadateľ môže podať rozklad (§ 111 ods. 3) v lehote 15 dní odo dňa doručenia oznámenia o potvrdení rozhodnutia.

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

(20) Bezpečnostné osvedčenie sa musí aktualizovať vždy, keď dôjde k podstatnej zmene druhu alebo rozsahu prevádzky železničného podniku. Ak dôjde k podstatnej zmene regulačného rámca v oblasti bezpečnosti železničného systému, agentúra alebo bezpečnostný orgán môže vykonať zmenu niektorej časti bezpečnostného osvedčenia.

(21) Ak sa bezpečnostné osvedčenie má rozšíriť o ďalšie železničné siete, na ktorých železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu, žiadosť o udelenie bezpečnostného osvedčenia sa doplní o doklady podľa odseku 4, ktoré sa týkajú železničnej siete, na ktorej železničný podnik plánuje prevádzkovať železničnú dopravu.

(22) Bezpečnostný orgán môže povoliť železničným podnikom tretích štátov prevádzkovať železničnú dopravu do najbližšej stanice bez toho, aby vyžadoval bezpečnostné osvedčenie za podmienky, že úroveň bezpečnosti je zaručená cezhraničnou dohodou alebo zmluvou medzi železničným podnikom tretieho štátu a manažérom infraštruktúry, ktorý je držiteľom bezpečnostného povolenia, alebo železničným podnikom, ktorý je držiteľom bezpečnostného osvedčenia na príslušnej železničnej sieti, ak sú podmienky bezpečnosti zahrnuté v ich systéme riadenia bezpečnosti.

(23) Bezpečnostný orgán informuje agentúru o všetkých vydaných bezpečnostných osvedčeniach do dvoch týždňov od ich vydania a o každej zmene, obnove a zrušení bezpečnostných osvedčení bezodkladne. V oznámení uvedie obchodné meno a adresu sídla železničného podniku, dátum vydania bezpečnostného osvedčenia, druh, rozsah a platnosť bezpečnostného osvedčenia, železničné siete, na ktorých železničný podnik prevádzkuje železničnú dopravu, a ak ide o zrušenie bezpečnostného osvedčenia, aj dôvody zrušenia.

(24) Ak agentúra alebo bezpečnostný orgán zistí, že železničný podnik už nespĺňa podmienky, za ktorých mu bolo udelené bezpečnostné osvedčenie, obmedzí platnosť bezpečnostného osvedčenia, alebo bezpečnostné osvedčenie zruší. Ak bezpečnostný orgán zistí, že železničný podnik už nespĺňa podmienky, za ktorých mu bolo udelené bezpečnostné osvedčenie vydané agentúrou, požiada agentúru, aby platnosť bezpečnostného osvedčenia obmedzila, alebo bezpečnostné osvedčenie zrušila. V rozhodnutí o zrušení bezpečnostného osvedčenia sa musí uviesť dôvod zrušenia. V prípade obmedzenia alebo zrušenia bezpečnostného osvedčenia sa uplatňuje postup podľa odsekov 7, 8 a 18.

(25) Ak bezpečnostný orgán pri výkone dohľadu podľa § 90 zistí bezpečnostné riziko, uplatní dočasné bezpečnostné opatrenia a informuje agentúru. Bezpečnostné opatrenia zahŕňajú aj obmedzenie alebo okamžité pozastavenie dopravných služieb. Ak bezpečnostné osvedčenie vydala agentúra, bezpečnostný orgán o zistenom bezpečnostnom riziku upovedomí agentúru s predložením dôkazu. Bezpečnostný orgán vydá bezpečnostné opatrenia formou rozhodnutia podľa osobitného predpisu.²⁹⁾

(26) Ak agentúra zistí, že bezpečnostné opatrenia podľa odseku 25 sú neprimerané, požiada

bezpečnostný orgán o ich úpravu alebo zrušenie. Na úprave bezpečnostných opatrení spolupracuje bezpečnostný orgán s agentúrou a železničným podnikom. Ak sa bezpečnostný orgán, agentúra a železničný podnik nedohodnú, bezpečnostné opatrenia podľa odseku 25 zostávajú v platnosti.

(27) Ak sa bezpečnostné opatrenie uplatňuje viac ako tri mesiace, bezpečnostný orgán požiada agentúru, aby obmedzila alebo zrušila platnosť bezpečnostného osvedčenia a uplatnila postup podľa odseku 24.

(28) Druhom činností sa na účely tohto zákona rozumie druh charakterizovaný osobnou dopravou, ktorá môže zahŕňať aj služby vysokorýchlostnej dopravy, nákladnou dopravou, ktorá môže zahŕňať aj prepravu nebezpečného tovaru a posunovacie služby.

(29) Rozsahom činností sa na účely tohto zákona rozumie rozsah charakterizovaný počtom cestujúcich alebo objemom tovaru a odhadovanou veľkosťou dotknutého železničného podniku podľa počtu zamestnancov zamestnaných v odvetví železníc.

§ 87

Bezpečnostné povolenie

(1) Bezpečnostné povolenie je rozhodnutie bezpečnostného orgánu, ktoré je podmienkou pre správu a prevádzku železničnej infraštruktúry manažérom infraštruktúry.

(2) Bezpečnostné povolenie obsahuje schválenie systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry podľa prílohy č. 10, ktoré zahŕňa opatrenia prijaté manažérom infraštruktúry na splnenie požiadaviek nevyhnutných na bezpečné projektovanie, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry a na prevádzku systému riadenia a zabezpečenia vlakov a návestenia.

(3) Bezpečnostný orgán je povinný rozhodnúť o udelení bezpečnostného povolenia najneskôr do štyroch mesiacov odo dňa doručenia všetkých požadovaných podkladov a doplňujúcich informácií.

(4) Bezpečnostné povolenie platí päť rokov. Na žiadosť manažéra infraštruktúry možno platnosť bezpečnostného povolenia predlžovať vždy najviac o ďalších päť rokov.

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

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

(7) Bezpečnostný orgán je povinný informovať agentúru o každom udelení, obnovení, zmene, doplnení alebo zrušení bezpečnostného povolenia do dvoch týždňov odo dňa právoplatnosti rozhodnutia. V informácii uvedie názov alebo obchodné meno manažéra infraštruktúry a adresu sídla, jeho identifikačné číslo a dátum udelenia, rozsah a platnosť bezpečnostného povolenia, a ak ide o zrušenie bezpečnostného povolenia, aj dôvod zrušenia.

(8) Príslušné bezpečnostné orgány spolupracujú v prípade bezpečnostných povolení, ktoré

majú byť vydané pre cezhraničnú železničnú infraštruktúru. To platí aj pri výkone dohľadu v prípade cezhraničnej železničnej infraštruktúry.

§ 88

Bezpečnostný orgán zverejní na svojom webovom sídle podrobné pokyny na získanie bezpečnostného osvedčenia a bezpečnostného povolenia vrátane zoznamu všetkých potrebných dokumentov, ktoré sa musia podať so žiadosťou.

§ 89

Školenia personálu

(1) Bezpečnostný orgán je povinný dohliadnuť na spravodlivý a nediskriminačný prístup železničných podnikov a manažéra infraštruktúry k školeniu. Takéto školenia personálu musia poskytovať potrebné vedomosti o železničných tratiach, o prevádzkových predpisoch a postupoch, o systéme riadenia a zabezpečenia chodu vlakov, posunu a návštenia a o núdzových postupoch na železničných tratiach, v staniaciach a v depách.

(2) Ak školenia podľa odseku 1 nezahŕňajú skúšky a udeľovanie osvedčení o ich vykonaní, bezpečnostný orgán dohliada na to, aby železničné podniky a manažéri infraštruktúry mali možnosť požiadať o skúšky a vydanie osvedčenia o jej vykonaní iné školiace zariadenie, ktoré takéto služby poskytuje.

(3) Manažér infraštruktúry a železničný podnik je povinný zabezpečiť školenia na zabezpečenie odbornej spôsobilosti svojho personálu, ktorý vykonáva úlohy spojené s bezpečnosťou železničného systému.

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

(5) Pri náboře vlakového personálu a personálu, ktorý vykonáva iné dôležité bezpečnostné úlohy v železničnej infraštruktúre, nový zamestnávateľ môže zohľadniť u nových zamestnancov všetky predchádzajúce školenia, získanú odbornú spôsobilosť a praktické skúsenosti získané u predchádzajúceho zamestnávateľa. Na tento účel musí predchádzajúci zamestnávateľ poskytnúť bývalému zamestnancovi dokumenty preukazujúce absolvovanie školenia, nadobudnutú odbornú spôsobilosť a získanú prax.

§ 90

Bezpečnostný orgán

(1) Bezpečnostný orgán

- a) povoľuje uvedenie štruktúrálnych subsystémov tvoriacich železničný systém do prevádzky a kontroluje, či sú riadne prevádzkované a udržiavané v súlade so základnými požiadavkami,
- b) povoľuje uviesť na trh nové železničné vozidlá alebo železničné vozidlá po obnove alebo modernizácii,
- c) uplatňuje výnimky z určenia osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla,
- d) vydáva bezpečnostné osvedčenia a bezpečnostné povolenia, rozhoduje o ich zmene, aktualizácii, doplnení, zrušení, odňatí a predĺžení platnosti a kontroluje, či sú splnené v nich uvedené podmienky a požiadavky a či činnosť manažéra infraštruktúry a železničných podnikov je v súlade s právom Európskej únie a s národnými

bezpečnostnými predpismi,

- e) monitoruje uplatňovanie právnych predpisov v oblasti bezpečnosti železničného systému a dáva podnety na ich zmenu; na tento účel spolupracuje s manažérom infraštruktúry, so železničnými podnikmi a so zástupcami ich zamestnancov, ako aj s výrobcami subsystémov a komponentov, s inými užívateľmi železničnej infraštruktúry a s údržbárskymi podnikmi,
- f) dohliada, aby komponenty spĺňali základné požiadavky,
- g) kontroluje, či prevádzkované železničné vozidlá sú riadne registrované v národnom registri železničných vozidiel, či údaje vzťahujúce sa na bezpečnosť železničného systému sú v ňom presné a aktuálne,
- h) dozerá, aby poskytovanie školení a vydávanie osvedčení o ich absolvovaní bolo v súlade s bezpečnostnými požiadavkami uvedenými v technických špecifikáciách interoperability alebo v národných bezpečnostných predpisoch,
- i) vykonáva aktívnu výmenu stanovísk a skúseností na úrovni Európskej únie na účely harmonizácie svojich rozhodovacích kritérií,
- j) dohliada, či manažér infraštruktúry a železničný podnik prijal potrebné opatrenia na zabezpečenie bezpečnostných odporúčaní z nehody podľa § 99 ods. 5,
- k) uzatvára dohody s bezpečnostnými orgánmi iných členských štátov a s agentúrou podľa osobitného predpisu^{29a}) a zverejňuje ich na svojom webovom sídle.

(2) Bezpečnostný orgán dohliada na dodržiavanie podmienok systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry a železničného podniku, pričom zohľadní úroveň bezpečnosti prevádzky subjektov podľa § 82 a stredísk odbornej prípravy, ak ich činnosť má dosah na bezpečnosť železničnej prevádzky.

(3) Na účel dohľadu podľa odseku 2 bezpečnostný orgán uplatňuje zásady ustanovené v spoločných bezpečnostných metódach a kontroluje, či manažér infraštruktúry a železničný podnik uplatňujú

- a) systém riadenia bezpečnosti ako celok na účely dohľadu jeho účinnosti,
- b) jednotlivé prvky systému riadenia bezpečnosti, ktoré bezpečnostný orgán považuje za najrizikovejšie, vrátane prevádzkových činností, poskytovania údržby a materiálu a využívania dodávateľov na účely dohľadu ich účinnosti,
- c) príslušné spoločné bezpečnostné metódy; to sa vzťahuje aj na osoby zodpovedné za údržbu železničného vozidla.

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

(5) Oprávnenia podľa odseku 1 nemožno preniesť na manažéra infraštruktúry, na železničné podniky, na subjekt, ktorý si objednáva projektovanie, výstavbu, obnovu alebo modernizáciu subsystému, a nemožno ich ani dodávateľsky zadávať iným osobám.

(6) Kontrolovaný manažér infraštruktúry alebo železničný podnik a subjekty podľa § 82 sú povinní poskytnúť bezpečnostnému orgánu a agentúre potrebnú súčinnosť. Pri výkone kontroly sú povinní umožniť oprávneným osobám bezpečnostného orgánu a agentúre vstup do svojich prevádzkových priestorov, k zariadeniam a vybaveniu a poskytnúť im na požiadanie všetky potrebné dokumenty a vysvetlenia. Za porušenie tejto povinnosti je bezpečnostný orgán oprávnený uložiť poriadkovú pokutu do 3 000 eur; v blokovanom konaní do

100 eur.

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

(8) Ak tento zákon neustanovuje inak, na vykonávanie kontroly podľa odseku 7 sa primerane použijú základné pravidlá kontrolnej činnosti.³⁰⁾

(9) Ak bezpečnostný orgán vykonáva za odplatu činnosti pre agentúru alebo bezpečnostný orgán iného členského štátu podľa osobitného predpisu,^{29a)} príjmy z tejto činnosti^{30a)} môže použiť prostredníctvom samostatného účtu^{30b)} na úhradu mzdových výdavkov a s tým súvisiaceho poistného a príspevkov do poisťovní a na nákup tovarov a služieb súvisiacich s výkonom tejto činnosti.“

Poznámky pod čiarou k odkazom 29 až 30b znejú:

„²⁹⁾ Zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov.

^{29a)} Čl. 76 nariadenia (EÚ) 2016/796.

³⁰⁾ § 8 až 13 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov.

^{30a)} Čl. 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/764 z 2. mája 2018 o poplatkoch a platbách splatných Železničnej agentúre Európskej únie a ich platobných podmienkach (Ú. v. EÚ L 129, 25. 5. 2018).

^{30b)} § 22 ods. 4 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“

40. V § 91 ods. 2 písm. d) sa na konci pripájajú tieto slová: „vrátane počtu vykonaných kontrol“.

41. V § 91 sa odsek 2 dopĺňa písmenom f), ktoré znie:

„f) o skúsenostiach železničných podnikov a manažéra infraštruktúry s uplatňovaním spoločných bezpečnostných metód.“

42. V § 92 ods. 2 písm. b) sa slová „poškodenie železničných vozidiel a železničnej infraštruktúry, alebo spôsobenie väčšej škody“ nahrádzajú slovami „spôsobenie väčšej škody^{30c)} na železničných vozidlách a železničnej infraštruktúre.“

Poznámka pod čiarou k odkazu 30c znie:

„^{30c)} § 125 ods. 1 Trestného zákona.“

43. § 94 sa dopĺňa odsekom 4, ktorý znie:

„(4) Železničný podnik po vážnej nehode poskytne obetiam pomoc pri podávaní sťažností podľa osobitného predpisu,^{30d)} pričom využije prostriedky komunikácie s rodinami obetí, ako aj psychologickú podporu obetí a ich rodinných príslušníkov.“

Poznámka pod čiarou k odkazu 30d znie:

„^{30d)} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 3. 12. 2007).“

44. V § 97 ods. 2 písm. g) sa za slová „železničný podnik“ vkladá čiarka a slová „osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla“.

45. V § 98 ods. 2 sa za slová „orgán v inom členskom štáte,“ vkladajú slová „alebo ak sa na nehode podieľalo železničné vozidlo, ktoré je registrované alebo na ktorom sa vykonáva údržba v inom členskom štáte,“, na koniec vety sa vkladá čiarka a slová „ak je to potrebné“ a za prvú vetu sa vkladá nová druhá veta, ktorá znie: „Vyzvanému vyšetrovaciemu orgánu sa zabezpečí prístup k potrebným informáciám a udelia sa mu právomoci nevyhnutné na to, aby mohol v prípade potreby pomáhať pri zhromažďovaní dôkazov.“

46. V § 98 ods. 3 druhá veta znie: „Dotknutý manažér infraštruktúry, železničný podnik, bezpečnostný orgán, agentúra, poškodení, rodinní príslušníci obetí, vlastníci poškodeného majetku, výrobcovia, záchranné služby, ako aj zástupcovia zamestnancov a užívatelia železničného systému sa majú možnosť vyjadrovať počas vyšetrovania.“ a na konci sa pripája

táto veta: „Poškodení a ich rodinní príslušníci majú právo byť primerane informovaní o priebehu vyšetrovania.“.

47. V § 99 ods. 2 druhej vete sa slovo „Obsah“ nahrádza slovami „Návrh obsahu“ a vypúšťajú sa slová „a v osobitnom predpise³¹⁾“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 31 sa vypúšťa.

48. V § 99 sa odsek 2 dopĺňa treťou vetou, ktorá znie: „Ak nie je možné záverečnú správu vydať v lehote podľa prvej vety, vyšetrovací orgán uverejní predbežné vyhlásenie aspoň raz ročne, v ktorom uvedie dosiahnuté zistenia, ktoré je možné zverejniť pri vyšetrovaní, a otvorené otázky v oblasti bezpečnosti.“.

49. V § 99 sa za odsek 2 vkladá nový odsek 3, ktorý znie:

„(3) Záverečná správa obsahuje najmä

- a) opis udalosti a jej následkov s uvedením miesta a času udalosti,
- b) záznam z vyšetrovania vrátane posúdenia systému riadenia bezpečnosti, uplatňovaných pravidiel a právnych predpisov, funkčnosti železničných vozidiel a technických zariadení, organizácie ľudských zdrojov, dokumentáciu o systéme prevádzky a predchádzajúcich nehôd alebo incidentov podobného charakteru,
- c) rozbor a určenie príčin udalosti a ju ovplyvňujúcich faktorov týkajúcich sa konania zúčastnených osôb, stavu železničných vozidiel alebo technických zariadení, odbornej spôsobilosti personálu, postupov prevádzky a údržby, podmienok regulačného rámca a uplatňovania systému riadenia bezpečnosti.“.

Doterajšie odseky 3 až 8 sa označujú ako odseky 4 až 9.

50. V § 99 ods. 4 druhá veta znie: „O obsahu záverečnej správy informuje manažéra infraštruktúry, dotknuté železničné podniky, bezpečnostný orgán, agentúru, dotknuté subjekty v iných členských štátoch, poškodených, rodinných príslušníkov obetí, vlastníkov poškodeného majetku, výrobcov, záchranné služby, ako aj zástupcov zamestnancov a užívateľov železničného systému.“.

51. V § 99 ods. 5 prvej vete sa za slovo „aj“ vkladajú slová „agentúre a“ a za slovo „osobám“ sa vkladajú slová „v Slovenskej republike a“.

52. V § 99 ods. 7 sa za slová „Bezpečnostný orgán,“ vkladá čiarka a slovo „agentúra“.

53. V § 99 ods. 8 sa vypúšťajú slová „vo vestníku ministerstva a“.

54. V § 100 odsek 2 znie:

„(2) Manažér infraštruktúry, železničný podnik a bezpečnostný orgán sú povinní ihneď ohlásiť nehodu alebo mimoriadnu udalosť vyšetrovaciemu orgánu a poskytnúť mu všetky potrebné informácie. Vyšetrovací orgán musí bezodkladne urobiť nevyhnutné opatrenia, aby vyšetrovanie mohlo začať, a najneskôr do dvoch mesiacov od prijatia ohlásenia rozhodnúť, či bude vykonávať vyšetrovanie.“.

55. V § 102 ods. 1 písmeno n) znie:

„n) oznamuje národné bezpečnostné predpisy a ich zmeny agentúre a Európskej komisii, uverejňuje ich na svojom webovom sídle, rozvíja právny rámec v oblasti bezpečnosti železničnej dopravy a dohliada na dodržiavanie národných bezpečnostných predpisov,“.

56. V § 103 ods. 2 sa vypúšťajú písmená c) a d).

Doterajšie písmená e) až s) sa označujú ako písmená c) až q).

57. V § 103 ods. 2 písm. f) sa na konci pripájajú tieto slová: „a podrobnosti návrhu systému úhrad“.

58. V § 103 ods. 2 písm. g) prvom bode sa vypúšťajú slová „okrem určených technických zariadení lanových dráh,“.

59. V § 103 ods. 2 písm. g) druhom bode sa vypúšťajú slová „okrem určených činností na

zariadeniach lanových dráh,“.

60. V § 103 ods. 2 sa písmeno g) dopĺňa piatym bodom, ktorý znie:

„5. posudzovaním rizík v súlade s osobitným predpisom.^{31b)}“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 31b znie:

„^{31b)} Čl. 9 ods. 1 písm. b) vykonávacieho nariadenia 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 (Ú. v. EÚ L 121, 3. 5. 2013) v platnom znení.“.

61. V § 103 ods. 2 písmeno j) znie:

„j) prideluje, mení a zrušuje železničným vozidlám európske evidenčné čísla,“.

62. V § 103 ods. 2 písm. o) sa vypúšťajú slová „a dodatočné povolenia“ a za slová „do prevádzky“ sa vkladajú slová „alebo na trh“.

63. V § 103 sa odsek 2 dopĺňa písmenom r), ktoré znie:

„r) odníma poverenia vydané podľa písmena g), ak zistí závažné nedostatky alebo ak zistí rozpor s podmienkami, za ktorých boli vydané, alebo s týmto zákonom.“.

64. V § 109 ods. 6 písm. b) a ods. 7 písm. b) sa vypúšťajú slová „alebo dodatočného povolenia“ a za slová „železničné vozidlo bez“ sa vkladá slovo „európskeho“.

65. V § 109 ods. 6 písm. c) a ods. 7 písm. c) sa slová „30. júna“ nahrádzajú slovami „31. mája“.

66. V § 109 sa odsek 12 dopĺňa písmenami d) a e), ktoré znejú:

„d) organizuje železničnú dopravu a plánuje údržbu železničnej infraštruktúry netransparentným a diskriminačným spôsobom,

e) nepredloží na odsúhlasenie regulačnému orgánu každú navrhovanú zmenu kategorizácie tratí a dopravných bodov pred ich plánovanou účinnosťou.“.

67. V § 109 sa za odsek 13 vkladá nový odsek 14, ktorý znie:

„(14) Ministerstvo uloží pokutu od 10 000 eur do 50 000 eur vlastníkovi dotknutej stavby, ktorý si neprevezme stavbu v súlade s § 8 ods. 2.“.

Doterajšie odseky 14 až 16 sa označujú ako odseky 15 až 17.

68. V § 109 ods. 15 sa slová „1 až 13“ nahrádzajú slovami „1 až 14“.

69. V § 109 ods. 16 sa na konci pripája táto veta: „Vlastníkovi dotknutej stavby, ktorý si neprevzal stavbu v súlade s § 8 ods. 2 ani do jedného mesiaca od právoplatnosti rozhodnutia o uložení predchádzajúcej pokuty podľa odseku 14, ministerstvo ukladá pokutu opakovane až do splnenia povinnosti.“.

70. V § 110 ods. 2 písm. a) sa vypúšťajú slová „okrem Cyperskej republiky a Maltskej republiky“.

71. V § 110 ods. 2 písm. b) sa slovo „Zmluvy“ nahrádza slovom „Dohody“.

72. § 110 sa dopĺňa odsekmi 4 až 6, ktoré znejú:

„(4) V konaní podľa tohto zákona úrad vydáva a doručuje výlučne v listinnej podobe^{36a)} tieto dokumenty:

a) doklad o odbornej spôsobilosti na revízie, inšpekcie, skúšky a obsluhu určených technických zariadení v prevádzke na dráhe a na kontrolu činností vo zvaraní a nedeštruktívnom skúšaní podľa § 103 ods. 2 písm. c),

b) povolenie na prevádzkovanie dráhy vydané fyzickej osobe podľa § 103 ods. 2 písm. e),

c) preukaz na vedenie dráhového vozidla alebo preukaz na riadenie chodu lanovej dráhy podľa § 103 ods. 2 písm. l).

(5) V konaní podľa tohto zákona ministerstvo vydáva a doručuje výlučne v listinnej podobe^{36a)} tieto dokumenty:

a) osvedčenie skúšobného komisára podľa § 102 ods. 1 písm. u),

b) doklad o odbornej spôsobilosti podľa § 102 ods. 1 písm. v).

(6) V konaní podľa tohto zákona vyšší územný celok vydáva a doručuje výlučne v listinnej podobe^{36a)} tieto dokumenty:

a) povolenie na prevádzkovanie mestskej dráhy vydané fyzickej osobe podľa § 105 ods. 1 písm. f),

b) preukaz na vedenie dráhového vozidla mestskej dráhy podľa § 105 ods. 1 písm. h).“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 36a znie:

„^{36a)} § 17 ods. 1 a § 31 ods. 2 písm. a) zákona č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e-Governmente) v znení neskorších predpisov.“.

73. V § 111 ods. 1 sa slová „siete a na vydávanie predchádzajúceho súhlasu ministerstva podľa § 28 ods. 8“ nahrádzajú slovami „siete, na vydávanie predchádzajúceho súhlasu ministerstva podľa § 28 ods. 8 a na postup regulačného orgánu podľa § 39“.

74. V § 111 ods. 3 sa slová „Proti rozhodnutiu“ nahrádzajú slovami „Ak v tomto zákone nie je ustanovené inak, proti rozhodnutiu“.

75. Za § 112d sa vkladajú § 112e a 112f, ktoré vrátane nadpisov znejú:

„§ 112e

Prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 15. marca 2019

(1) Konania začaté a právoplatne neskončené pred 15. marcom 2019 sa dokončia podľa tohto zákona v znení účinnom do 14. marca 2019.

(2) Označenie železničných staníc a železničných zastávok podľa § 34 ods. 6 písm. h) je manažér infraštruktúry povinný zabezpečiť do 31. decembra 2019.

(3) Na izolované železničné trate s dĺžkou menšou ako 500 km s odlišným rozchodom koľaje, ako je rozchod hlavnej železničnej siete Európskej únie, ktoré sa napájajú na železničné siete tretích štátov, na ktoré sa právne záväzné akty Európskej únie nevzťahujú a ktoré spravuje iný manažér infraštruktúry ako manažér infraštruktúry hlavnej domácej siete podľa tohto zákona, sa § 34 ods. 6 písm. a), § 36, § 37, § 39 až § 43, § 44 ods. 2 písm. b), ods. 3, 4, 6, 9 a 10, § 45 až 51, § 53 ods. 1 písm. f), § 55 až 59 a § 61a tohto zákona do 24. decembra 2031 nevzťahujú. Ustanovenia podľa prvej vety sa do 24. decembra 2031 nevzťahujú ani na železničné podniky pôsobiace výlučne na týchto železničných tratiach.

(4) Ak ustanovenia tohto zákona, ktoré sa na trate podľa odseku 3 vzťahujú, ponechávajú úpravu niektorých podmienok na podmienkach používania železničnej siete, použijú sa na pomery týchto tratí primerane podmienky manažéra infraštruktúry hlavnej domácej siete podľa tohto zákona.

(5) Železničný podnik podľa odseku 3 môže byť zároveň aj manažérom infraštruktúry bez toho, aby to malo vplyv na rozsah alebo výkon akýchkoľvek funkcií manažéra infraštruktúry, jeho organizáciu alebo systém výberu a odmeňovania členov jeho správnej rady alebo dozornej rady.

(6) Železničný podnik a manažér infraštruktúry podľa odseku 3 môžu byť súčasťou jedného koncernu alebo vo vzájomnej pozícii ovládajúcej a ovládanej osoby aj s tým istým personálnym zastúpením, vzájomným alebo jednostranným, v riadiacej rade alebo dozornej rade druhej osoby bez toho, aby to malo vplyv na rozsah alebo výkon akýchkoľvek funkcií manažéra infraštruktúry, jeho organizáciu alebo systém výberu a odmeňovania členov jeho riadiacej rady a dozornej rady.

§ 112f**Prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 16. júna 2020**

(1) Konania začaté a právoplatne neskončené pred 16. júnom 2020 sa dokončia podľa tohto zákona v znení účinnom do 15. júna 2020.

(2) Povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky, povolenia typu železničného vozidla, bezpečnostné povolenia, bezpečnostné osvedčenia a iné právoplatné rozhodnutia vydané podľa tohto zákona v znení účinnom do 15. júna 2020 zostávajú v platnosti až do uplynutia ich platnosti alebo do ich zrušenia v konaniach podľa tohto zákona v znení účinnom od 15. júna 2020.

(3) Povolenie agentúry podľa § 71a nie je potrebné pre projekty, pri ktorých sa ukončilo verejné obstarávanie alebo zmluva bola uzatvorená pred 16. júnom 2020 a do 16. júna 2031, ani na opcie uvedené v zmluvách, ktoré boli uzatvorené pred 15. júnom 2016, a to ani v prípade, ak by sa vykonávali po tomto dátume.

(4) Pred vydaním povolenia na uvedenie do prevádzky pre subsystém traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návštenia, ktoré zahŕňajú Európsky systém riadenia železničnej dopravy, na ktoré sa nevzťahovalo povolenie agentúry podľa § 71a, bezpečnostný orgán spolupracuje s agentúrou na účely zabezpečenia plnej interoperability technických riešení v súlade s osobitným predpisom.^{36b)}

Poznámka pod čiarou k odkazu 36b znie:

„^{36b)} Čl. 30 ods. 3 a čl. 31 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796.“.

76. V prílohe č. 1 bode 2. 1 sa za slovo „výhybky“ vkladá čiarka a slová „železničné priecestia“, za slovo „nástupištia,“ sa vkladajú slová „vchody, služobné priestory, toalety, informačné systémy,“ a za slovo „pohyblivosťou“ sa vkladajú slová „a osôb so zdravotným postihnutím“.
77. V prílohe č. 1 bode 2. 1 sa na konci pripája táto veta: „Osobou so zdravotným postihnutím a osobou so zníženou pohyblivosťou sa rozumie na účely tohto zákona akákoľvek osoba, ktorá má trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v súčinnosti s rôznymi prekážkami môže brániť plnému a účinnému využívaniu dopravy touto osobou na rovnocennom základe s iným cestujúcim, alebo ktorej pohyblivosť je pri využívaní dopravy znížená vzhľadom na jej vek.“.
78. V prílohe č. 1 bode 2.2 sa na konci pripájajú tieto slová: „a systém spoplatňovania“.
79. V prílohe č. 1 bode 2.5 druhej vete sa slovo „cezhraničnej“ nahrádza slovami „akejkoľvek služby“.
80. V prílohe č. 1 bode 2.6 úvodnej vete sa slová „členením systému transeurópskych železníc“ nahrádzajú slovami „prílohou č. 2“.
81. V prílohe č. 1 bode 2.7 sa za slová „elektrickej energie“ vkladajú slová „a spoplatňovanie elektrickej energie“ a za slovo „pohyblivosťou“ sa vkladajú slová „a osoby so zdravotným postihnutím“.
82. Príloha č. 2 vrátane nadpisu znie:

**„Príloha č. 2
k zákonu č. 513/2009 Z. z.“**

PRVKY ŽELEZNIČNÉHO SYSTÉMU EURÓPSKEJ ÚNIE**1. Sieť**

Železničný systém Európskej únie zahŕňa tieto prvky:

- a) špeciálne vybudované vysokorýchlostné trate vybavené pre rýchlosť, ktorá sa rovná alebo je vyššia ako 250 km/h,

- b) špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate vybavené pre rýchlosti rádovo od 200 km/h,
- c) špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok, ktorým sa musí rýchlosť podľa okolností prispôsobovať; do tejto kategórie patria spojovacie trate medzi vysokorýchlostnými a konvenčnými sieťami, trate prechádzajúce stanicami, prístupy k terminálom, depám, po ktorých jazdia vysokorýchlostné železničné koľajové vozidlá konvenčnou rýchlosťou,
- d) konvenčné trate určené na osobnú dopravu,
- e) konvenčné trate určené na osobnú dopravu a nákladnú dopravu,
- f) konvenčné trate určené na nákladnú dopravu,
- g) uzly osobnej dopravy,
- h) uzly nákladnej dopravy vrátane intermodálnych terminálov,
- i) spojovacie trate medzi uvedenými prvkami.

Táto sieť zahŕňa systémy riadenia dopravy, systémy určovania polohy a navigačné systémy, technické zariadenia na spracovanie údajov a telekomunikačné zariadenia určené na diaľkovú osobnú dopravu a nákladnú dopravu na sieti, aby bola zaručená bezpečná a vyvážená prevádzka siete a efektívne riadenie dopravy.

2. Železničné vozidlá

Železničný systém Európskej únie zahŕňa železničné vozidlá, ktoré sú spôsobilé jazdiť na celej sieti Európskej únie alebo jej časti vrátane

- a) rušňov a osobných železničných vozidiel vrátane dieselových alebo elektrických hnacích jednotiek, motorových dieselových alebo elektrických osobných vlakov a osobných vozňov,
- b) nákladných vozňov vrátane nízkopodlažných železničných vozidiel určených pre celú sieť a železničných vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov,
- c) špeciálnych vozidiel, ako napríklad traťových strojov.

Tento zoznam zahŕňa aj železničné vozidlá, ktoré sú osobitne určené na prevádzku na rôznych druhoch vysokorýchlostných tratí uvedených v bode 1.“.

- 83. V prílohe č. 3 bode 2.4.1 piatej vete sa slovo „rušňovodičom“ nahrádza slovom „cestujúcimi“ a za piatu vetu sa vkladá nová šiesta veta, ktorá znie: „Musí sa zabezpečiť bezpečnosť cestujúcich pri nastupovaní do vlaku a vystupovaní z neho.“.
- 84. V prílohe č. 3 bode 2.4.1 sa na konci pripája táto veta: „Cestujúcim sa musia poskytovať zrozumiteľné a komplexné informácie o pravidlách, ktoré sa na nich vzťahujú na železničných staniách a vo vlakoch.“.
- 85. Nadpis prílohy č. 4 znie: **„POSTUP ES OVEROVANIA SUBSYSTÉMOV“**.
- 86. V prílohe č. 4 bode 2.1 sa na konci pripája táto veta: „Týmto postupom nie sú dotknuté povinnosti žiadateľa dodržiavať ďalšie platné právne záväzné akty Európskej únie a overovania uskutočnené orgánmi posudzovania, ktoré sa vyžadujú v iných právnych predpisoch.“.
- 87. V prílohe č. 4 bode 2.2.3 písm. b) sa za slovo „stavebných“ vkladajú slová „a inžinierskych“ a v poslednej vete sa za slová „výrobnej etape“ vkladajú slová „pre celý subsystém alebo pre časť subsystému“.
- 88. V prílohe č. 4 bode 2.4 písm. a) sa na začiatok vkladajú slová „technické vlastnosti súvisiace s návrhom projektu, ktorý obsahuje“ a za slová „automatických systémov“ sa vkladajú slová „v rozsahu potrebnom na zdokumentovanie vykonaného overenia zhody“.
- 89. V prílohe č. 4 bode 2.4 písm. f) sa slová „všeobecne záväznými právnymi predpismi“ nahrádzajú slovami „právne záväznými aktmi Európskej únie“ a slová „vykonávacieho

nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013“ sa nahrádzajú slovami „§ 71 ods. 4 písm. c) a § 76 ods. 3 písm. d)“.

90. V prílohe č. 4 bode 2.6 druhej vete sa za slovo „zašle“ vkladajú slová „agentúre alebo“ a v poslednej vete sa slová „Bezpečnostný orgán“ nahrádzajú slovami „Agentúra alebo bezpečnostný orgán“.
91. V prílohe č. 4 bode 2.8 a bode 3.4 sa na konci pripájajú tieto slová: „alebo úradnom jazyku Európskej únie, ktorý je akceptovaný žiadateľom“.
92. Príloha č. 6 a 7 sa vypúšťa.
93. V prílohe č. 8 prvej časti bodoch 1.1 a 1.3 sa slovo „prepravy“ nahrádza slovom „dopravy“.
94. V prílohe č. 8 prvej časti bod 1.4 znie:

„1.4 Vlakom sa rozumie jedno koľajové vozidlo alebo skupina koľajových vozidiel dopravovaná jedným alebo viacerými hnacími koľajovými vozidlami alebo samostatné hnacie koľajové vozidlo, ktoré sa pod identifikačným číslom alebo špecifickým označením pohybuje z určeného východiskového miesta do určeného cieľového miesta, vrátane hnacieho vozidla bez záfaže, ako napríklad samostatne jazdiaci rušeň.“
95. V prílohe č. 8 prvej časti bode 5.2 písm. d) sa za slovo „trate“ vkladá bodkočiarka a pripájajú sa tieto slová: „to sa považuje za automatické vlakové zabezpečovacie zariadenie“.
96. V prílohe č. 8 tretej časti bode 1.2 sa vypúšťa posledná veta vrátane poznámky pod čiarou k odkazu 38.
97. V prílohe č. 8 tretej časti bode 4 posledný pododsek znie:

„Všetky takéto okolnosti je potrebné hlásiť bez ohľadu na to, či boli alebo neboli príčinou nehôd. Okolnosť, ktorej výsledkom je závažná nehoda, sa musí oznámiť aj podľa bezpečnostných indikátorov vzťahujúcich sa na okolnosti. Okolnosť, ktorej výsledkom nie je závažná nehoda, sa musí oznámiť iba podľa bezpečnostných indikátorov vzťahujúcich sa na okolnosti.“
98. V prílohe č. 8 tretej časti bode 5 písm. a) a poslednej vete sa vypúšťajú slová „a zraneniu“ a v poslednej vete sa vypúšťajú slová „alebo ťažkému úrazu“.
99. V prílohe č. 9 bode 1 sa slová „bezpečnostných metód“ nahrádzajú slovami „spoločných bezpečnostných metód“.
100. V prílohe č. 10 bode 1 sa na konci pripájajú tieto vety: „Systém vytvorí aj jednoznačný záväzok dôsledného uplatňovania poznatkov o ľudských faktoroch a príslušných metód. Prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti podporia manažéri infraštruktúry a železničné podniky kultúru vzájomnej dôvery, spoľahlivosti a vzdelávania, v rámci ktorej sa zamestnanci nabádajú, aby prispeli k rozvoju bezpečnosti pri zaručení dôvernosti.“
101. V prílohe č. 10 bode 2 písm. d) sa za slovo „infraštruktúru“ vkladá čiarka, vypúšťajú sa slová „alebo pre“ a na konci sa pripájajú tieto slová: „alebo rozhranie človek – stroj – organizácia práce“.
102. V prílohe č. 10 bode 2 písm. e) sa na konci pripájajú tieto slová: „vrátane požiadaviek na zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť“.
103. V prílohe č. 10 bode 2 sa na konci pripája táto veta: „Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zahrnú do systému riadenia bezpečnosti ďalšie prvky potrebné na pokrytie bezpečnostných rizík, vychádzajúc z hodnotenia rizík vyplývajúcich z ich vlastnej činnosti, ako aj z činnosti iných strán vstupujúcich do procesu činnosti dráhy a železničnej dopravy.“
104. Za prílohu č. 11 sa vkladá príloha č. 11a, ktorá vrátane nadpisu znie:

**„Príloha č. 11a
k zákonu č. 513/2009 Z. z.**

**Požiadavky na organizácie žiadajúce o osvedčenie osoby zodpovednej za údržbu
železničného vozidla alebo o osvedčenie týkajúce sa vykonávania funkcií údržby
objednaných osobou zodpovednou za údržbu železničného vozidla a kritériá ich
posudzovania**

Riadenie organizácie sa musí vo všetkých relevantných častiach zdokumentovať, pričom sa popíše najmä rozdelenie zodpovednosti v rámci organizácie a vo vzťahu k subdodávateľom. Uvedie sa, akým spôsobom vedenie zabezpečuje kontrolu na rôznych úrovniach, ako sa do všetkých úrovní zapájajú zamestnanci a ich zástupcovia a ako sa zabezpečuje postupné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti.

Osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla musí spĺňať tieto základné požiadavky, ktoré organizácia plní sama alebo prostredníctvom zmluvných dojednaní:

1. Riadenie – záväzok vytvoriť a implementovať systém údržby organizácie a priebežne zlepšovať jeho efektívnosť;
2. Posúdenie rizika – štruktúrovaný prístup k posudzovaniu rizík spojených s údržbou železničných vozidiel, vrátane rizík, ktoré priamo vyplývajú z prevádzkových postupov a činností iných organizácií alebo osôb, a k vymedzeniu vhodných opatrení na kontrolu rizík;
3. Monitorovanie – štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu vykonávania opatrení na kontrolu rizík, ich správneho fungovania a dosiahnutia cieľov organizácie;
4. Priebežné zlepšovanie – štruktúrovaný prístup k analýze informácií zhromaždených prostredníctvom pravidelného monitorovania, auditov alebo iných relevantných zdrojov a k využívaniu získaných výsledkov pri učení a prijímaní preventívnych alebo nápravných opatrení v záujme udržania alebo zlepšenia úrovne bezpečnosti;
5. Štruktúra a zodpovednosť – štruktúrovaný prístup k určeniu zodpovednosti jednotlivcov a tímov v záujme spoľahlivého plnenia bezpečnostných cieľov organizácie;
6. Riadenie kompetencií – štruktúrovaný prístup k zaisteniu potrebných kompetencií pracovníkov, aby mohli za každých okolností bezpečne, efektívne a účinne dosahovať ciele organizácie;
7. Informácie – štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu dostupnosti dôležitých informácií pre osoby prijímajúce stanoviská a rozhodnutia na všetkých úrovniach organizácie, ako aj k zabezpečeniu úplnosti a vhodnosti informácií;
8. Dokumentácia – štruktúrovaný prístup k zabezpečeniu vysledovateľnosti všetkých relevantných informácií;
9. Zmluvné činnosti – štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí primerané riadenie subdodávateľských činností v záujme dosiahnutia cieľov organizácie a pokrytia všetkých kompetencií a požiadaviek;
10. Činnosti v oblasti údržby – štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí:
 - a) identifikácia a správne riadenie všetkých činností v oblasti údržby ovplyvňujúcich bezpečnosť a komponenty dôležité z hľadiska bezpečnosti, ako aj identifikácia všetkých potrebných zmien činností v oblasti údržby ovplyvňujúcich bezpečnosť, ich primerané riadenie na základe predchádzajúcich skúseností a uplatňovania spoločných bezpečnostných metód posudzovania rizík v súlade s metódou hodnotenia a ich primeraná dokumentácia;

- b) dodržiavanie základných požiadaviek na interoperabilitu;
 - c) vykonávanie a kontrola zariadení údržby, vybavenia a nástrojov potrebných a vyvinutých špecificky na účely poskytovania údržby;
 - d) analýza pôvodnej dokumentácie týkajúcej sa vozidla na účely prvej dokumentácie údržby a s cieľom zabezpečiť jej správne vykonávanie prostredníctvom rozvoja objednávok na údržbu;
 - e) použitie komponentov (vrátane náhradných dielov) a materiálov v súlade s objednávkami na údržbu a dokumentáciou poskytovateľa; komponenty a materiály sa skladujú, používajú a prepravujú vhodným spôsobom, ako sa uvádza v objednávkach na údržbu a v dokumentácii poskytovateľa, a sú v súlade s príslušnými vnútroštátnymi a medzinárodnými predpismi, ako aj s požiadavkami príslušných objednávok na údržbu;
 - f) stanovenie, identifikácia, poskytnutie, zaznamenávanie a disponibilnosť vhodných a primeraných zariadení, vybavenia a prístrojov na účely poskytovania služieb údržby v súlade s objednávkami na údržbu a ďalšími platnými špecifikáciami, pričom sa zaručí bezpečné poskytnutie údržby, ergonómia a ochrana zdravia;
 - g) existencia postupov organizácie, prostredníctvom ktorých sa zabezpečí, aby sa jej meracie prístroje, všetky zariadenia, vybavenie a nástroje správne používali, kalibrovali, uchovávali a udržiavali v súlade s dokumentovanými postupmi.
11. Kontrolné činnosti – štruktúrovaný prístup, ktorým sa zabezpečí
- a) vyradenie vozidiel z prevádzky v stanovenom čase na účely plánovanej, podmienenej alebo opravárskej údržby alebo v prípade akýchkoľvek zistených porúch či iných potrieb;
 - b) prijatie opatrení potrebných na kontrolu kvality;
 - c) vykonávanie úloh údržby v súlade s objednávkami na údržbu a vydanie oznámenia o návrate do prevádzky, ktoré obsahuje prípadné obmedzenia používania;
 - d) nahlásenie, vyšetrenie a analýza možných situácií nedodržiavania predpisov pri uplatňovaní systému riadenia, ktoré by mohli viesť k nehodám, incidentom, situáciám, keď takmer došlo k havárii, alebo k iným nebezpečným udalostiam, ako aj prijatie potrebných preventívnych opatrení v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania, ktorú majú uplatňovať železničné podniky, manažér infraštruktúry a osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla;
 - e) proces pravidelných interných auditov a monitorovania, ktorý je v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou monitorovania, ktorú majú uplatňovať železničné podniky, manažér infraštruktúry a osoba zodpovedná za údržbu železničného vozidla.“.

105. Nadpis prílohy č. 12 znie:

„NÁVRH OBSAHU SPRÁVY O VYŠETROVANÍ NEHÔD A MIMORIADNYCH UDALOSTÍ“.

106. Príloha č. 14 sa vypúšťa.

107. Príloha č. 15 sa dopĺňa deviatym bodom až jedenástym bodom, ktoré znejú:

- „9. Smernica 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).
- 10. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26. 5. 2016).
- 11. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 zo 14. decembra 2016, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami

vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 352, 23. 12. 2016).“.

Čl. II

Zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z., v znení zákona č. 435/2008 Z. z., zákona č. 144/2010 Z. z., zákona č. 313/2011 Z. z., zákona č. 299/2014 Z. z., zákona č. 305/2016 Z. z. a zákona č. 9/2019 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. § 12 sa dopĺňa odsekom 5, ktorý znie:

„(5) Pracovný čas u rôznych zamestnávateľov a osôb, pre ktoré vykonáva činnosť rušňovodiča samostatne zárobkovo činný rušňovodič, je súčtom pracovných časov u každého z nich. Zamestnávateľ a osoba, pre ktorú vykonáva činnosť rušňovodiča samostatne zárobkovo činný rušňovodič, sú povinní vyžadovať od rušňovodiča písomné údaje o pracovnom čase a dobe odpočinku u iného zamestnávateľa alebo osoby, pre ktorú vykonáva činnosť rušňovodiča samostatne zárobkovo činný rušňovodič. Rušňovodič v pracovnom pomere a samostatne zárobkovo činný rušňovodič sú povinní takého údaje zamestnávateľovi a osobe, pre ktorú vykonáva činnosť rušňovodiča samostatne zárobkovo činný rušňovodič, poskytnúť. Zamestnávateľ a osoba, pre ktorú vykonáva činnosť rušňovodiča samostatne zárobkovo činný rušňovodič, nahlási bezodkladne vznik a zánik pracovnoprávneho vzťahu alebo začiatok a ukončenie výkonu činností rušňovodiča bezpečnostnému orgánu,^{13a)} ktorý zaznamená tieto údaje do registra držiteľov preukazov rušňovodičov.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 13a znie:

„^{13a)} § 37 ods. 1 písm. b) zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.“.

2. Za § 12 sa vkladá § 12a, ktorý vrátane nadpisu znie:

„§ 12a Mobilní zamestnanci

Mobilní zamestnanci v doprave na dráhe na účely tohto zákona sú aj rušňovodiči, ktorí vykonávajú dopravné činnosti v doprave na dráhe pre zamestnávateľa v pracovnom pomere a rušňovodiči vykonávajúci práce na základe dohody o prácach vykonávaných mimo pracovného pomeru. Ak ďalej nie je ustanovené inak, na mobilných zamestnancov v doprave na dráhe sa vzťahujú ustanovenia prvej časti.“.

3. V § 13 ods. 1 prvej vete sa na konci bodka nahrádza čiarkou a pripájajú sa tieto slová: „u rušňovodičov najviac 13 hodín.“.
4. § 13 sa dopĺňa odsekmi 4 až 7, ktoré znejú:

„(4) Pracovný čas mobilného zamestnanca v doprave na dráhe na účely tohto zákona je čas od začiatku práce do konca práce, počas ktorého je mobilný zamestnanec na pracovisku k dispozícii zamestnávateľovi a vykonáva svoje funkcie alebo činnosti, a to

- a) čas venovaný dopravným činnostiam v doprave na dráhe a
- b) čas, počas ktorého mobilný zamestnanec nemôže voľne disponovať svojím časom, a je nevyhnutné, aby bol na svojom pracovisku pripravený prevziať prácu súvisiacu s úlohami spojenými s jeho pracovnou náplňou, najmä čas čakania na nakládku a vykládku, ak jeho predvídateľné trvanie nie je vopred známe z dohôd medzi zamestnávateľmi a zástupcami zamestnancov, z cestovného poriadku, z týždenného rozvrhu práce alebo z pokynov pred odchodom na iné pracovisko, pred začatím dopravných činností alebo pred skutočne

začatým časom čakania.

(5) Do pracovného času podľa odseku 1 sa započítava aj čas

- a) nastupovania a vystupovania cestujúcich na zastávkach vrátane obsluhy plošín,
- b) manipulačného posunu vozidla v obratisku konečnej zastávky a v umyvárni,
- c) čakania počas poruchy vozidla,
- d) iného prevádzkového prerušenia súvislého vedenia vozidla, ak je kratšie ako 15 minút.

(6) Dopravnými činnosťami v doprave na dráhe podľa odseku 4 sú najmä

- a) chod vozidla,
- b) iná práca vykonávaná v záujme
 - 1. bezpečnosti vozidla alebo
 - 2. plnenia povinností priamo súvisiacich s práve uskutočňovanou dopravnou činnosťou vrátane vybavovania administratívnych formalít v styku s inými orgánmi v doprave na dráhe.

(7) Pracoviskom podľa odseku 4 je

- a) miesto hlavnej prevádzky zamestnávateľa, u ktorého mobilný zamestnanec vykonáva dopravné činnosti,
- b) vedľajšie miesta prevádzky bez ohľadu na to, či sú v tom istom mieste ako hlavná prevádzka alebo hlavné sídlo zamestnávateľa,
- c) každé iné miesto, na ktorom mobilný zamestnanec vykonáva dopravné činnosti pre zamestnávateľa, a
- d) vozidlo, ktoré mobilný zamestnanec používa na vykonávanie dopravných činností.“.

5. Za § 15 sa vkladá § 15a, ktorý znie:

„§ 15a

Ustanovenia o organizácii pracovného času v doprave na dráhe vrátane povinností zamestnávateľa rozvrhnúť pracovný čas podľa § 13 a 14 sa vzťahujú aj na samostatne zárobkovo činných rušňovodičov a rušňovodičov vykonávajúcich práce na základe dohody o prácach vykonávaných mimo pracovného pomeru.“.

6. V § 34 ods. 1 písm. d) sa za slová „podľa“ vkladajú slová „§ 12 až 15 a“.

7. V § 34 sa odsek 2 dopĺňa písmenom e), ktoré znie:

„e) požadovať od kontrolovanej osoby preukázanie totožnosti.^{22a)}“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 22a znie:

„^{22a)} Napríklad zákon č. 224/2006 Z. z. o občianskych preukazoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“.

8. Za § 34 sa vkladá § 34a, ktorý znie:

„§ 34a

Kontrolovaná osoba podľa § 34 ods. 2 písm. e) je povinná preukázať svoju totožnosť dokladom totožnosti.^{22a)}“.

9. V § 36 ods. 5 písm. c) sa číslo „7“ nahrádza číslom „8“.

10. V § 37 sa odsek 3 dopĺňa písmenom j), ktoré znie:

„j) nenahlási bezodkladne vznik a zánik pracovnoprávneho vzťahu rušňovodiča

bezpečnostnému orgánu^{13a)} podľa § 12 ods. 5.“.

11. V § 38 sa odsek 2 dopĺňa písmenom e), ktoré znie:

„e) nepreukáže inšpektorovi práce svoju totožnosť dokladom totožnosti.“.

12. V § 38 sa za odsek 2 vkladá nový odsek 3, ktorý znie:

„(3) Priestupku sa dopustí rušňovodič, ktorý

a) nečerpá alebo nedodrží dobu denného alebo týždenného odpočinku alebo presiahne maximálny denný alebo týždenný odpracovaný čas,

b) nepredloží zamestnávateľovi písomné údaje o odpracovanom čase u iného zamestnávateľa,

c) sa odmietne podrobiť kontrole,

d) nenahlási počet odpracovaných hodín podľa § 12 ods. 5.“.

Doterajšie odseky 3 až 8 sa označujú ako odseky 4 až 9.

13. V § 38 sa odsek 4 dopĺňa písmenom e), ktoré znie:

„e) odseku 3 možno uložiť pokutu do 1 000 eur a zákaz činnosti do piatich rokov.“.

14. V § 38 ods. 5 a ods. 8 písm. a) sa slová „1 a 2“ nahrádzajú slovami „1 až 3“.

15. V § 38 ods. 6 sa slová „odseku 3“ nahrádzajú slovami „odseku 4“.

Čl. III

Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení zákona č. 433/2010 Z. z., zákona č. 547/2010 Z. z., zákona č. 313/2011 Z. z., zákona č. 393/2011 Z. z., zákona č. 547/2011 Z. z., zákona č. 133/2013 Z. z., zákona č. 352/2013 Z. z., zákona č. 402/2013 Z. z., zákona č. 432/2013 Z. z., zákona č. 259/2015 Z. z., zákona č. 91/2016 Z. z., zákona č. 351/2016 Z. z., zákona č. 176/2017 Z. z. a zákona č. 177/2018 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. Za § 2a sa vkladá § 2b, ktorý znie:

„§ 2b

(1) Objednávateľom dopravných služieb vo verejnej doprave na dráhe na účely tohto zákona je

a) orgán verejnej správy, ktorý je povinný zabezpečiť dopravnú obslužnosť územia v celoštátnej doprave, v regionálnej doprave a v mestskej doprave, alebo

b) iná osoba.^{2a)}

(2) Na zabezpečenie dopravnej obslužnosti vo verejnej doprave podľa odseku 1 písm. a) objednávateľ dopravných služieb uzatvára s dráhovými podnikmi zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.

(3) Zmluvou o dopravných službách vo verejnom záujme sa objednáva vnútroštátna doprava a medzinárodná doprava po štátnu hranicu, ak je jej pokračovanie dohodnuté so susedným štátom.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 2a znie:

„^{2a)} Napríklad § 1 ods. 1 zákona Slovenskej národnej rady č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov, § 2 zákona č. 321/2002 Z. z. o ozbrojených silách Slovenskej republiky v znení zákona č. 570/2005 Z. z., § 4 zákona č. 578/2004 Z. z. o poskytovateľoch zdravotnej starostlivosti, zdravotníckych pracovníkoch, stavovských organizáciách v zdravotníctve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“.

2. V § 3 sa vypúšťajú odseky 3 a 4.

Poznámka pod čiarou k odkazu 3a sa vypúšťa.

3. V § 8 ods. 5 prvej vete sa na konci pripájajú tieto slová: „v rozsahu meno a priezvisko, dátum narodenia, adresa trvalého pobytu, číslo občianskeho preukazu alebo iného dokladu totožnosti“.
4. Za § 8 sa vkladá § 8a, ktorý znie:

„§ 8a

(1) Objednávateľ dopravnej služby môže požadovať od železničných podnikov poskytujúcich služby vo vnútroštátnej osobnej doprave, aby sa zapojili do spoločného systému informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov na účely vydávania cestovných lístkov, jednotných priamych cestovných lístkov a rezervácií. Takýto systém nesmie viesť k narušeniu trhu a diskriminácii železničných podnikov.

(2) Priamym cestovným lístkom na účely tohto zákona je prepravný doklad, ktorý predstavuje prepravnú zmluvu na nadväzujúce služby železničnej dopravy, ktoré prevádzkuje jeden alebo viaceré železničné podniky.“

5. V § 11 ods. 6 druhá veta znie: „Žiadateľ o licenciu musí licenčnému orgánu poskytnúť
 - a) podnikateľský plán zohľadňujúci plánovaný objem dopravy, prevádzkové náklady, náklady na nákup železničných vozidiel, náklady na dopravnú základňu, na strediská údržby a na prevádzku vozidlového parku železničných vozidiel,
 - b) doklad o dostupných finančných prostriedkoch vrátane prostriedkov na bankových účtoch a zárukách na bankové úvery a pôžičky, prípadne zárukách materskej spoločnosti vo výške spôsobilé zabezpečiť plánovanú činnosť na obdobie podľa prvej vety,
 - c) doklad o fondoch a aktívach použiteľných ako záruky,
 - d) doklad o existujúcom zafažení podnikových aktív,
 - e) doklad o právnom vzťahu k železničným vozidlám na zabezpečenie plánovanej činnosti podľa prvej vety,
 - f) doklad o vyrovnaných záväzkoch voči štátnemu rozpočtu a zdravotnej poisťovni a o uhradení poisťného na sociálne poistenie a povinného príspevku na starobné dôchodkové sporenie.“
6. V § 13 sa za odsek 7 vkladá nový odsek 8, ktorý znie:

„(8) Licenčný orgán môže licenciu odňať, ak držiteľ licencie

- a) prestal splňať požiadavky na jej udelenie podľa tohto zákona,
- b) porušuje povinnosti ustanovené týmto zákonom,
- c) požiada o jej odňatie,
- d) nespĺňa podmienky určené v licencii.“

Doterajší odsek 8 sa označuje ako odsek 9.

7. V § 16 sa za odsek 4 vkladá nový odsek 5, ktorý znie:

„(5) Policajný zbor spolupracuje s dopravcom pri zisťovaní totožnosti cestujúceho, ktorý sa nepreukázal dokladom totožnosti podľa odseku 4. Policajný zbor je oprávnený poskytnúť dopravcovi identifikačné údaje cestujúceho v rozsahu a na účel podľa § 8 ods. 5.“

Doterajšie odseky 5 až 8 sa označujú ako 6 až 9.

8. V § 21 ods. 2 druhej vete sa čiarka za slovom „rekreačného“ nahrádza slovom „a“ a vypúšťajú sa slová „a turistického“.
9. V § 21 ods. 4 druhej vete sa na konci pripájajú tieto slová: „alebo formou verejnej súťaže podľa tohto zákona“.
10. V § 21 ods. 7 sa za slovo „záujme“ vkladajú slová „priamym zadaním“.

11. V § 21 sa za odsek 7 vkladá nový odsek 8, ktorý znie:

„(8) Úhradu za záväzok zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme pri verejnej súťaži tvorí vysúfažená cena v prepočte na jednotku dopravného výkonu podľa súťažných podmienok verejnej súťaže.“

Doterajšie odseky 8 až 16 sa označujú ako 9 až 17.

12. V § 21 ods. 9 sa na konci úvodnej vety vkladá slovo „spravidla“ a v písmene d) sa na konci pripájajú tieto slová: „a podmienky celosieťovej tarify“.

13. V § 21 ods. 9 písmeno f) znie:

„f) spôsob výpočtu náhrady preukázateľnej straty z poskytnutých dopravných služieb¹⁵⁾ pri zmluve zadanej priamo a harmonogram úhrad podľa odsekov 7 a 8,“.

14. V § 21a sa vypúšťa slovo „medzinárodnú“ a slová „medzinárodnej“.

15. Za § 21a sa vkladajú § 21b až 21j, ktoré vrátane nadpisov znejú:

„Verejná súťaž na uzavretie zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme

§ 21b

(1) Verejnú súťaž na uzavretie zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (ďalej len „verejná súťaž“) vyhlasuje objednávateľ dopravných služieb vo verejnej doprave.

(2) Vyhlasovateľ súťaže vyhlasuje verejnú súťaž uverejnením oznámenia o vyhlásení verejnej súťaže na svojom webovom sídle.

(3) Verejná súťaž sa vyhlasuje pre neobmedzený počet hospodárskych subjektov.

(4) V oznámení o vyhlásení verejnej súťaže vyhlasovateľ súťaže určí lehotu na predloženie žiadostí o účasť a podmienky účasti.

(5) Lehota na predloženie žiadostí o účasť nesmie byť kratšia ako 30 dní odo dňa zverejnenia oznámenia o vyhlásení verejnej súťaže.

(6) Ak ide o naliehavú situáciu, ktorú je povinný vyhlasovateľ súťaže riadne odôvodniť a nemožno použiť lehotu podľa odseku 5, lehota na predloženie žiadostí o účasť nesmie byť kratšia ako 15 dní odo dňa zverejnenia oznámenia o vyhlásení verejnej súťaže.

§ 21c

(1) Výzvu na predkladanie ponúk vyhlasovateľ súťaže pošle len záujemcom, ktorí požiadali o účasť v lehote podľa § 21b ods. 5 alebo 6 a preukázali splnenie podmienok účasti. Ponuku môže predložiť len záujemca, ktorého vyhlasovateľ súťaže vyzval na predloženie ponuky. Vybraný záujemca môže predložiť len jednu ponuku sám alebo v rámci konzorcia podnikov.

(2) Výzva na predkladanie ponúk obsahuje

- a) odkaz na webové sídlo, na ktorom sú dostupné súťažné podklady,
- b) odkaz na uverejnené oznámenie o vyhlásení verejnej súťaže,
- c) lehotu na predkladanie ponúk, adresu, na ktorú sa ponuky predkladajú, jazyk alebo jazyky, v ktorých možno predkladať ponuky,
- d) uvedenie všetkých dokumentov, ktoré sa majú predložiť,
- e) relatívnu váhu jednotlivých kritérií na vyhodnotenie ponúk alebo zostupné poradie

dôležitosti kritérií, ak nie je uvedené v oznámení o vyhlásení verejnej súťaže alebo v súťažných podkladoch,

f) ďalšie potrebné informácie.

(3) Ak nie je možné zverejniť súťažné podklady na webovom sídle vyhlasovateľa súťaže, predložia sa ako príloha k výzve na predkladanie ponúk.

(4) Lehotu na predkladanie ponúk určí vyhlasovateľ súťaže, ktorá nesmie byť kratšia ako 30 dní odo dňa odoslania výzvy na predkladanie ponúk.

(5) Vyhlasovateľ verejnej súťaže nemôže uverejnené podmienky verejnej súťaže meniť alebo verejnú súťaž zrušiť, ibaže si toto právo v uverejnených podmienkach verejnej súťaže vyhradil a zmenu a zrušenie uverejnil spôsobom, ktorým vyhlásil podmienky verejnej súťaže. Ak vyhlasovateľ zmení uverejnené podmienky verejnej súťaže, je povinný primerane predĺžiť lehotu na predloženie žiadosti o účasť alebo lehotu na predkladanie ponúk.

§ 21d

Predkladanie ponúk

(1) Ponuky sa predkladajú v lehote na predkladanie ponúk. Ak sa ponuka

- a) predkladá na elektronickom médiu, uvedie sa obchodné meno, sídlo, miesto podnikania uchádzača a heslo súťaže,
- b) doručuje prostredníctvom pošty, iného doručovateľa alebo osobne, doručí sa v uzavretom obale s uvedením obchodného mena, sídla, miesta podnikania uchádzača a heslom súťaže.

(2) Ak sa ponuka doručuje osobne alebo na elektronickom médiu, vyhlasovateľ súťaže vydá potvrdenie o jej prevzatí, v ktorom uvedie dátum, čas a miesto prevzatia ponuky.

(3) Ponuka predložená po uplynutí lehoty na predkladanie ponúk sa vráti uchádzačovi neotvorená.

§ 21e

Komisia

(1) Vyhlasovateľ súťaže je povinný na vyhodnotenie ponúk zriadiť najmenej trojčlennú komisiu. Komisia musí mať nepárny počet členov. Komisia rozhoduje nadpolovičnou väčšinou hlasov všetkých členov. Členovia komisie musia mať technické, ekonomické, dopravné alebo právnické vzdelanie; vyhlasovateľ súťaže je oprávnený spracúvať dokumenty v nevyhnutnom rozsahu na tento účel. Komisia je spôsobilá vyhodnocovať predložené ponuky, ak je súčasne prítomná väčšina jej členov.

(2) Vyhlasovateľ súťaže môže na zabezpečenie transparentnosti vymenovať do komisie aj ďalších členov bez práva vyhodnocovať ponuky.

(3) Člen komisie musí byť bezúhonný. Za bezúhonného sa na účely tohto ustanovenia považuje ten, kto nebol právoplatne odsúdený za trestný čin súvisiaci s verejným obstarávaním alebo za trestný čin súvisiaci s poskytovaním dopravných služieb.

(4) Člen komisie nesmie byť osoba, ktorá je alebo počas jedného roka pred vymenovaním za člena komisie bola

- a) štatutárnym orgánom, členom štatutárneho orgánu, členom dozorného orgánu alebo

inému orgánu uchádzača, ktorým je právnická osoba,

- b) spoločníkom alebo členom právnickej osoby, ktorá je uchádzačom alebo tichým spoločníkom uchádzača,
- c) zamestnancom uchádzača, zamestnancom záujmového združenia podnikateľov, ktorého je uchádzač členom.

(5) Členom komisie nesmie byť ani

- a) blízka osoba osoby uvedenej v odseku 4 a
- b) osoba, u ktorej možno mať pochybnosť o jej nezáujatosti vo vzťahu k uchádzačovi alebo záujemcovi, najmä ak ide o osobu, ktorá sa podieľala na príprave dokumentov v danej verejnej súťaži na strane záujemcu alebo uchádzača alebo ktorej môže vzniknúť výhoda alebo ujma v súvislosti s výsledkom vyhodnotenia ponúk.

(6) Člen komisie je povinný bez zbytočného odkladu oznámiť vyhlasovateľovi súťaže, že nastali skutočnosti, pre ktoré nemôže byť členom komisie vždy, keď takéto skutočnosti v priebehu verejnej súťaže nastanú.

§ 21f

Otváranie ponúk

(1) Vyhlasovateľ súťaže je povinný zverejniť na webovom sídle informáciu s uvedením dátumu otvárania ponúk aspoň päť pracovných dní vopred; bez splnenia tejto povinnosti nie je možné vykonať otváranie ponúk. Otváranie ponúk vykoná komisia tak, že najskôr overí neporušenosť ponúk a následne otvorí ponuky. Po otvorení ponúk sa vykonávajú všetky úkony podľa tohto zákona spočívajúce vo vyhodnotení týchto ponúk, podaní vysvetlenia, doplnení ponúk, vo vyhodnotení splnenia podmienok účasti a vylúčení uchádzačov alebo vylúčení ponúk uchádzačov.

(2) Vyhlasovateľ súťaže písomne oznámi uchádzačom miesto a čas otvárania ponúk, pričom lehota medzi dorúčením oznámenia a otváraním ponúk nesmie byť kratšia ako päť pracovných dní. Vyhlasovateľ súťaže je povinný umožniť účasť na otváraní ponúk všetkým uchádzačom, ktorí predložili ponuku v lehote na predkladanie ponúk a ktorých ponuka nebola vylúčená. Komisia overí neporušenosť ponúk a zverejní obchodné mená, sídla, miesta podnikania všetkých uchádzačov a ich návrhy na plnenie kritérií, ktoré sa dajú vyjadriť číslom, určených vyhlasovateľom súťaže na vyhodnotenie ponúk. Ostatné údaje sa nezverejňujú.

(3) Vyhlasovateľ súťaže najneskôr do piatich dní odo dňa otvárania ponúk pošle všetkým uchádzačom, ktorí predložili ponuky v lehote na predkladanie ponúk a ktorých ponuka nebola vylúčená, zápisnicu z otvárania ponúk. Zápisnica obsahuje údaje zverejnené podľa odseku 2.

§ 21g

Vyhodnocovanie ponúk

(1) Vyhodnocovanie ponúk komisiou je neverejné. Komisia vyhodnotí ponuky z hľadiska splnenia požiadaviek vyhlasovateľa súťaže na predmet verejnej súťaže a v prípade pochybností overí správnosť informácií a dôkazov, ktoré poskytl uchádzači. Ak komisia identifikuje nezrovnalosti alebo nejasnosti v informáciách alebo dôkazoch, ktoré uchádzač poskytol, písomne požiada o vysvetlenie ponuky, a ak je to potrebné, aj o predloženie dôkazov. Vysvetlením ponuky nemôže dôjsť k jej zmene. Za zmenu ponuky sa nepovažuje odstránenie zrejmych chýb v písaní a počítaní.

(2) Ak sa javí ponuka ako mimoriadne nízka vo vzťahu k službe, ktorá je predmetom verejnej súťaže, komisia písomne požiada uchádzača o vysvetlenie týkajúce sa tej časti ponuky, ktorá je pre jej cenu podstatná. Vysvetlenie sa môže týkať najmä

- a) hospodárnosti a bezpečnosti poskytovaných služieb,
- b) technického riešenia alebo osobitne výhodných podmienok, ktoré má uchádzač k dispozícii na poskytnutie služby,
- c) osobitosti služby navrhovanej uchádzačom,
- d) dodržiavania povinností v oblasti ochrany životného prostredia, sociálneho práva alebo pracovného práva podľa osobitných predpisov,^{18d)}
- e) dodržiavania povinností voči subdodávateľom.

(3) Komisia zohľadní vysvetlenie ponuky uchádzačom alebo odôvodnenie mimoriadne nízkej ponuky uchádzačom, ktoré vychádza z predložených dôkazov.

(4) Vyhlasovateľ súťaže vylúči ponuku, ak

- a) ponuka nespĺňa požiadavky na predmet verejnej súťaže uvedený v dokumentoch potrebných na vypracovanie ponuky,
- b) uchádzač nedoručí písomné vysvetlenie ponuky na základe požiadavky podľa odseku 1 do piatich pracovných dní odo dňa doručenia žiadosti o vysvetlenie uchádzačovi, ak komisia neurčila dlhšiu lehotu,
- c) uchádzačom predložené vysvetlenie ponuky nie je svojím obsahom v súlade s požiadavkou podľa odseku 1,
- d) uchádzač nedoručí písomné odôvodnenie mimoriadne nízkej ponuky do piatich pracovných dní odo dňa doručenia žiadosti, ak komisia neurčila dlhšiu lehotu,
- e) uchádzačom predložené vysvetlenie mimoriadne nízkej ponuky a dôkazy dostatočne neodôvodňujú nízku úroveň cien alebo nákladov najmä s ohľadom na skutočnosti podľa odseku 2,
- f) uchádzač poskytol nepravdivé informácie alebo skreslené informácie s podstatným vplyvom na vyhodnotenie ponúk,
- g) uchádzač sa pokúsil neoprávnené ovplyvniť postup verejnej súťaže.

(5) Vyhlasovateľ súťaže je povinný písomne oznámiť uchádzačovi vylúčenie s uvedením

- a) dôvodov vyplývajúcich najmä z nesúladu predloženej ponuky s technickými špecifikáciami, výkonnosťnými požiadavkami a funkčnými požiadavkami na predmet verejnej súťaže určenými vyhlasovateľom súťaže,
- b) lehoty, v ktorej môže byť doručená námietka.

(6) Komisia vyhodnocuje ponuky, ktoré neboli vylúčené, podľa kritérií určených v súťažných podkladoch, ktoré sú nediskriminačné a podporujú hospodársku súťaž.

(7) O vyhodnotení ponúk komisia vyhotoví zápisnicu, ktorú podpisujú prítomní členovia komisie. Zápisnica obsahuje najmä

- a) zoznam členov komisie,
- b) zoznam všetkých uchádzačov, ktorí predložili ponuky,
- c) zoznam vylúčených uchádzačov s uvedením dôvodu ich vylúčenia,
- d) dôvody vylúčenia mimoriadne nízkych ponúk,

- e) poradie uchádzačov a identifikáciu úspešného uchádzača alebo úspešných uchádzačov s uvedením dôvodov úspešnosti ponuky,
- f) dôvody, pre ktoré člen komisie odmietol podpísať zápisnicu alebo podpísal zápisnicu s výhradou.

(8) Zápisnica o vyhodnotení ponúk sa odovzdá vyhlasovateľovi súťaže.

(9) Členovia komisie nesmú poskytovať informácie o obsahu ponúk počas vyhodnocovania ponúk.

(10) Vyhlasovateľ súťaže je povinný po vyhodnotení ponúk a po odoslaní všetkých oznámení o vylúčení uchádzača bezodkladne písomne oznámiť všetkým uchádzačom, ktorých ponuky sa vyhodnocovali, výsledok vyhodnotenia ponúk vrátane poradia uchádzačov a súčasne uverejniť informáciu o výsledku vyhodnotenia ponúk, o zámere uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme a poradie uchádzačov na webovom sídle. Úspešnému uchádzačovi oznámia, že jeho ponuku prijímajú. Neúspešnému uchádzačovi oznámia, že neuspel a dôvody neprijatia jeho ponuky a lehotu, v ktorej môže byť doručená námietka.

§ 21h

Uzavretie zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme

(1) Uzavretá zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme nesmie byť v rozpore so súťažnými podkladmi a s ponukou predloženou úspešným uchádzačom.

(2) Vyhlasovateľ súťaže môže uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme s úspešným uchádzačom najskôr šesťnásť deň odo dňa odoslania informácie o výsledku vyhodnotenia ponúk podľa § 21g ods. 10, ak nebola doručená námietka podľa § 21i ods. 1.

(3) Ak bola doručená námietka v lehote podľa § 21i ods. 3, vyhlasovateľ súťaže môže uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme s úspešným uchádzačom najskôr piaty deň po nadobudnutí právoplatnosti rozhodnutia podľa § 21i ods. 7 alebo rozhodnutia podľa § 21i ods. 12, ak odvolací orgán napadnuté rozhodnutie zruší.

(4) Ak námietka bola zamietnutá, vyhlasovateľ súťaže môže uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme s úspešným uchádzačom najskôr šesťnásť deň odo dňa odoslania oznámenia o zamietnutí námietky podľa § 21i ods. 5.

(5) Úspešný uchádzač je povinný poskytnúť vyhlasovateľovi súťaže riadnu súčinnosť potrebnú na uzavretie zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.

(6) Ak úspešný uchádzač odmietne uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme alebo nie je splnená povinnosť podľa odseku 5, vyhlasovateľ súťaže môže uzavrieť zmluvu s uchádzačom, ktorý sa umiestnil ako ďalší v poradí.

§ 21i

Revízný postup

(1) Uchádzač, záujemca alebo osoba, ktorej práva alebo právom chránené záujmy boli alebo mohli byť dotknuté postupom vyhlasovateľa súťaže, môže podať námietku proti

- a) podmienkam uvedeným v oznámení o vyhlásení verejnej súťaže alebo vo výzve na predkladanie ponúk,

- b) podmienkam uvedeným v súťažných podkladoch alebo v iných dokumentoch poskytnutých vyhlasovateľom súťaže,
- c) oznámeniu o zámere uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme,
- d) vylúčeniu z verejnej súťaže,
- e) vyhodnoteniu ponúk.

(2) Námiетка musí obsahovať

- a) identifikačné údaje osoby, ktorá podáva námietky,
- b) identifikačné údaje vyhlasovateľa súťaže,
- c) označenie verejnej súťaže, proti ktorej námietka smeruje,
- d) označenie porušenia postupu podľa odseku 1,
- e) opis rozhodujúcich skutočností a označenie dôkazov,
- f) návrh osoby, ktorá podáva námietky na jej vybavenie,
- g) podpis osoby, ktorá podáva námietky, alebo osoby oprávnenej za ňu konať.

(3) Námiетка musí byť v listinnej podobe, faxom alebo v elektronickej podobe doručená vyhlasovateľovi súťaže do 10 dní odo dňa oznámenia výsledku vyhodnotenia ponúk.

(4) Ak námietka neobsahuje náležitosti podľa odseku 2 alebo ak nie je doručená v podobe podľa odseku 3, vyhlasovateľ súťaže najneskôr do troch pracovných dní po doručení námietky vyzve osobu, ktorá podala námietky na odstránenie jej nedostatkov. Doplnená námietka musí byť doručená do troch pracovných dní odo dňa doručenia výzvy.

(5) Ak osoba, ktorá podala námietku, nedoručí námietku v lehote podľa odseku 3 alebo ak námietka ani po výzve na odstránenie nedostatkov podľa odseku 4 nemá náležitosti podľa odseku 2 alebo po tejto výzve nie je doručená v podobe podľa odseku 3, vyhlasovateľ súťaže námietku zamietne a osobe, ktorá podala námietku, doručí zamietnutie námietky s odôvodnením do piatich pracovných dní od jej prevzatia.

(6) Vyhlasovateľ súťaže sa nebude zaoberať námietkou v tej istej veci, v ktorej už postupovala podľa odseku 7. Táto skutočnosť sa v lehote podľa odseku 5 oznámi osobe, ktorá podala námietku s uvedením, akým spôsobom bola vec vybavená.

(7) Vyhlasovateľ súťaže je povinný rozhodnúť o námietke v lehote 15 dní od jej doručenia. Vyhlasovateľ súťaže rozhoduje o námietke rozhodnutím. Vyhlasovateľ súťaže môže námietku zamietnuť alebo námietke vyhovieť a odstrániť nedostatky uvedené v námietke.

(8) Voči rozhodnutiu podľa odseku 7 možno podať rozklad v lehote 15 dní od jeho doručenia. Včas podaný rozklad má odkladný účinok. O rozklade rozhoduje minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky na návrh ním zriadenej osobitnej komisie (ďalej len „odvolací orgán“).

(9) Rozklad musí obsahovať

- a) identifikačné údaje osoby, ktorá rozklad podáva,
- b) označenie rozhodnutia, proti ktorému rozklad smeruje,
- c) opis rozhodujúcich skutočností a označenie dôkazov,
- d) návrh na rozhodnutie o rozklade,
- e) podpis osoby, ktorá rozklad podáva, alebo osoby oprávnenej za ňu konať.

(10) Odvolací orgán preskúma napadnuté rozhodnutie v celom rozsahu; ak je to potrebné, doterajšie konanie doplní, prípadne zistené vady odstráni.

(11) Odvolací orgán zastaví rozhodnutím konanie o rozklade, ak

- a) rozklad nebol podaný oprávnenou osobou,
- b) rozklad bol podaný po uplynutí lehoty,
- c) rozklad neobsahoval všetky náležitosti,
- d) osoba, ktorá rozklad podala, vzala späť podaný rozklad pred vydaním rozhodnutia o rozklade,
- e) odpadol dôvod konania.

(12) Ak sú pre to dôvody, odvolací orgán rozhodnutie zmení alebo zruší, inak rozklad zamietne a rozhodnutie potvrdí.

(13) Odvolací orgán rozhodne o rozklade do 30 dní odo dňa doručenia rozkladu.

(14) Proti rozhodnutiu odvolacieho orgánu o rozklade nemožno podať opravný prostriedok. Rozhodnutie odvolacieho orgánu o rozklade je preskúmateľné súdom.

§ 21j

(1) Na účely tohto zákona sa rozumie

- a) hospodárskym subjektom právnická osoba alebo skupina takýchto osôb, ktorá na trhu poskytuje dopravné služby,
- b) záujemcom hospodársky subjekt, ktorý má záujem o účasť vo verejnej súťaži,
- c) uchádzačom hospodársky subjekt, ktorý predložil ponuku,
- d) súťažnými podkladmi písomné, grafické alebo iné podklady obsahujúce podrobné vymedzenie predmetu zákazky vrátane všetkých okolností, ktoré budú dôležité na plnenie zmluvy a na vypracovanie ponuky.“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 18d znie:

„^{18d)} Napríklad Zákonník práce, zákon č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“.

16. V § 26 ods. 6 sa za prvú vetu vkladá nová druhá veta, ktorá znie: „Rušňovodič s preukazom vydaným v inom členskom štáte, ktorý bude obsluhovať rušeň na železničnej sieti na území Slovenskej republiky, alebo jeho zamestnávateľ oznámi pred tým údaje podľa § 27a ods. 5 bezpečnostnému orgánu na účely registrácie preukazu rušňovodiča v registri držiteľov preukazov rušňovodičov podľa § 27a.“.

17. V § 27 ods. 1 písmeno b) znie:

„b) stredné odborné vzdelanie alebo úplné stredné všeobecné vzdelanie,“.

18. V § 27 ods. 1 písm. e) sa za slovo „bezúhonnosť“ vkladajú slová „podľa § 11 ods. 2“.

19. Za § 27 sa vkladá § 27a, ktorý vrátane nadpisu znie:

„§ 27a

Register držiteľov preukazov rušňovodičov

(1) Register držiteľov preukazov rušňovodičov je informačný systém verejnej správy,^{20a)} ktorý sa vedie na účely konaní orgánov verejnej moci, výkonu kontroly a evidencie údajov na úseku dopravy na dráhe.

(2) Register držiteľov preukazov rušňovodičov je elektronický informačný systém evidencie vydaných a platných preukazov rušňovodičov podľa § 26 ods. 1 vytvorený v súlade so spoločnou špecifikáciou Európskej komisie.^{20b)}

(3) Register držiteľov preukazov rušňovodičov spravuje, vedie a pravidelne aktualizuje bezpečnostný orgán tak, aby register držiteľov preukazov rušňovodičov obsahoval vždy údaje o všetkých vydaných a zároveň platných preukazoch rušňovodičov.

(4) Register držiteľov preukazov rušňovodičov je neverejný. Bezpečnostný orgán udelí prístupové práva oprávneným subjektom na základe žiadosti.

(5) V registri držiteľov preukazov rušňovodičov sa vedú údaje v rozsahu podľa spoločnej špecifikácie Európskej komisie^{20b)} vrátane údajov o vzniku a zániku pracovnoprávneho vzťahu rušňovodiča podľa osobitného predpisu.^{20c)} Orgány verejnej moci a iné osoby, ktoré využívajú register držiteľov preukazov rušňovodičov, spracúvajú osobné údaje fyzických osôb v rozsahu nevyhnutnom na účely výkonu svojej pôsobnosti alebo na účely plnenia svojich povinností podľa tohto zákona a osobitných predpisov. Na ochranu osobných údajov sa vzťahuje všeobecný predpis o ochrane osobných údajov.^{20d)}

(6) Bezpečnostný orgán zabezpečí prenos údajov z registra držiteľov preukazov rušňovodičov do informačného systému riadenia prevádzky na železničnej infraštruktúre, ktorý vedie manažér infraštruktúry, v rozsahu:

- a) meno a priezvisko držiteľa preukazu rušňovodiča,
- b) európske číslo preukazu rušňovodiča,
- c) dátum skončenia platnosti preukazu rušňovodiča,
- d) vznik a zánik pracovnoprávneho vzťahu rušňovodiča.

(7) Bezpečnostný orgán je povinný zabezpečiť nepretržitý a priamy prístup k registru držiteľov preukazov rušňovodičov pre inšpektoráty práce vykonávajúce kontrolu podľa osobitného predpisu^{20e)} a pre príslušníkov Policajného zboru prostredníctvom svojho webového sídla.“.

Poznámky pod čiarou k odkazom 20a až 20e znejú:

„^{20a)} Zákon č. 275/2006 Z. z. o informačných systémoch verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

^{20b)} Rozhodnutie Komisie z 29. októbra 2009 o prijatí základných parametrov registrov preukazov rušňovodičov a doplnkových osvedčení ustanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (2010/17/ES) (Ú. v. EÚ L 8, 13. 1. 2010).

^{20c)} § 12 ods. 5 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení zákona č. 55/2019 Z. z.

^{20d)} Zákon č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

^{20e)} § 34 zákona č. 462/2007 Z. z.“.

20. V § 36 ods. 1 písm. p) sa na konci pripájajú tieto slová: „a podmienky poskytovania výhod prepravy po železničiach členských štátov združených v Organizácii pre spoluprácu železníc“.

21. V § 37 sa odsek 1 dopĺňa písmenom m), ktoré znie:

„m) spravuje a vedie register držiteľov preukazov rušňovodičov.“.

22. V § 42 ods. 2 písm. d) sa za slová „do 500 eur a“ vkladajú slová „možno uložiť“.

23. V § 44 sa odsek 1 dopĺňa písmenom d), ktoré znie:

„d) verejnej súťaže podľa § 21b až 21j.“.

24. § 44 sa dopĺňa odsekom 5, ktorý znie:

„(5) V konaní podľa tohto zákona bezpečnostný orgán vydáva a doručuje preukazy rušňovodičov podľa § 34 ods. 1 písm. a) výlučne v listinnej podobe.²⁹⁾“.

Poznámka pod čiarou k odkazu 29 znie:

„²⁹⁾ § 17 ods. 1 a § 31 ods. 2 písm. a) zákona č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e-Governmente) v znení neskorších predpisov.“.

25. Za § 46e sa vkladá § 46f, ktorý vrátane nadpisu znie:

„§ 46f

Prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 15. marca 2019

(1) Licencie na prevádzkovanie dopravy na vlečkách strácajú platnosť 15. marca 2019.

(2) Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvorené podľa tohto zákona v znení účinnom do 14. marca 2019 zostávajú v platnosti do času, na ktorý boli uzatvorené.“.

26. Príloha č. 5 sa dopĺňa deviatym bodom, ktorý znie:

„9. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 zo 14. decembra 2016, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 352, 23. 12. 2016).“.

Čl. IV

Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení zákona č. 317/2012 Z. z., zákona č. 345/2012 Z. z., zákona č. 133/2013 Z. z., zákona č. 180/2013 Z. z., zákona č. 388/2013 Z. z., zákona č. 123/2015 Z. z., zákona č. 259/2015 Z. z., zákona č. 387/2015 Z. z., zákona č. 91/2016 Z. z., zákona č. 305/2016 Z. z., zákona č. 176/2017 Z. z., zákona č. 177/2018 Z. z. a zákona č. 9/2019 Z. z. sa mení a dopĺňa takto:

1. V § 14 ods. 2 časti vety za bodkočiarkou sa slová „inak je povinný poskytnúť identifikačné údaje“ nahrádzajú slovami „inak je povinný preukázať sa dokladom totožnosti na zaznamenanie identifikačných údajov potrebných“.
2. V § 14 ods. 3 sa slová „poskytnúť identifikačné údaje“ nahrádzajú slovami „preukázať sa dokladom totožnosti na zaznamenanie identifikačných údajov“.
3. § 14 sa dopĺňa odsekom 4, ktorý znie:

„(4) Policajný zbor spolupracuje s dopravcom pri zisťovaní totožnosti cestujúceho, ktorý sa nepreukázal dokladom totožnosti podľa odseku 2. Policajný zbor je oprávnený poskytnúť dopravcovi identifikačné údaje cestujúceho v rozsahu a na účel podľa odseku 2.“.

Čl. V

Tento zákon nadobúda účinnosť 15. marca 2019 okrem čl. II a čl. III bodov 16, 19 a 21, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. januára 2020, a čl. I bodov 1, 38 až 55, 61, 62, 64, 65, 76 až 107, ktoré nadobúdajú účinnosť 16. júna 2020.

Andrej Kiska v. r.

Andrej Danko v. r.

Peter Pellegrini v. r.

