



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k Návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů
Č. J.	113/2019
DATUM ZPRACOVÁNÍ	5. prosince 2019
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	+420 225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

## OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

Svaz průmyslu a dopravy ČR dlouhodobě usiluje o koncepční řešení nejvýznamnějších problémů železniční dopravy a spolu s jeho členy předkládá níže své připomínky. Žádáme např. o doplnění definice vysokorychlostních tratí, sjednocení definic či zabránění omezování provozu.

### 1. **Požadavek na doplnění materiálu – Problematika konzervace drah**

Žádáme o **zpracování problematiky konzervace drah do této novely.**

#### Odůvodnění:

Jde o jeden z nejzásadnějších systémových problémů v oblasti drážního práva. Zpracování navíc bylo v minulosti ze strany Ministerstva dopravy ČR přislíbeno a to právě nynější novelou. V souvislosti s uvedeným je organizace SŽDC připravena poskytnout MD plnou součinnost.

**Tato připomínka je zásadní.**

### 2. **Požadavek na doplnění materiálu – Problematika doplnění zákonného zmocnění pro umožnění precizace vyhlášky č. 101/1995 Sb.**

Žádáme o **zpracování doplnění zákonného zmocnění pro umožnění precizace vyhlášky č. 101/1995 Sb.**

#### Odůvodnění:

Provozovatel dráhy při projednávání novely vyhlášky č. 101/1995 Sb., v rámci MD uplatňoval připomínky a návrhy ve vztahu k ostatním činnostem při provozování dráhy a drážní dopravy (tj. jiným než řízení drážních vozidel) a ke způsobu provádění posudkové činnosti při posuzování zdravotní způsobilosti. Návrhy byly ze strany MD odmítnuty s tím, že pro uvedenou oblast chybí zákonné zmocnění, když pro osoby vymezené pod § 1 odst. 1 písmeno c) vyhlášky č. 101/1995 Sb., má dle sdělení MD historicky chybět zákonné zmocnění a pro osoby dle § 1 odst. 1 písmeno b) vyhlášky má existovat zákonné zmocnění pouze ve vztahu k vymezení podmínek zdravotní způsobilosti těchto

osob, nikoliv již pro způsob provádění posudkové činnosti při posuzování zdravotní způsobilosti a pro další otázky upravené již stávající právní úpravou obsaženou ve vyhlášce č. 101/1995 Sb.

Dle sdělení MD měla být uvedená problematika řešena také v rámci nyní předložené novely tak, aby bylo možno v rámci vyhlášky provést změny, jak je dle praxe nutné. Žádáme proto o zákonná zmocnění, která uvedou do souladu text zákona a vyhlášky a umožní precizní úpravu problematiky v rámci vyhlášky.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

##### **3. K čl. I novelizační bod 2. § 2, odst. 14 – Základní pojmy a novelizační bod 47.**

Žádáme o doplnění Základních pojmů o pojem „**Dráhy v Evropské unii**“ v návaznosti na „**Železniční systém Unie**“.

*Návrh na doplnění:*

**„(XX) Dráhami v Evropské unii se rozumí síť železničního systému Unie, jejíž prvky jsou stanovené v příloze I směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, a na níž nebo jejích částech jsou provozovaná vozidla.“**

*Odůvodnění:*

Technická část liberalizačního balíčku se vztahuje na prvky železničního systému Unie, jak to vyplývá ze směrnice 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii a rovněž tak ze směrnice 2016/798 o bezpečnosti železnic. Obě tyto směrnice se vztahují na celý železniční systém Unie a oblast působnosti technických specifikací pro interoperabilitu se rozšiřuje i na vozidla a sítě, jež nejsou zahrnuty do transevropského železničního systému.

V nově zaváděném pojmu „**technická specifikace pro interoperabilitu**“ v § 2 odst. 14 je použitý termín „**dráhy v Evropské unii**“. Pro uživatele zákona není srozumitelné, zda dráhy v Evropské unii pokrývají obsahově síť železničního systému Unie a na nich provozovaná drážní vozidla. Je proto nezbytné stanovit, že **dráhami v Evropské unii se rozumí síť „železničního systému Unie“** a na nich nebo jejích částech provozovaná vozidla, jak jsou vymezeny ve směrnici 2016/797 o interoperabilitě. Pokud nebude vysvětlen pojem dráhy v EU, bude docházet k výkladovým nejasnostem zákona a evropského práva. Navrhuje se proto doplnit nový pojem, co se rozumí dráhami v Evropské unii.

V bodě 47. žádáme upřesnit obdobně.

**Tato připomínka je zásadní.**

##### **4. K čl. I novelizační bod 2. § 2 odst. 14 a 15 – Základní pojmy**

Žádáme o vhodnější formulaci či vysvětlení užitých pojmů (např. **technická propojenost, technická kompatibilita, technická** a **provozní kompatibilita**), případně terminologické sjednocení textu.

Odůvodnění:

Všechny tyto pojmy mají velmi obdobný, ne-li shodný význam - není důvod, aby nedošlo k termínovému sjednocení či vysvětlení rozdílnosti užití.

**Tato připomínka je zásadní.**

**5. K čl. I novelizační bod 2. § 2 odst. 19 – Základní pojmy**

**Žádáme o vyjasnění vztahu mezi držitelem drážního vozidla a dopravcem.**

Odůvodnění:

Není zřejmá jednoznačná vazba mezi držitelem drážního vozidla a dopravcem (ve smyslu zákona o dráhách). Není zřejmé, zda dopravce musí být vždy držitelem, či zda může být držitel odlišný od dopravce. Předkládáme k úvaze možnou vhodnost definice držitele s odkazem na dopravce pro propojení institutů.

**6. K čl. I novelizační bod 4 – zrušení § 3a**

**Žádáme dle výjimek z aplikace směrnic 2016/798 a 2016/797 o vyloučení uplatnění ustanovení směrnic na některé méně významné regionální tratě.**

Odůvodnění:

Žádáme dle výjimek z aplikace směrnic 2016/798 a zejména 2016/797 prověřit možnost vyloučení jejich uplatnění na některých méně významných regionálních tratích, byť jsme si vědomi toho, že uvedený proces je ve vztahu ke směrnici hraniční. Finanční dopady však budou zásadní.

**Možné řešení vidíme v rozšíření definice místních tratí, jak ji obsahuje zákon o dráhách, např. s odkazem na zákonem stanovenou maximální četnost průměrného užití infrastruktury takových drah dopravci a jejich nižší síťový význam.** Vhodným definováním by bylo reálně dosáhnout nastavení definičních kritérií pro místní tratě v zákoně tak, že by bylo možno uplatnit pravomoc členského státu dle ustanovení čl. 1 odst. 4 písmeno b) směrnice č. 2016/797 a čl. 2 odst. 3 písmeno b) směrnice č. 2016/798 a ve vztahu k těmto tratím naznačené směrnice neuplatňovat. Zejména v případě směrnice 2016/797 jde ve vztahu k méně významným dnes regionálním tratím o požadavky, které zásadním způsobem ovlivní celospolečenské úvahy stran ekonomického opodstatnění dalšího zachování provozu. Pokud by výsledkem těchto procesů bylo snižování rozsahu sítě, nepochybně by transpozicí směrnice bylo dosaženo zcela opačných výsledků, než je předpokládáno, cíl směrnice je opačný. Na snahy v uvedeném ohledu nelze rezignovat.

Shodně považujeme za reálně dosažitelné za využití pravomoci členského státu dle čl. 1 odst. 4 písm. b) směrnice 2016/797, aby vozidla provozovatele dráhy sloužící výhradně pro účely údržby infrastruktury či pro účely nasazení při mimořádných událostech byla na základě citovaného článku vyloučena z působnosti směrnice. V těchto případech jsou bezesbytku naplněny okolnosti vymezené směrnicí. Jde o vozidla vyhrazená výlučně pro místní využití, navíc se zcela specifickým a speciálním

účelem. Obdobné lze uplatnit ve vztahu k týmž vozidlům též s ohledem na čl. 2 odst. 3 písmeno b) směrnice č. 2016/798.

Text novely je nezbytné dle výše uvedených argumentů upravit a doplnit. Fiskální dopady nevyužití této výjimky by byly zcela zbytečné a velmi významné.

**Tato připomínka je zásadní.**

## **7. K čl. I novelizační bod 4. – Vymezení vysokorychlostní a konvenční dráhy**

Žádáme doplnění o problematiku **vysokorychlostní dráhy** a dopravy na této dráze.

S ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii je **nezbytné návrh dopracovat** a v návrhu novely zákona zejména:

- **nově definovat vysokorychlostní dráhy,**
- **nově definovat konvenční dráhy a**
- **stanovit podmínky pro přístup dopravců na vysokorychlostní dráhu.**

Dále je nezbytné stanovit, že dráhy celostátní i regionální jsou součástí železničního systému Unie. Dále je rovněž nezbytné rozlišit mezi **dopravou na vysokorychlostní dráze** a **vysokorychlostní osobní dopravou**, jak ji definuje směrnice č. 2012/34/EU, která je součástí čtvrtého liberalizačního balíčku. Vysokorychlostní osobní doprava je upravená v článku 3 směrnice, v bodu 36. EU podporuje rozvoj vysokorychlostní osobní dopravy a investice do vysokorychlostní dopravy a vysokorychlostních sítí. Volbu podpory vysokorychlostní dopravy ponechává směrnice na jednotlivých členských státech.

### Odůvodnění:

V ustanovení § 3a se zrušuje bez náhrady odstavce 1, který stanovoval, že celostátní dráha je součástí evropského železničního systému, jehož prvky stanovuje prováděcí předpis. Současně se ponechala stávající definice vysokorychlostní dráhy a dráhy konvenční. Takto provedená změna §3a neodpovídá technické části liberalizačního balíčku.

V současnosti jsou dráhy celostátní i dráhy regionální součástí železničního systému Unie, jehož prvky jsou stanovené v příloze I směrnice 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, pokud naplňují parametry stanovené pro jednotlivé prvky uvedené v této příloze I.

Podle přílohy I směrnice 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, železniční systém Unie zahrnuje tyto prvky:

- a) *zvláště vybudované **vysokorychlostní tratě** vybavené pro rychlosti **zpravidla 250 km/h** nebo vyšší,*
- b) *tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti, vybavené pro **rychlosti přibližně 200 km/h,***
- c) *tratě zvláště modernizované **pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie zahrnuje rovněž spojovací tratě mezi***

- vysokorychlostními a konvenčními sítěmi, průjezdy stanicemi, přístupy do terminálů, dep atd., kterými vysokorychlostní kolejová vozidla projíždějí konvenční rychlostí,*
- d) konvenční tratě určené pro osobní dopravu,*
  - e) konvenční tratě určené pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní),*
  - f) konvenční tratě určené pro nákladní dopravu,*
  - g) terminály osobní dopravy,*
  - h) terminály nákladní dopravy, včetně multimodálních překladišť,*
  - i) spojovací tratě mezi výše uvedenými prvky.*

Podle směrnice 2012/34 je „**vysokorychlostní železniční dopravou osobní železniční doprava bez zastávek mezi dvěma místy vzájemně vzdálenými více než 200 km, obecně provozovaná průměrnou rychlostí 250 km/h a vyšší na speciálně vybudovaných vysokorychlostních tratích uzpůsobených pro tuto rychlost**“.

Podmínky přístupu dopravců na vysokorychlostní dráhu lze stanovit kupř. jako povinnou soutěž dopravců o přiděl kapacity vysokorychlostní dráhy a poplatkovou regulaci přístupu na tuto dráhu. Kapacitu lze kupř. přidělit dopravci, který po splnění stanovených podmínek uspěje v soutěži, na 10 až 15 let. Není možné, aby provozování dopravy na vysokorychlostní dráze bylo omezeno přidělem kapacity vysokorychlostní dráhy na 1 rok. Provozování dopravy na vysokorychlostní dráze je ekonomicky a provozně náročné, vyžaduje vysoké investice na nákup kolejových vozidel a pro návratnost investic nemůže být pro dopravce dlouhodobě nepředvídatelné. Dopravce nemůže investovat a čekat, zda bude mít přiděl kapacity nebo ne.

Pokud nebude systém provozování dopravy na vysokorychlostní dráze právně regulován, uplatní neusazení dopravci svá práva k přístupu na infrastrukturu a vysokorychlostní doprava zůstane doménou neusazených dopravců.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **8. K čl. I novelizační bod 5. § 7 – Stavební a společné územní a stavební řízení**

Žádáme o **vypuštění textu odstavce 2** navrženého na doplnění.

Zároveň žádáme o **výslovné uvedení toho, že na již provozované prvky subsystémů se nezbytnost zajistit průkaz způsobilosti nevztahuje**, a to do doby, kdy budou modernizovány apod.

#### Odůvodnění:

Navrhujeme výslovné uvedení toho, že na již provozované prvky subsystémů se nezbytnost zajistit průkaz způsobilosti nevztahuje do doby, kdy budou modernizovány (uvedené platí též ve vztahu k § 49d). Z textu není jednoznačné, že není nutné zajistit průkaz způsobilosti též na již provozované prvky subsystémů.

K odst. 2, věta vložená za větu druhou – Upozorňujeme, že předkládané znění může znamenat, že od změny subsystému dráhy (INF, ENE, CCS) bude muset při stavbě dojít k zastavení provozu do doby

vydání průkazu způsobilosti. To může trvat až 4 měsíce dle § 49d, odst. 3 (alternativně by dráha musela být provozována jako by nové zařízení neexistovalo, tedy s výrazně nižší úrovní bezpečnosti). Není zřejmé, jak bude třeba postupovat, pokud stavbou bude dotčen jen prvek interoperability. V praxi např. modernizace přejezdového zabezpečovacího zařízení (dále také jen PZS) spočívající v náhradě původních kolejových obvodů počítači náprav (což je prvek interoperability). Následně je sice možné provozovat dráhu s vypnutým PZS, avšak ne vždy a před přejezdem to přinese jízdu vlaků sníženou rychlostí (10 km/h) se zvukovou návěstí po dobu až 4 měsíců ve dne i v noci. Dalším příkladem může být budování systému ETCS (tedy zařízení třídy A) na trati s výhradním provozem. Na základě požadavku MD jsou v rámci takových staveb navrhována proměnná návěstidla v omezeném rozsahu. Pokud nebude možno ihned provozovat systém ETCS, bude to znamenat výrazný pokles kapacity dráhy a opět výrazné snížení bezpečnosti. V obou uvedených případech si totiž nedovedeme představit po přezkoušení nového zařízení s připojenými venkovními prvky (což je logickou podmínkou pro provedení technické prohlídky a zkoušky) provoz dosavadního zabezpečovacího zařízení (původního nebo provizorního). **Žádáme vypuštění doplněného textu či přizpůsobení požadavkům praxe jiným způsobem.**

**Tato připomínka je zásadní.**

**9. K čl. I novelizační bod 9. (§ 19 odst. 2), čl. I novelizační bod 20. (§31a odst. 4) a čl. I novelizační bod 20. (§ 31b)**

Žádáme ve větě vypustit text „**drážních vozidel**“.

Zároveň žádáme **omezit absolutní právo vstupu a přístupu do staveb, pozemků a budov.**

Odůvodnění:

Z logiky úpravy vyplývá, že ten, kdo má a provozuje drážní vozidlo, je vždy dopravcem. Tedy i provozovatel dráhy, má-li drážní vozidlo, je ve vztahu k tomuto vozidlu dopravcem a plně na něj dopadá úprava uvedená u dopravce. Proto není nutné, aby existovala právní úprava povinností zvlášť ve vztahu k vozidlům provozovatele dráhy.

Není nezbytné, aby správní orgán měl paušální právo na vstup kamkoli vyjma obydlí (např. do kavárny JHMD na náměstí Jindřichova Hradce) a to i bez sebemenšího důvodu. Takový rozsah oprávnění nemá ani Policie ČR. Naznačená limitace níže je plně v souladu s čl. 18 odst. 2 Směrnice (slova - které jsou nezbytné).

Návrh na doplnění § 19 odstavce 2:

„Žadatel je povinen umožnit zaměstnanci drážního správního úřadu vstupovat do staveb, ~~drážních vozidel~~, na pozemky a do dalších prostor s výjimkou obydlí, jež vlastní nebo užívá, **je-li to nezbytné za účelem vydání osvědčení** a poskytnout mu další součinnost potřebnou k vyřízení žádosti. Lhůta pro vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy činí 4 měsíce.“

Návrh na doplnění § 31a odstavce 4:

„Žadatel je povinen umožnit zaměstnanci drážního správního úřadu nebo Agentury Evropské unie pro železnice vstupovat do staveb, drážních vozidel, na pozemky a do dalších prostor s výjimkou obydlí, jež vlastní nebo užívá, **je-li to nezbytné za účelem vydání osvědčení** a poskytnout mu další součinnost potřebnou k vyřízení žádosti.“

Návrh na doplnění § 31a odstavce 4:

„Žadatel je povinen umožnit zaměstnanci drážního správního úřadu nebo Agentury Evropské unie pro železnice vstupovat do staveb, drážních vozidel, na pozemky a do dalších prostor s výjimkou obydlí, jež vlastní nebo užívá, **je-li to nezbytné za účelem vydání osvědčení** a poskytnout mu další součinnost potřebnou k vyřízení žádosti.“

**Tato připomínka je zásadní.**

**10. K čl. I novelizační bod 9. § 19a – Změna údajů v osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy**

Žádáme **vyjasnit institut odevzdání osvědčení o bezpečnosti** dle odůvodnění.

Odůvodnění:

Nejsme si jisti způsobem aplikace tohoto ustanovení a reálným následkem jeho splnění. Pokud dojde k oznámení o změně údajů, např. provozovatel dráhy musí fyzicky odevzdat osvědčení, bude v ten moment provozovat dráhu fyzicky bez osvědčení o bezpečnosti? Není zřejmý vliv „odevzdání“ ve smyslu § 19a na platnost osvědčení, když dle § 19b je pro zneplatnění osvědčení třeba rozhodnutí.

**Tato připomínka je zásadní.**

**11. K čl. I novelizační bod 12. – § 22 odst. 2 písm. f), bod 3 a písm. h)**

Žádáme buď **vypustit slova „drážní vozidla“** nebo výslovně doplnit, že jde o drážní vozidla provozovatele dráhy.

Odůvodnění:

Provozovatel dráhy nemůže být zavázán povinnostmi k drážním vozidlům jiných dopravců, šlo by o přenášení odpovědnosti. Za vhodnější považujeme zmínku o drážních vozidlech na tomto místě vypustit. Má-li provozovatel dráhy svá vozidla, je dopravcem a váže se na něj povinnost uvedená u dopravce.

**12. K čl. I novelizační bod 12. – § 22 odst. 2 písm. f), bod 1**

Žádáme **doplnit do výčtu „dodavatele stavebních prací“**.

Odůvodnění:

Uvedené lze též chápat tak, že je podřazen pod dodavatele služeb.

**13. K čl. I novelizační bod 19. § 31a až 31d – Osvědčení dopravce**

Žádáme terminologicky sjednotit a v novele zákona používat pojem shodný s pojmem v předpisech EU, tj. „**jednotné osvědčení dopravce**“.

**Tato připomínka je zásadní.**

**14. K čl. I novelizační bod 20. § 33 odst. 3 – Prohlášení o dráze**

Žádáme vyjasnit terminologii dle připomínky níže. Buď v zákonu nově definovat „**traťový úsek**“ pokud je obsahově odlišný od „**úseku dráhy**“ nebo terminologicky sjednotit.

Odůvodnění:

Novela zákona doplňuje prohlášení o dráze o stanovení údaje, „*zda jde o traťový úsek s výhradním provozem drážních vozidel pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému nebo globálního systému pro mobilní komunikace v železničním provozu (dále jen „evropský systém řízení železniční dopravy“)*“. Zákon zavádí novou terminologii „**traťový úsek**“, který není v zákonu vysvětlen a zákon s tímto pojmem nepracuje. Zákon pracuje pouze s pojmem „**trasa vlaku na určitém úseku dráhy**“ a s pojmem „**úsek dráhy**“. Zavedení nového pojmu „**traťový úsek**“ bude způsobovat výkladové problémy.

**15. K čl. I novelizační bod 31. § 43b odst. 5 písm. d) – Údržba drážních vozidel**

Žádáme **definovat a doplnit pojem „kniha údržby“**, případně jinak vhodně doplnit.

Odůvodnění:

Pojem „**kniha údržby**“ není nikde definován a není jednoznačný. Termíny by měly být stanoveny právními, případně interními předpisy na základě právních předpisů.

**16. K čl. I novelizační bod 38. § 46s – Doba řízení drážního vozidla**

Žádáme před samotným přijetím úpravy, aby **proběhla podrobná odborná diskuse** s jednotlivými dopravci.

Odůvodnění:

Diskuse je nutná, aby se dopravci mohli na situaci připravit a aby bylo zabráněno otřesům v drážní dopravě.

**Tato připomínka je zásadní.**

**17. K čl. I novelizační bod 39. § 46s odst. 4 – Doba řízení drážního vozidla**

Žádáme o **zpřesnění definice „ukončení řízení drážního vozidla“**.

Odůvodnění:

Do tohoto pojmu je možné zahrnout i další činnosti s jízdou spojené, např. zabezpečení vozidla proti ujetí či administrativu. Předpokládáme, že zde jde o dobu „čisté jízdy“ a nikoli o jiné činnosti.



**18. K čl. I novelizační bod 38. § 46t – Školení zaměstnanců**

Žádáme o upřesnění ustanovení týkajícího se **školení zaměstnanců třetích stran**.

Odůvodnění:

Podle návrhu poskytuje školení zaměstnanců provozovatel dráhy, dopravce nebo akreditovaná osoba. Z ustanovení není zřejmé, zda dopravce nebo provozovatel dráhy poskytuje školení pouze pro své zaměstnance, nebo je oprávněn poskytovat školení i pro zaměstnance jiných dopravců nebo provozovatelů dráhy i bez nutnosti akreditaci.

**19. K čl. I novelizační bod 42. § 47 odst. 6 – Určená technická zařízení**

Žádáme obdobně jako v připomínce k bodu 5 novely (§ 7 odst. 2) **zavést možnost provozu určeného technického zařízení ihned po dokončení stavby** (případně její etapy) **a splnění podmínek bezpečného provozu**, a to až do okamžiku vydání průkazu způsobilosti.

Odůvodnění:

Vydání průkazu způsobilosti může pro dráhu při použití prvků interoperability (např. počítače náprav) trvat za 4 měsíce. To může znamenat zásadní zdržení plného provozu.

**Tato připomínka je zásadní.**

**20. K čl. I novelizační bod 44. a 45. § 49 – Mimořádné události**

Žádáme **vyjasnění textu**.

Odůvodnění:

Máme za to, že i nově navržená úprava povede k výkladovým nejednoznačnostem a udržení stávajícího nejasného stavu aplikace.

V odst. 2 nepovažujeme za vhodné a systémově správné (např. ve vazbě na jiné právní předpisy) vyjadřovat vyšší škody v EUR, když v ČR platí stále Kč.

Návrh na doplnění odstavce 1:

*„(1) Mimořádnou událostí je nehoda nebo incident, **ke kterým došlo při zamýšleném nebo nezamýšleném pohybu** které byly vyvolány zvláštní povahou provozování drážní dopravy nebo ~~nezamýšleným pohybem~~ drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a které ohrozily nebo narušily ...“*

**Tato připomínka je zásadní.**

**21. K čl. I novelizační bod 47. 49a – Vymezení pojmů a základních požadavků provozní a technické propojenosti**

Žádáme o upřesnění pojmu „**modernizace subsystému**“.

Odůvodnění:

Pojem modernizace subsystému neodpovídá článku 2 odst. 14 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii. Podstatným znakem „modernizace subsystému“ je kromě zlepšení jeho celkové výkonnosti i „**změna v technické dokumentaci, pokud dokumentace existuje**“.

**22. K čl. I novelizační bod 47. § 49b odst. 1 až 4 – Uvedení prvku interoperability na trh**

Žádáme v úpravě **zohlednit reálnou praxi**.

Odůvodnění:

Navržená úprava nezohledňuje v praxi reálný způsob schvalování elektrických výrobků a zařízení. Při zohlednění praktických poznatků z realizovaných procesů si nejsme jisti životností zákonem vymezené konstrukce.

Text například ne zcela rozlišuje význam termínů zařízení a výrobek, kdy tyto termíny na některých místech používá jakoby se shodným významem, přičemž uvedené užití není dost dobře možné. Přihlédneme-li k terminologickému odlišení pojmů dle platné legislativy (např. zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky), pak dost dobře nelze předpokládat existenci prohlášení o shodě u zařízení, jak zmiňuje např. § 47 novely, když ES prohlášení o shodě užívá právní úprava zákona č. 22/1997 Sb. v rámci ustanovení § 13 ve vazbě na výrobek. Je nutno vnímat rozdíl mezi výrobkem a zařízením. Výrobkem bude např. konkrétní světlo, zařízením pak osvětlení stanice, či zastávky, jako celý systém. Uvedené pak v budoucnu může působit aplikační problémy.

Z textu není zcela zřejmá provázanost na jmenovaný právní předpis a nejsme si jisti, zda jsou právní úpravy zákona č. 22/1997 Sb., a právní úprava zakládaná novelou vzájemně harmonizované a nejsou-li v konfliktu.

**Tato připomínka je zásadní.**

**23. K čl. I novelizační bod 47. § 49c odst. 2 – Nedodržení požadavků u prvku interoperability**

Žádáme **doplnit výslovnou povinnost drážního správního orgánu zveřejnit text rozhodnutí** dle tohoto paragrafu vhodným způsobem.

**24. K čl. I novelizační bod 47. § 49d – Uvedení subsystému tvořícího dráhu**

A) V odst. 1 žádáme **vyjasnit povinnost dokládat průkaz způsobilosti**.

Odůvodnění:

Není zřejmé, zda pro dráhu obsahující subsystémy INF, CCS, ENE je třeba jeden průkaz způsobilosti, či zda bude v takovém případě vydáván průkaz způsobilosti pro každý ze subsystémů. To je zásadní, dojde-li ke změně jednoho ze jmenovaných subsystémů na dráze. V případě vydání nového průkazu způsobilosti by pak bylo třeba opětovně dokládat splnění i u nezměněných subsystémů.

- B) V odst. 3 žádáme **doplnit odstavec tak, aby bylo možno dráhu zatímně provozovat i do doby vydání průkazu způsobilosti dráhy**. V případě subsystému CCS i bez pouhého administrativního zajištění bezpečnosti, v případě subsystému ENE také závislou trakcí.

Odůvodnění:

Návrh vyžaduje, aby do doby vydání průkazu způsobilosti dráhy byla drážní doprava zastavena nebo v případě subsystému CCS provozována pouze s administrativním zajištěním bezpečnosti (tj. pouze písemnými rozkazy) a v případě subsystému ENE provozována jen s nezávislou trakcí. Při budování systému ETCS (tedy zařízení třídy A) na trati s výhradním provozem na základě požadavku MD jsou v rámci takových staveb navrhována proměnná návěstidla v omezeném rozsahu. Pokud nebude možno ihned provozovat systém ETCS, bude to znamenat výrazný pokles kapacity dráhy a výrazné snížení bezpečnosti. V uvedených případech si nedovedeme představit po přezkoušení nového zařízení s připojenými venkovními prvky (což je logickou podmínkou pro provedení technické prohlídky a zkoušky) a provoz dosavadního zabezpečovacího zařízení (původního nebo provizorního). Návrh by tak reálně přinesl 4 měsíce omezeného provozu dráhy.

**Tato připomínka je zásadní.**

**25. K čl. I novelizační bod 47. § 49e – Schválení evropského systému řízení**

- A) Žádáme do poznámky pod čarou **doplnit odkaz na normativní akty Agentury upravující proces a formu podání žádosti** (např. Příručku pro podávání žádostí o schválení (010TSA1068 V 1.0)).

- B) Žádáme **doplnění informace o nákladech spojených s řízením před Agenturou** do důvodové zprávy.

Odůvodnění:

Důvodová zpráva nezohledňuje vliv na rozpočet v tom smyslu, že řízení před Agenturou je zpoplatněno částkou za hodinu řízení, přičemž délka řízení je neovlivnitelná a v rukou Agentury, shodně poplatky za odvolání je z pohledu subjektů z ČR zcela absurdní. V globále půjde o značný nárůst souvisejících administrativních nákladů, byť tyto budou ve vztahu k nákladům stavby zanedbatelné; proces se zásadním způsobem prodraží oproti aktuálnímu stavu. Z tohoto pohledu jsou také subjekty nových členských států EU jednoznačně diskriminovány.

- C) Žádáme **vypustit odst. 2 písm. e) a f)**.

Odůvodnění:

Žádáme vypustit s ohledem na nemožnost jejich praktického naplnění. Žádost o schválení evropského systému řízení železniční dopravy prostřednictvím jednotného kontaktního místa se podává (čl. 19 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797) již ve fázi projektu. V této fázi projektu ještě není znám dodavatel (nejsou určeny konkrétní prvky interoperability) a proto není možno vydat ES certifikát ani prohlášení o ověření a nelze splnit požadavek zákona. ES certifikát a ani ES prohlášení o ověření nepožaduje ani uvedený odstavec uvedené směrnice EU. Kromě toho návrh nedefinuje, co je „**vnitrostátní certifikát**“. Uvedené považujeme za úpravu nad rámec směrnice a máme obavy z nemožnosti následné praktické aplikace textu.

**26. K čl. I novelizační bod 47. § 49f odst. 1 písm. a)**

Žádáme sjednotit pojmy.

Odůvodnění:

TSI nehovoří o národním průkazu způsobilosti, ale užívá odlišnou terminologii.

Návrh na doplnění písmena a):

„a) **nové povolení k uvedení do provozu** ~~to~~ vyžaduje technická specifikace pro interoperabilitu,“

**27. K čl. I novelizační bod 47. § 49f odst. 1 až 4 – Obnova a modernizace subsystému**

A) V odst. 1 až 3. žádáme **oddělit posouzení nezbytnosti nového řízení a následného nového řízení.**

Odůvodnění:

U odst. 1 až 3 si nejsme jisti povahou a smyslem navrženého spojení řízení. Odst. 1 reálně spojuje „řízení“ o tom, zda je třeba nové rozhodnutí s případným následným novým rozhodnutím. Provozovatel dráhy bude muset při žádosti postupovat a dokládat vše potřebné, jako by nové rozhodnutí bylo třeba. V uvedené situaci ztrácí smysl varianta, že rozhodnutí nebude třeba, když všechny podklady pro nové rozhodnutí již provozovatel dráhy bude muset doložit pro případ, že správní orgán rozhodne o nezbytnosti nového rozhodnutí. Jeví se jako účelné vhodně oddělit posouzení nezbytnosti nového řízení a následného nového řízení, či jinak text upravit.

B) V odst. 2 žádáme **přesně vymezit, od kdy běží lhůta 4 měsíce.**

Odůvodnění:

Předpokládáme, že lhůta běží ode dne podání žádosti, nicméně text umožňuje i jiný výklad (od uplynutí 1 měsíce po dni podání žádosti).

C) V odst. 4 žádáme **zrušit povinnost odevzdat stávající průkaz způsobilosti po rozhodnutí správního orgánu** o nezbytnosti nového rozhodnutí.

Odůvodnění:

Dle návrhu se po rozhodnutí správního orgánu o nezbytnosti nového rozhodnutí má odevzdat stávající průkaz způsobilosti. To vylučuje, aby provozovatel dráhy předběžně požádal o posouzení nezbytnosti nového rozhodnutí v případě, kdy ještě nemusí být k dispozici potřebné dokumenty pro nový průkaz způsobilosti a kdy může být provozováno stávající zařízení. Proto není žádoucí odevzdat původní průkaz způsobilosti dráhy.

**Tato připomínka je zásadní.**

**28. K čl. I novelizační bod 47. § 49o – Subsystémy**

A) Požadujeme upřesnit název §49o takto: „**Subsystémy a možnost udělení výjimky z technické specifikace pro interoperabilitu**“.

B) V odst. 5 žádáme o **vysvětlení, zda odst. 5 odkazuje na odst. 3 nebo na odst. 3 písm. b).**

Odůvodnění:

Text odstavce 5 obsahuje vazbu na důvody dle odst. 3, zatímco odst. 4 obsahuje vazbu na důvody dle odst. 3 písmeno a). Nejsme si jisti, zda nejde o překlep a zda v rámci odst. 5 nemá být odkaz na odst. 3 písmeno b).

- C) **Žádáme upravit §49o odst. 5 dle odůvodnění níže a doplnění nutnosti doložení žádosti o neuplatnění technických specifikací dalšími doklady.**

Odůvodnění:

Podle článku 7 směrnice 2016/797 rozhoduje o neuplatnění technických specifikací Komise EU na základě žádosti, kterou podává členský stát. Tato žádost musí být doložená odůvodněním a výčtem alternativních předpisů, které budou uplatněny místo technických specifikací. Pokud Komise EU nerozhodne do 4 měsíců od podání žádosti, má se za to, že je žádost schválená. Pro uživatele zákona je vhodné doplnit do textu zákona, že pokud Komise EU nerozhodne ve stanovené lhůtě, je žádost schválená.

Návrh na doplnění odst. 5:

*„(5) Nemá-li být technická specifikace pro interoperabilitu dodržena z důvodu uvedeného v odstavci 3, zašle zadavatel, výrobce nebo jejich zplnomocněný zástupce drážnímu správnímu úřadu **žádost o neuplatnění technických specifikací doloženou doklady** podle příslušného předpisu Evropské unie, které obsahují vymezení důvodů neuplatnění této technické specifikace pro interoperabilitu a předpisů, které se namísto ní dodrží. Drážní správní úřad tuto **žádost doloženou doklady** bez zbytečného odkladu předá Evropské komisi. Rozhodne-li Evropská komise do 4 měsíců od obdržení **žádosti doloženou doklady**, že technická specifikace pro interoperabilitu musí být dodržena, drážní správní úřad sdělí tuto skutečnost bez zbytečného odkladu osobě, která mu zaslala doklady podle věty první; v takovém případě musí být technická specifikace pro interoperabilitu dodržena. **Pokud Evropská komise nerozhodne do 4 měsíců od předání žádosti doloženou doklady, považuje se žádost za schválenou.**“*

**29. K čl. I novelizační bod 47. § 49p odst. 3 písm. b) bod 1 a § 49w odst. 4**

Žádáme vypustit pojem „**vnitrostátní**“.

Odůvodnění:

S pojmem „vnitrostátní“ prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/250 nepracuje a není tak jednoznačně určen vzor, který má být užit. Navrhujeme případně převzít terminologii v nařízení.

**30. K čl. I novelizační bod 47. § 49r – oznámený subjekt a Přejícná ustanovení**

Žádáme doplnit Článek II Přejícná ustanovení o nové přejícné ustanovení dle odůvodnění níže, aby byla zachována **platnost oprávnění k činnosti oznámeného subjektu.**

Odůvodnění:

Podle první novely zákona o dráhách, který je ve schvalovacím procesu v Parlamentu, je rovněž oznamujícím orgánem ÚNMZ. Podle této novely zákona je však pro postup oznamujícího orgánu vztáženo nařízení (ES) č. 765/2008 a přímo podmínky stanovené ve směrnici 2016/797.

Po účinnosti první novely zákona nastane situace, že pravděpodobně dojde k postupu oznámení oznámeného subjektu vůči Evropské komisi podle první novely zákona. Je proto nezbytné do přechodných ustanovení druhé technické novely zákona stanovit, že pokud byla osoba oznámená jako oznámený subjekt vůči Evropské komisi a její oprávnění k činnosti oznámeného subjektu vzniklo na základě přechodných ustanovení první novely zákona o dráhách, je oprávnění k činnosti oznámeného subjektu platné. Na oznámený subjekt se však plně vztahují ustanovení o činnosti oznámeného subjektu a kontrole oznámeného subjektu podle tohoto zákona. Přechodné ustanovení je nezbytné, aby nebyla potřeba již oznámenou osobu znovu oznamovat Komisi podle této novely zákona.

Návrh na doplnění Článku II Přechodná ustanovení ve dvou variantách:

Varianta A

**„8. Byla-li přede dnem účinnosti tohoto zákona osoba oznámená Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví podle přechodných ustanovení zákona č. x/2019 Sb. jako oznámený subjekt vůči Evropské komisi a její oprávnění k činnosti oznámeného subjektu vzniklo na základě přechodných ustanovení zákona č. x/2019 Sb., zůstává oprávnění k činnosti oznámeného subjektu platné.“**

Varianta B

**„8. Oznamil-li Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví osobu jako oznámený subjekt vůči Evropské komisi podle přechodných ustanovení zákona č. x/2019 Sb., a její oprávnění k činnosti oznámeného subjektu vzniklo na základě přechodných ustanovení zákona č. x/2019 Sb., je oprávnění k činnosti oznámeného subjektu platné.“**

Tato připomínka je zásadní.

### **31. K čl. I novelizační bod 90. § 53b – Státní správa a státní dozor**

A) Žádáme upravit odstavce 1 s ohledem na navržené změny v rámci § 49 odst. 1.

Návrh na doplnění:

**„Drážní inspekce šetří příčiny a okolnosti vzniku vážných nehod na dráze železniční, vyjma speciální dráhy. Příčiny a okolnosti vzniku ~~jiných mimořádných událostí~~ nehod, vzniklých při pohybu vlaku, na dráhách může Drážní inspekce šetřit, je-li to vhodné s ohledem na jejich závažnost jejich dopadů do systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy, opakovanost, souslednost, nebo jejich dopady na bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy nebo požadavky provozovatele dráhy a dopravce, vyjma nehod způsobených třetími osobami nebo přírodním vlivem-Drážního úřadu nebo orgánu jiného členského státu“**

Odůvodnění:

Viz připomínka k § 49 odst. 1.

B) **Žádáme o zrušení možnosti prodloužení lhůty pro zahájení řízení správního orgánu v odst. 3.**

*Odůvodnění:*

Z pohledu provozovatele dráhy je neopodstatněné prodloužení lhůty pro zahájení řízení a jeví se jako nepraktické, když se prodlužuje doba „nejistoty“, zda správní orgán začne věc šetřit nebo ne. V prodloužení lhůty nevidíme praktický smysl. Důsledkem bude jen prodloužení doby čekání na případný výsledek šetření o právě uvedené 2 měsíce, což nepřispěje k jistotě bezpečnosti provozu.

**Tato připomínka je zásadní.**

**32. K čl. I novelizační bod 95. § 53d odst. 1 písm. d) – Státní správa a státní dozor**

**Žádáme ponechat původní text a nezavádět neomezené oprávnění Drážní inspekce zabavovat záznamová zařízení.**

*Odůvodnění:*

Nechápeme smysl změny textu, která není transpoziční. Provedená změna znamená, že DI bude moci zabavovat záznamová zařízení. V praxi si realizaci neumíme představit. Není reálně možné zajistit náhradní technologické počítače zabezpečovacích zařízení apod. V případě technologií jde zpravidla o nenahraditelná zařízení, která není možno jen tak vydat, aniž by se ohrozil další chod systému. Navrhujeme ponechat původní text.

**Tato připomínka je zásadní.**

**33. K čl. II Přejídná ustanovení, bod 4.**

**Žádáme bod 4 přepracovat a vyloučit hrozbu nových požadavků v průběhu stavby.**

*Odůvodnění:*

Nelze reálně vyloučit, že dokončení řízení dle nové právní úpravy může znamenat nové požadavky oproti těm, které byly uvedeny v rámci předchozích fází procesu povolování stavby (a to i s vědomím ustanovení nového § 49o odst. 3). V praxi provozovatel dráhy nebude muset být schopen dokončit procesy kvůli nově stanoveným podmínkám v průběhu realizace stavby dráhy, které nemohl provozovatel předpokládat. Vzniká tím riziko, že u stavby nebude možno dokončit řízení o ověření způsobilosti k užívání a jediným řešením budou např. další stavební změny nové stavby. Takové řešení je však z hlediska nutnosti hospodárného nakládání s prostředky nepředstavitelné. Nevidíme důvod pro odklon od pravidla stanoveného v rámci bodu 7 přechodných ustanovení.

**34. K čl. II Přejídná ustanovení, bod 6.**

**Žádáme o vysvětlení bodu 6.**

*Odůvodnění:*

Předkládáme k úvaze, zda není užít vadný rok 2019 na místo roku 2020. ČR požádala o prodloužení transpoziční lhůty o jeden rok. Není zřejmé, jak má provozovatel dráhy postupovat u staveb, u nichž

bylo předkládání nabídek v zadávacím řízení týkajícím se jeho zavedení do subsystému traťové řízení a zabezpečení ukončeno, nebo byla smlouva týkající se jeho zavedení do subsystému traťové řízení a zabezpečení uzavřena mezi 16. červnem 2019 a 16. červnem 2020. Provozovatel nemá o co opřít financování poplatku Agentuře Evropské unie pro železnice.

### **35. K čl. V Účinnost**

Žádáme o **odložení účinnosti o maximální možnou dobu.**

#### Odůvodnění:

Nastavená doba účinnosti je v praxi nerealizovatelná, a to s ohledem na nutné postupy dotčených subjektů a jejich nutnou interakci s třetími osobami (soutěže atd.). Navrhujeme dílčí odložení účinnosti, a to o maximální možnou dobu.

**Tato připomínka je zásadní.**