



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 další související zákony
Č. J.	82/2022
DATUM ZPRACOVÁNÍ	9. srpna. 2022
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	<a href="mailto:jsebesta@spcr.cz">jsebesta@spcr.cz</a>

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) navrhuje úpravu pojetí institutu přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy, zvážení stanovené lhůty pro provozovatele dráhy pro vyřízení žádosti dopravce a zavedení výjimek z povinností dopravců tam, kde jejich plnění není nezbytné či jejich plnění je problematické.

## KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

### 1. **K § 10a odst. 1**

Obecně vítáme návrh na zavedení institutu přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy či její části, kdy provozovaná drážní doprava je velmi omezená. Díky tomu odpadnou provozovateli dráhy, potažmo vlastníkově dráhy provozní údržbové úkony, které se promítnou ve snížených nákladech. Z tohoto pohledu se jedná o krok vpřed v podpoře železniční dopravy a nemáme tedy k němu připomínky.

Žádáme ale návrh upravit a zvolit cestu výjimek poskytovaných samotnou směrnicí, zejména v čl. 1 odst. 4 písm. a) nebo b) směrnice. Tj. např. vyjmutím dráhy z působnosti směrnice pomocí změny kategorie každé dotčené dráhy na veřejně nepřístupnou vlečku bez veřejného užívání.

Celkově je nutné ještě návrh dopracovat např. v částech § 10a, § 10b, § 18 písm. f).

#### Odůvodnění:

Bod 1, zejména písm. d) až f) přílohy I. směrnice EP a Rady 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii zahrnuje do působnosti směrnice (a tedy i TSI) obecně dráhy celostátní i regionální, z čehož vyplývá, že je není možné tímto navrhovaným způsobem z působnosti směrnice a TSI vyjmout. Mohlo by se navíc jednat o nedovolenou netarifní překážku v přístupu na trh. Dává se proto ke zvážení, zda v tomto případě nezvolit cestu výjimek poskytovaných samotnou směrnicí, zejména v čl. 1 odst. 4 písm. a) nebo b) směrnice.

Směrnice EP a Rady 2012/34 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru neobsahuje institut, který by umožňoval odepřít dopravci/žadatelé o kapacitu dráhy přístup k dráze, na niž se směrnice vztahuje, jen proto, že dráha není užívána v kvalifikovaném rozsahu. Aby se ČR vyvarovala rizika impeachmentu, dáváme ke zvážení, zda dotčené tratě buď nevyjmout z působnosti směrnice 2012/34

např. cestou jejího čl. 2 odst. 3, 3a, 3b nebo odst. 4. Avšak i tak by zůstalo zachováno právo nákladních i osobních dopravců na otevřený přístup k dráze podle čl. 10 odst. 1 a 2 směrnice 2012/34.

**Vhodnější variantou, jak tyto dráhy vyjmout z působnosti směrnice, je tak změna kategorie každé dotčené dráhy na veřejně nepřístupnou vlečku bez veřejného užívání.** Teprve takové veřejně nepřístupné vlečky, na které by se směrnice 2012/34 proto vůbec nevztahovala, by bylo možné podřídit procesu přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy podle § 10a s tím, že obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy podle § 10b by doprovázela změna její kategorie na kategorii, kterou dráha měla před přerušením provozuschopnosti podle § 10a.

Bylo by velmi žádoucí, kdyby návrh rozlišil kategorii celostátní a regionální dráhy na jedné straně a kategorii vleček na straně druhé, protože takto zohledňuje dráhy, kde se provozuje drážní doprava zejména dle JŘ a nikoli např. veřejně nepřístupné vlečky (kde např. není ani žádné zařízení služeb ani nedochází k žádnému „pohybu“).

Připomínka se přiměřeně vztahuje i na fialově označený odstavce, byť nelze vyloučit změny směrnice 2016/797 resp. směrnice 2012/34 účinné v době účinnosti tohoto odstavce, tj. po 6. červnu 2026.

K tomu přistupuje faktické zrušení drah celostátních a regionálních v případě přijetí původního návrhu, protože podmínky jejich obnovy provozuschopnosti jsou za respektování TSI fakticky nesplnitelné.

**Tato připomínka je zásadní.**

## **2. K § 10a odst. 3**

Žádáme do výčtu subjektů, které mohou podávat závazné stanovisko, přidat kromě krajů a obcí také ministerstvo dopravy

Odůvodnění:

Pokud jde o nesouhlasné (závazné) stanovisko kraje nebo obce, stejná práva by měli mít všichni objednatelé veřejných služeb, tedy i stát cestou ministerstva dopravy a zahraniční objednatelé (s ohledem na čl. 1 odst. 2 druhý pododstavec nařízení EP a Rady 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících).

**Tato připomínka je zásadní.**

## **3. K § 10a odst. 4 písm. b)**

Viz připomínka k institutu přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy.

## **4. K § 10a odst. 5 písm. a)**

Viz připomínka k institutu přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy. Směrnice EP a Rady 2012/34 nedovoluje nezpracovávat prohlášení o dráze pro dráhu, na kterou se směrnice vztahuje.

## **5. K § 18 písm. f)**

Navrhujeme písm. f) smazat bez náhrady.

### Odůvodnění:

Viz § 17 odst. 3 ZoD – úřední povolení nezanikne, ale bude změněno dle § 17 – pokud dochází k přerušení, tak není důvod a je nelogické úřední povolení automaticky zrušit. Po uplynutí daného přerušení nebude důvod žádat o nové úřední povolení, ale pouze o jeho změnu. Přerušení provozu a provozuschopnosti lze již nyní podřadit pod stávající znění § 17 odst. 1 písm. f) ZoD (další podmínky provozování, přičemž další podmínkou bude právě přerušení provozování a provozuschopnosti dráhy.).

**Tato připomínka je zásadní.**

## **6. K § 34b**

Žádáme zvážit stanovené lhůty pro provozovatele dráhy pro vyřízení žádosti dopravce.

### Odůvodnění:

Provozovatel dráhy nemá stanovenou žádnou lhůtu pro vyřízení žádosti dopravce a není ani jasné, za jakým účelem se tato kapacita dráhy žádá. V případech, kdy je třeba zavést operativně vlaky pro zajištění běžného provozu (pomocné lokomotivy, náhradní vlaky při nepravidelnostech všeho druhu) nebo v případech vyvolaných výlukami (omezení infrastruktury), dopravce nemá jistotu, zda a kdy bude kapacita dráhy přidělena. Je žádoucí stanovit lhůtu pro provozovatele dráhy, aby měl dopravce větší jistotu.

**Tato připomínka je zásadní.**

## **7. K § 36 odst. 1 písm. a)**

Žádáme umožnit zveřejňování smluvních přepravních podmínek v případě operativních změn pouze na webu dopravce.

### Návrh nového znění § 36 odst. 1 písm. a):

*„a) provozovat veřejnou drážní osobní nebo nákladní dopravu podle jízdního řádu, a tarifu a předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek v ~~Přepravním a tarifním věstníku~~,“.*

### Odůvodnění:

Přepravní a tarifní věstník je vydáván ve čtrnáctidenním cyklu a v případě operativních změn není možné zajistit dostatečnou flexibilitu. Problematika byla diskutována se zástupci ministerstva dopravy, přičemž byl s návrhem vysloven předběžný souhlas. Změnou znění pro dopravce nezanikne povinnost vyhlášovat smluvní přepravní podmínky, nicméně vyhlášení proběhne prostřednictvím zveřejnění na webu dopravce bez nutnosti zasílat je na ministerstvo dopravy. Navržená úprava nekoliduje s ustanovením žádného jiného právního předpisu ČR ani EU.

Tato připomínka je zásadní.

**8. K § 36 odst. 1 písm. d)**

Žádáme ustanovení upravit tak, aby respektovalo situaci, kdy je veřejná osobní doprava provozována na vlečce.

Návrh nového znění § 36 odst. 1 písm. d):

*„d) umožnit cestujícímu zakoupit si jízdní nebo přepravní doklad po nástupu do vlaku provozovaného na dráze celostátní, regionální, ~~nebo~~ místní **nebo vlečce** bez úhrady dodatečných nákladů, nezajistil-li možnost zakoupit si tento doklad jinak než vzdáleným přístupem před nástupem do vlaku,“*

Odůvodnění:

Z § 23 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, plyne, že veřejnou osobní dopravu lze provozovat i na vlečce.

Tato připomínka je zásadní.

**9. K § 36a odst. 1**

Žádáme doplnění vyjmutí z uplatňování nařízení městské, příměstské a regionální osobní spoje (viz čl. 2 odst. 6 písm. a)) dle odůvodnění.

Odůvodnění:

Dopravci již dnes naplňují (a budou nadále naplňovat) velké množství důležitých ustanovení nového nařízení 782/2021, která je podle čl. 2 odst. 6 písm. a) možné vyjmout. Z těch nejdůležitějších lze uvést např. čl. 18 – 20 (náhrada jízdného, přesměrování, odškodnění a pomoc), které plní u všech typů spojů (s výjimkou historických a turistických spojů). Přesto však navrhujeme využít možnosti požádat o vyjmutí městských, příměstských a regionálních spojů dle čl. 2 odst. 6 písm. a), a to zejména pokud jde o následující ustanovení.

**Čl. 6. – Jízdní kola:** Stanovuje se povinnost mít odpovídající počet míst pro kola (4) u nových či významně modernizovaných vozidel za předpokladu, že nejsou vypracované plány uvedené v odst. 5. Tento článek lze vyjmout u městských a příměstských spojů. Městské a příměstské spoje ve většině případů slouží k dojíždění cestujících za prací a do škol, z tohoto důvodu by (zejména v dopravní špičce), měli dopravci mít možnost rozhodovat se na základě reálné poptávky.

**Čl. 9 (a příloha II Nařízení) – Cestovní informace:** Dle přílohy II by dopravci měli poskytovat informace o dostupnosti kapacity a podmínky přístupu pro jízdní kola. To však není možné splnit z důvodu variability souprav na regionálních spojích (není provozována unifikovaná flotila). Rovněž kapacita se odvíjí od velikosti přepravovaného kola a zařazení počtu vagonů vhodných pro přepravu kol. Tento požadavek lze plnit jen u spojů s povinnými rezervacemi pro kola. V regionální, městské a příměstské dopravě se místa pro kola nerezervují (byl by to nesmyslný požadavek), a proto nelze předem kapacitu nijak specifikovat (a to ani před cestou, ani během cesty). Informační povinnost nelze plnit u neobsazených zastávek, kde

není pokladna, staniční personál ani rozhlas. Zastávky a stanice jsou ve vlastnictví provozovatele dráhy, tudíž na nich dopravci nemohou budovat konstrukce typu nástěnky, kde by mohly být obsaženy některé typy cestovních informací. Z nařízení není jasné, jaké druhy informačních kanálů může dopravce využít a zda v neobsazených stanicích postačí ke splnění informační povinnosti webová stránka či aplikace dopravce (případně call centrum). Z výše uvedených důvodů je namístě požádat o výjimku.

**Čl. 18 – 20 (náhrada jízdného, přesměrování, odškodnění a pomoc):** Dopravci tato ustanovení v naprosté většině bez výhrady plní u všech typů spojů s výjimkou historických a turistických spojů. Problematické jsou ale tyto články v kontextu dopravy zasmulvněné kraji v rámci jejich vlastního integrovaného dopravního systému. V tomto smyslu se kraje snaží, aby dopravci nesli plnou finanční odpovědnost vůči cestujícímu za plnění povinností vyplývajících z čl. 18 – 20, ačkoliv finanční náhrada za služby nepokrývá vždy výdaje za odškodnění a pomoc cestujícímu a služba se tak stává finančně neúnosná. Z tohoto důvodu by dopravci uvítaly výjimku, kterou by uplatňovaly jen vůči (v tomto ohledu problematickým) tarifům IDS.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **10.K § 36a (odst. 3)**

Žádáme doplnění vyjmutí z uplatňování nařízení mezinárodní osobní spoje v případě částečného provozu mimo EU (viz čl. 2 odst. 6 písm. b)) dle odůvodnění.

Návrh znění nového odst. 3:

**„(3) Na provozování mezinárodní osobní železniční dopravy, jejíž podstatná část, včetně nejméně jedné zastávky podle jízdního řádu, je provozována mimo Unii, se přímo použitelný předpis Evropské unie upravující práva a povinnosti cestujících v železniční přepravě<sup>17)</sup> nepoužije.“**

Odůvodnění:

Ustanovení § 36a odst. 3 návrhu zákona představuje legislativní opatření, jímž dochází k využití fakultativního ustanovení obsaženého v čl. 2 odst. 6 písm. b) nařízení (EU) 2021/782, podle něhož členské státy Evropské unie mohou vyjmout z uplatňování nařízení (EU) 2021/782 mezinárodní osobní železniční spoje, jejichž podstatná část, včetně nejméně jedné zastávky podle jízdního řádu, je provozována mimo Unii.

Pojem „*mezinárodní osobní železniční spoj*“ je v nařízení (EU) 2021/782 definován jako osobní železniční spoj, který překračuje alespoň jednu hranici členského státu a jehož hlavním účelem je přepravit cestující mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech nebo v členském státě a ve třetí zemi.

Hlavním cílem nařízení (EU) 2021/782 je poskytnout cestujícím v Evropské unii stejnou úroveň ochrany jejich práv a zlepšit tak železniční přepravu osob v EU. Při železniční přepravě mimo Unii nelze vždy plně zajistit veškeré požadavky nařízení (EU) 2021/782, kdy v třetích zemích nemusí být zajištěna kompatibilní technická vybavenost, která by umožňovala elektronicky čitelnou výměnu dat pro systémy železniční přepravy, jako tomu je v zemích EU. Dopravci při provozování mezinárodních osobních železničních spojů mimo Unii nemusí tak být včas informováni o výlukách a změnách jízdních řádů mimo Unii. V neposlední

řadě hraniční kontroly při cestách mimo Schengenský prostor, což se váže zejména k železniční přepravě mimo Unii, mohou způsobovat časově nepředvídatelné zpoždění vlaku mimo kontrolu dopravce, které nelze jednoduše zapracovat do jízdních řádů vlaků. Z toho důvodu členské státy obdržely možnost udělit výjimky pro dopravní spoje, u nichž je podstatná část provozována mimo Unii.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **11.K § 52 odst. 6**

V řadě zde normovaných případů může být důvodem (původcem) pochybení dopravce vůči cestujícímu třetí subjekt – např. provozovatel dráhy, z jehož viny dojde k situaci, která způsobí diskomfort cestujícím.

Není dále zcela zřejmé, jak se bude interpretovat vágní pojem jako např. „*vynaložení veškerého potřebného úsilí*“ (odst. 6 bod 17). Současně nelze považovat za přiměřenou výši příp. pokuty (do 1 mil. Kč) u jednotlivých skutkových podstat za porušení povinností nově zavedených v odst. 6 (za mnohé typicky např. u nesplnění povinnosti dané bodem 13).

**Tato připomínka je zásadní.**