



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.	GŘ/49/SHP/2018
DATUM ZPRACOVÁNÍ	18. července 2018
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	+420 225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

Svaz průmyslu a dopravy České republiky spolu se svojí členskou asociací Svazem dopravy České republiky si uvědomuje, že implementace směrnic EU je povinná, je ale nezbytné připomenout, že směrnice stanovují pouze mantinely pro členské státy. **Při implementaci je důležité dbát na poměry členského státu, včetně ústavního pořádku, a podle toho nastavit zákonné předpisy.** Samozřejmostí musí být zjištění, zda již podobný předpis upravující danou oblast neexistuje. SP ČR a SD ČR se obávají, že tuto myšlenku předchází a ani současně připravovaná novela nereflektuje. **Dále upozorňujeme, že i kvůli chystané liberalizaci železniční osobní dopravy je třeba vyřešit řadu problémů, na které v materiálu níže upozorňujeme.** Níže přikládáme naše konkrétní připomínky k jednotlivým částem návrhu.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY KE ZMĚNĚ ZÁKONA O DRAHÁCH (NOVELA ZÁKONA Č. 266/1994 SB.)

Připomínka č. 1 - K § 2

Navrhujeme **§ 2 Základní pojmy** rozšířit o závazný výklad pojmů „**železniční doprava**“ a „**železniční přeprava**“. Dále pak o termín „**podnikatel**“ a „**dopravce**“.

Odůvodnění:

Novela zákona o dráhách obsahuje obecné pojmy, které by obzvláště u některých ustanovení mohly vyvolat značnou nejasnost, nebo dokonce nepřiměřený či příliš široký výklad. Jedná se například o pojem:

- (i) **podnikatel** – tento termín v zákoně o dráhách vymezen není, může se tak jednat o jakéhokoliv podnikatele. Dopady užití tohoto termínu jsou nepřiměřeně široké;
- (ii) **dopravce** – u některých ustanovení může vyvstat otázka, zda je myšlen pouze dopravce, který má licenci pro výkon drážní dopravy v ČR, nebo je tím myšlen jakýkoliv dopravce (např. § 42a připravované novely).

Připomínka č. 2 - K § 2, odst. 6

Žádáme **úpravu definice kombinované dopravy**.

Navrhované znění:

„(6) Kombinovanou dopravou se **v rámci zákona o dráhách** rozumí nákladní přeprava využívající při jedné jízdě ~~kromě železniční dopravy i silniční nebo vodní dopravu~~ **doprava po dráze, během níž je náklad**

přemístován s využitím přepravních prostředků kombinované přepravy umožňujících jejich mechanizované překládání a uložení v dopravních prostředcích jiných dopravních oborů.

Odůvodnění:

Dosavadní úprava vychází z jedné z řady existujících mezioborových definic a pro popis dějů v železniční dopravě nemá význam. Mimo to lze (s použitím konkrétních případů) univerzální platnost dosavadní úpravy zpochybnit. Pro řešení specifických otázek (např. definice vlaku kombinované dopravy jako součásti samostatného obchodního segmentu nebo vymezení předmětu podpory ekologicky šetrnějšího způsobu dopravy) není relevantní, zda během „jedné jízdy“ dojde k přeložení zásilek na dopravní prostředky různých oborů nebo se celá přeprava uskuteční po železnici; důležité je, že náklad je umístěn v přepravních prostředcích (kontejnerech, silničních návěsech ložených na drážní vozidla), které umožňují intermodální použití.

Přípomínka č. 3 - K §2 odst. 9

SP ČR spolu se SD ČR požaduje **doplnit** mezi zařízení služeb také **zastávku**.

Navrhované znění:

„(9) *Zařízením služeb se rozumí železniční stanice, **zastávka**, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která slouží k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce.*“

Odůvodnění:

V definici §2 odst. 9 **chybí pojem zastávka** (dle TNŽ 01-0101 Názvosloví Českých drah - Oblast: doprava a řízení provozu). §23d odst. 5 pak odkazuje na prováděcí právní předpis, kde se nachází „Členění zařízení služeb a jejich provozních součástí“.

Přípomínka č. 4 - K § 2 odst. 12 (Novelizační bod I.4.)

SP ČR žádá **vyškrtnutí „zpracování prohlášení o dráze“ a další úpravy dle odůvodnění níže.**

Odůvodnění:

V rozporu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod se novelizačním bodem omezuje vlastnické právo provozovatele dráhy, jehož hlavní činností je provozování drážní dopravy, nad míru vyžadovanou veřejným zájmem na ochraně hospodářské soutěže, kvůli němuž čl. 7 směrnice 2012/34 již ve znění před účinností směrnice 2016/2370, toto vlastnické právo omezil.

Čl. 7 odst. 1 směrnice 2012/34 považuje za hlavní funkce, tedy činnosti, kterými by mohl být ohrožen nadepsaný veřejný zájem, „rozhodování o přidělení trasy vlaku“ a „rozhodování o zpoplatnění infrastruktury“. Čl. 7 odst. 2 a 3 pak při jejich vykonávání hovoří o kapitole IV. oddílech 2 a 3 směrnice, upravujících dle svého názvu „poplatky za infrastrukturu a služby“ a „přidělování kapacity infrastruktury“, **nikoliv ale zpracování prohlášení o dráze**, které coby zprávu o síti upravuje oddíl 1 kapitoly IV.

Definici hlavních funkcí v čl. 7, obsaženou ve směrnici 2012/34, a tedy nezavedenou, jak posuzovaný návrh novely tvrdí, až směrnicí 2016/2370, transponoval již do § 32 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., zákon č. 319/2016 Sb. Ani legislativně tedy není důvod úpravu měnit.

Návrh zvýší náklady všech dopravců o DPH a přiměřený zisk pro osobu, která takto nadměrně definovanou hlavní funkci, rozšířenou v rozporu se směrnicí o zpracování prohlášení o dráze, bude pro dopravce, který současně provozuje dráhu, vykonávat. V případě veřejných služeb v přepravě cestujících se toto navýšení promítne do výdajů objednatelů za kompenzace, a to tím spíše, že s nimi usnesení vlády z 9. 3. 2016 č. 191 o financování regionální železniční dopravy nepočítá.

Tato připomínka je zásadní.

Připomínka č. 5 - K § 7, odst. 2 (Novelizační bod I.7.)

Požadujeme úpravu tím způsobem, aby **průkaz způsobilosti UTZ nebyl podmínkou zahájení zkušebního provozu.**

Odůvodnění:

V uvedeném případě zákonodárce navrhuje, aby před zahájením zkušebního provozu, byl již vydán průkaz způsobilosti určeného technického zařízení (UTZ), což v praxi bude znamenat, že tento průkaz bude vydán, aniž vůbec bylo prověřeno, že UTZ funguje.

Připomínky k vlečkám přikládáme ve dvou variantách:

Připomínka č. 6 - K § 22a odst. 1 (Novelizační bod I.8.)

Kvůli právní jistotě navrhuje namísto předloženého **novelizačního bodu I.8.** jeho **vypuštění bez náhrady.**

Navrhované znění novelizačního bodu:

X. V § 22a se **odstavec 1 zrušuje.** Dosavadní odstavce 2 až 4 se označují jako odstavce 1 až 3.

Odůvodnění:

Účelem omezení vlastnického práva tím, že se vlečka učiní veřejnou, resp. veřejně užívanou, je ochrana hospodářské soutěže. **Veřejnou, veřejně užívanou tedy musí být v zásadě jen ta vlečka, která má povahu nezbytného zařízení,** „essential facility“ tak, jak je definuje § 11 odst. 1 písm. f) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hosp. soutěže. Navrhovaná úprava omezuje vlastnické právo vlastníků vleček více než vyžaduje uvedený veřejný zájem, pročež je v rozporu s čl. 11 odst. 4 Listiny.

Z § 3 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v dosud účinném znění (dále jen „ZoD“), plyne, že **obecně je vlečka dráhou neveřejnou,** jelikož má sloužit **vlastní potřebě** svého provozovatele nebo jiného podnikatele, **a neslouží tedy** jako dráha celostátní/regionální **veřejné železniční dopravy** (viz § 3 odst. 1 písm. a) a b) ZoD). **Navrhovaná novela naopak činí z vlečky obecně dráhu veřejně přístupnou a pouze ve výjimečných případech ji považuje za neveřejnou. § 22a odst. 1 se tak dostává do kontradikce k § 3 odst. 1 písm. d).**

Návrh odporuje i textu směrnice 2012/34: Podle návětí přílohy I. **nepředstavují vlečky součást železniční infrastruktury, kterou by jejich provozovatel byl povinen dle čl. 13 odst. 1 směrnice poskytovat všem železničním podnikům.** Je **povinen jim poskytnout k užívání jen ty vlečky, které zajišťují traťový přístup k zařízení služeb** podle návětí odst. 2 přílohy II a čl. 13 odst. 2 směrnice 2012/34. **Jen v tomto rozsahu považuje evropský zákonodárce za nezbytné omezit vlastnické právo vlastníka vlečky pro ochranu soutěže na trhu přepravních služeb.**

K písm. a): Nejsou věcné, ani právní důvody, **proč by ostatní odvětví ekonomiky měla být z této definice veřejně nepřístupné vlečky vyloučena.** Úprava tak v rozporu s čl. 11 odst. 1 Listiny **nedůvodně rozlišuje mezi vlastníky vlečky podle odvětví ekonomiky,** a tak podle odvětví z některých vleček činí vlečku veřejně přístupnou a z ostatních veřejně nepřístupnou, aniž by to **z hlediska ochrany hospodářské soutěže a užívání vleček mělo opodstatnění.** Není tedy důvod, aby veřejně nepřístupnou nebyla i vlečka zemědělského areálu či lesnického areálu, kde nedochází ke zpracování, ale jen k uskladnění zemědělských, lesních či lesnických produktů nebo produktů v lesnictví či zemědělství využívaných, např. osiv nebo hnojiv.

K písm. b): Obdobně není důvodné, aby se rozlišovalo mezi vlastníkem a provozovatelem vlečky. Ustanovení je současně v rozporu s § 3 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v dosud účinném znění, který hovoří o provozovateli dráhy a který neveřejnost vlečky neomezuje jen na jejího provozovatele, nýbrž tím, že a contrario § 3 odst. 1 písm. a) a b) neslouží veřejné dopravě. Tzn., že v závislosti na rozhodnutí svého provozovatele může sloužit jakémukoliv množství dalších podnikatelů od něj odlišných, ale nemusí být poskytnuta k užívání komukoliv v rozporu s vůlí svého provozovatele.

K písm. c): Pokud bude mít vlečka povahu nezbytného zařízení ve smyslu § 11 odst. 1 písm. f) zák. č. 143/2001 Sb., ale její provozovatel uzavře smlouvu jen s jedním dopravcem nebo jím bude sám, tak ostatní dopravce z užívání vyloučí. Veřejnost vlečky nemůže být dána rozhodnutím svého provozovatele o tom, s kolika dopravci uzavře smlouvu o provozování dráhy, nýbrž jen její povahou coby nezbytného zařízení.

Tato připomínka je zásadní.

Připomínka č. 7 - K § 22a odst. 1 (Novelizační bod I.8.)

Žádáme změnu definice veřejně nepřístupné vlečky (oproti navrženému znění) dle návrhu níže:

„§ 22a

(1) Vlečka je veřejně nepřístupná, pokud

- a) je součástí ~~areálu využívaného v těžebním, zpracovatelském nebo energetickém průmyslu~~ **průmyslového areálu,***
- b) slouží výhradně potřebě svého vlastníka **nebo jiné osoby,** nebo*
- c) na ní provozuje drážní dopravu pouze jeden dopravce.“*

Odůvodnění:

Navrhovaná novela na rozdíl od současného znění zákona o dráhách nově definuje veřejně nepřístupnou vlečku.

I když směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „**Směrnice**“) nikde jednoznačně nevymezuje / nekategorizuje vlečky, definuje však, na jaké tratě se Směrnice vztahuje, tj. definuje, co je železniční infrastrukturou, z níž soukromé vlečky jednoznačně vyčleňuje, aby nedocházelo k jejich zbytečnému zatěžování povinnostmi, které Směrnice stanovuje (srov. recitál (12) nebo Příloha I. Směrnice – citace: „**Železniční infrastruktura zahrnuje níže uvedené položky, pokud jsou součástí stálé železniční cesty, včetně pomocných kolejí, avšak s výjimkou tratí uvnitř železničních dílen, dep nebo vozoven a soukromých železničních přípojek nebo vleček...**“).

Domníváme se tak, že rozsah vleček, na něž nebude dopadat režim zákona o dráhách, by měl být širší, než jak je navrhováno, resp. by se zákon o dráhách neměl vztahovat na všechny soukromé vlečky, což je v souladu

také se Směrnicí, jak je shora uvedeno. Pokud se totiž správně nevymezí kategorie drah, na které se mantinely Směrnice vztahují, **bude mít dopad Směrnice absurdní rozměr**. Bez zapracování shora uvedeného, si dovoluujeme k aktuálně navrhovanému znění uvést následující změny.

V předložené důvodové zprávě, jakožto rovněž v důvodové zprávě k zákonu č. 319/2016 Sb., schází odůvodnění, proč se zákonodárce vymezuje pouze na tři průmyslové areály (tj. těžební, zpracovatelský a energetický), když samotná Směrnice v recitálu (12), jenž byl jedním z hlavních důvodů pro rozdělení vleček na veřejně přístupné a nepřístupné, **hovoří (a to navíc pouze příkladem) o vlečkách a tratích v soukromých průmyslových zařízeních**. Dle našeho názoru se jedná o neúplnou transpozici Směrnice, která by mohla vést k diskriminaci podnikatelů, jež provozují vlečku ve zbývajících neuvedených průmyslových areálech. **Z tohoto důvodu by měla být veřejně nepřístupná každá vlečka, která se nachází v jakémkoli průmyslovém areálu**. Návrh změny u písm. b) v sobě reflektuje běžnou praxi, kdy vlečky jsou mnohdy pronajaty jiným osobám. Touto změnou by se odstranila nejasnost, zda i přes nájem vlečky by bylo považováno, že vlečka slouží výhradní potřebě svého vlastníka, když ten by z nájmu mohl čerpat například určitou výši zisku.

Tato připomínka je zásadní.

Připomínka č. 8 - K § 22b odst. 1 a § 32a odst. 5 (Novelizační bod I.15. a I. 35.)

Omezit jednání členů statutárních a kontrolních orgánů nebo vedoucích zaměstnanců lze jen zákonem, nikoliv interním předpisem, byť na základě zákona – viz čl. 2 odst. 3 Listiny. Pokud by dotčená právnická osoba předpokládaný interní předpis nevydala, pak uvedení členové mohou jednat diskriminačně.

Naopak, pokud by takové omezení v jednání dotčených osob stanovil přímo zákon, bylo by právní jednání v rozporu s ním podle § 580 odst. 1 zák. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, neplatným.

Připomínka č. 9 - K § 23, odst. 1, písm. c) a d)

Navrhujeme slova „sjednávat“, „sjednanou“ nahradit slovy „stanovit“, „stanovenou“.

Odůvodnění:

Viz směrnici 2012/34/EU, čl. 29.1, čtvrtý odstavce a čl. 7.1b).

Připomínka č. 10 - K § 23 odst. 1 písm. h) (Novelizační bod I.18.)

Požadujeme novelizační **bod vypustit či vyřešit jím vyvolané problémy** dle odůvodnění níže.

Odůvodnění:

Rozpor s § 20 odst. 1 a 2 ZoD, který obdobné povinnosti stanoví vlastníku, a to jakékoliv dráhy, nikoliv provozovateli, a to jen celostátní/regionální dráhy a veřejně přístupné vlečky (dále jen „veřejná dráha“).

Navíc ZoD **postrádá mechanismus, jak přimět vlastníka dráhy, aby ve smlouvě o provozování dráhy s provozovatelem k takové výstavbě, modernizaci, údržbě a opravám svolil**. Provozovatel veřejně dráhy, resp. vlastník **by neměl být limitován jejími technickými parametry, nýbrž požadavky dopravců, resp. objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících (viz i nově navrhovaný § 24 odst. 1 zák. č. 77/2002 Sb.)**. Jestliže cenový výměr neumožňuje jejímu provozovateli zahrnout do ceny za užití veřejné dráhy přiměřený zisk, ale jen ekonomicky odůvodněné náklady, měl by mít SFDI pro dodržení nové povinnosti provozovatele veřejné dráhy dle § 23 odst. 1 písm. h) ZoD povinnost mu poskytnout dotaci podle § 2 odst. 1 písm. b) zák.

č. 104/2000 Sb., o SFDI. Současně by měl být **upraven § 2 odst. 3 zák. č. 104/2000 Sb. tak, aby nadále v právu na dotaci nediskriminoval žadatele podle vlastnické struktury nebo právní formy**, jelikož ZoD resp. směrnice 2012/34 nerozlišuje provozovatele dráhy dle vlastnické struktury či právní formy.

Tato připomínka je zásadní.

Připomínka č. 11 - K § 23, odst. 4, písm. b)

Navrhujeme sousloví „*sankčních platbách za narušení*“ nahradit souslovím „**systemu sankcí za narušení**“.

Připomínka č. 12 - K § 23, odst. 4, písm. d)

Navrhujeme sousloví „*týkajících se sankčních plateb*“ nahradit souslovím „**týkajících se sankčního systému**“.

Připomínka č. 13 - K § 23b, odst. 3

Žádáme upravit odstavce 3 tak, aby se předpokládaná omezení na trati počítala souhrnně dle odůvodnění níže.

Navrhované znění:

„(3) Provozovatel dráhy zpracuje návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části z důvodu provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy a činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy nebo na dráze nebo jiných činností ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze, **jde-li o stavby se stavebním povolením nebo v ostatních případech**, překračuje-li předpokládaná doba omezení v souhrnu 24 hodin. Návrh plánu obsahuje alespoň vymezení časového období, na které je plán zpracováván, počtu, umístění a předpokládané doby trvání jednotlivých omezení a jejich důvodů a **nediskriminačního předpokládaného rozsahu omezení provozování drážní dopravy dopravců** na dráze.“

Odůvodnění:

Aktuální účinné znění § 23b odst. 3 může být využíváno provozovatelem dráhy k obcházení zákona tím, že stavba dle stavebního povolení je rozdělena na jednotlivé etapy výstavby podle technologických postupů a činností, které budou realizovány a ve správním řízení je ÚPDI žádán o souhlas s konáním výluk pouze u etap, které splňují podmínku nepřetržitosti 24 hod. Tím nastává situace, že provozování dráhy je omezeno či zastaveno v řádu desítek až stovek dnů, ale souhlas s konáním výluky je z toho ÚPDI udělen pouze pro etapy, které splňují podmínku nepřetržitosti. O ostatních, byť zásadně zasahují do zajišťování provozování drážní dopravy v době přepravních špiček, nejsou objednatelé ani ÚPDI s dostatečným předstihem seznamováni, nemají tak možnost případných námitek či návrhů řešení dopravních modelů. Stejně tak dochází k případům, kdy s ohledem na podmínku nepřetržitosti je výluka uměle prodlužována formou denních výluk. Současně nyní účinné znění znamená zhoršení stavu projednávání a vydání souhlasného stanoviska s omezením či zastavením provozování dráhy či drážní dopravy s drážním správním úřadem oproti znění zákona, platnému do 31. 3. 2017, kdy souhlasu s omezením či zastavením provozování dráhy podléhaly všechny výluky se stavebním povolením (tj. rekonstrukce a modernizace dráhy) bez omezení doby trvání. Nediskriminační stávající praxe, kdy SŽDC zaměňuje sdělení předpokládaného rozsahu omezení provozování drážní dopravy na konstatování procentuálního snížení kapacity dráhy, není pro přípravu a zpracování

opatření zejména osobních dopravců a jejich projednání s objednateli dostačující. Je nezbytné zajistit podporu pro aplikaci § 21a vyhl. 173/1995 Sb.

Stávající praxe znamená, že v rámci plánu výluk jsou, bez ohledu na skutečnost, že jde o jednu akci/stavbu, vedeny pro potřeby přípravy plánu výluk pod samostatným číslem výluky jednotlivé části (etapy) stavby/činnosti, které jsou pak následně zahrnuty v jednom ROV (věcně spolu souvisí). Tato skutečnost vede k tomu, že v rámci projednávání plánu omezení provozování dráhy s objednateli a dopravci a následně podané žádosti o rozhodnutí mají jak dopravci a objednatelé, tak následně ÚPDI výrazně zhoršenou možnost a) komplexně posoudit dopad takto plánované stavby a b) připravit relevantní opatření k minimalizaci dopadu takového omezení. Omezení či zastavení provozování dráhy, které nepřesáhne souvislou dobu trvání 24 hod., pak nemusí být projednáváno, mimo případy, kdy SŽDC usoudí na potřebu VNJR, vůbec, ačkoliv se jedná o omezení, která mohou výrazně narušit či omezit provoz železniční dopravy. Jedná se např. o denní výluky trvající po celý měsíc.

Situace v plánování a projednávání omezení provozování dráhy a s tím souvisejícího omezení či zastavení provozování drážní dopravy je proto horší a současně se prohloubily ekonomické dopady takového omezení v případech, na které se nevztahuje § 23b ZoD nemožností uplatnění náhrady škody, neboť nadále není povinností dopravce zajistit náhradní dopravu mimo případy uvedené v § 36 odst. 1 písm. g) ZoD.

Absence povinnosti plánování a projednávání takového plánu omezení s objednateli a dopravci, mimo případy, kdy se jedná o omezení delší než 24 hodin nepřetržitě, bez ohledu na faktické dopady takového omezení, znemožňuje jak na straně objednatelů, tak i dopravců přijmout adekvátní opatření k minimalizaci dopadů takového omezení.

Připomínka č. 14 - K § 23c

Požadujeme **doplnění podmínky zajištění náhradní dopravy** pro schválení omezení provozování dráhy.

Navrhované znění (na základě novelizačního bodu):

„(2) Úřad nebo drážní správní úřad návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části schválí, jsou-li splněny požadavky podle § 23b a je-li dostatečně zabezpečena náhradní doprava za veřejnou osobní drážní dopravu dotčenou omezením provozování dráhy. Splňuje-li návrh plánu požadavky podle § 23b nebo požadavek na zajištění náhradní dopravy pouze ve vztahu k některým plánovaným omezením, schválí jej Úřad nebo drážní správní úřad pouze v části týkající se těchto omezení.“

Odůvodnění:

Plynulé provozování veřejné osobní drážní dopravy je veřejným zájmem, reflektovaným § 22 odst. 1 písm. a) ZoD a § 36 odst. 1 písm. a) a b) ZoD. Veřejným zájmem je i zajištění dopravní obslužnosti kraje a státu podle § 3 odst. 1 a § 4 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Tyto veřejné zájmy je ÚPDI povinen podle § 2 odst. 4 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, v rámci svého rozhodování dle § 23c respektovat. Tzn. že by měl plán omezení provozování dráhy schválit jen tehdy, je-li zajištěna náhradní (autobusová) doprava za omezenou osobní drážní dopravu. Jeho dosavadní rozhodovací praxe se této zásadě nicméně vzpírá a ÚPDI argumentuje tím, že povinnost zohlednit zajištění náhradní (autobusové) dopravy nemá v zákoně stanovenou výslovně.

Připomínka č. 15 - K § 24a, odst. 2

Žádáme doplnit mezi typy drah dráhu „**zkušební**“, protože podmínky provozování drážní dopravy na ní nejsou zákonem nijak určeny.

Navrhované znění:

„(2) Provozovat drážní dopravu na dráze místní, **zkušební**, speciální, tramvajové nebo trolejbusové nebo vlečce může dopravce, který...“

Připomínka č. 16 - K § 32, odst. 4

Žádáme **vypuštění povinností provozovatelů dráhy.**

Navrhované znění:

„(4) ~~Přídělci vzájemně spolupracují za účelem koordinace přidělování kapacity dráhy pro trasy vlaků, které překračují dráhu provozovanou jedním z nich, společného zveřejňování informací souvisejících s přidělováním kapacity dráhy, zejména prohlášení o dráze, a koordinace sjednávání, výběru a výpočtu ceny za užití dráhy a použití sankčních plateb za narušení provozování drážní dopravy. Za účelem koordinace přidělování kapacity dráhy pro mezinárodní trasy vlaků a návrhů těchto tras, sjednávání, výběru a výpočtu ceny za užití dráhy a použití sankčních plateb za narušení provozování drážní dopravy spolupracují též s přídělci z jiných členských států. Přídělci si k těmto účelům zřídí společný koordinační orgán. Návrhy mezinárodních tras vlaků projedná společný koordinační orgán nejpozději 11 měsíců před nabytím platnosti jízdního řádu.~~“

Odůvodnění:

Odstavec stanoví povinnosti přídělců, kdežto části vět, navržené k vypuštění, se týkají povinností provozovatelů dráhy. Ve směrnici 2012/34/EU, čl. 40 jsou stanoveny zásady spolupráce členských států při přidělování kapacity, nikoliv při koordinaci cenových pravidel.

Připomínka č. 17 - K § 32a

Dle názoru SP ČR a SD ČR je stanovení zákazu činnosti po dobu 1 roku u odstavce 3 a 4 je nepřiměřeně přísné a brání tak odborně znalým a zkušeným osobám ve výkonu funkce. Domníváme se, že na poměry v České republice je takto přísné pravidlo spíše nevhodné.

Připomínka č. 18 - K § 33, odst. 3, písm. k)

Navrhujeme **úpravy znění písm. k)** dle návrhu níže.

Navrhované znění:

„k) vzorový návrh ujednání o ~~sankčních platbách~~ **sankčním systému** za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy, včetně nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů týkajících se narušení provozování drážní dopravy,“

Připomínka č. 19 - K § 34d

Navrhujeme doplnit § 34d o nový odst. 7, který by **vyňal jednorázové akce propagačního charakteru z oznamovací povinnosti.**

Navrhované znění:

„(7) Oznámení podle odstavce 1 nepodléhají jednorázové akce propagačního charakteru pro podporu hromadné dopravy nebo turistického ruchu a jednorázové přepravy organizované z důvodu předpokládané či oznámené zvýšené poptávky po přepravě v důsledku konání sportovních, společenských a kulturních akcí.“

Odůvodnění:

Jednorázové akce mají charakter propagační na podporu turistického ruchu v regionu nebo na podporu železniční dopravy obecně, kdy vzhledem ke své četnosti a typu nasazených vozidel nemohou ze své podstaty znamenat ohrožení hospodářské vyváženosti závazkové drážní dopravy, navíc se ve většině případů organizují sice na obchodní riziko dopravce avšak s vědomím objednatele. Další skupinu jednorázových přeprav tvoří zvláštní vlaky, primárně realizované v období očekávané zvýšené frekvence ať již v souvislosti s rozložením svátků v kalendářním roce nebo v souvislosti s konáním sportovních, kulturních společenských a dalších akcí, kdy standardní rozsah závazkové dopravy potřebnou kapacitu nenabízí a pravidelné vlaky nelze dále posílit (výkon vozidel, délka vlaku, hmotnostní limit, délka nástupišť apod.). V případě, že bude zachováno původní znění, musela by být podávána s předstihem 18 měsíců žádost o rozhodnutí UPDI při každé propagační jízdě parního vlaku, při jízdách na Den železnice, pro Dny Nato apod. V rámci jednorázových aktivit s takovým předstihem nelze u organizátorů akce zjistit potřebu zavedení zvláštního vlaku.

Připomínka č. 20 - K § 36 odst. 1 písm. b)

Žádáme **upravit přepravu zavazadel** dle navrhovaného znění a odůvodnění níže.

Navrhované znění:

„b) ve veřejné drážní osobní dopravě přepravit každého, kdo má uzavřenou přepravní smlouvu, a přijmout k přepravě zavazadla umožnit přepravu zavazadla, pokud jsou splněny přepravní podmínky a přepravě nebrání okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit,“.

Odůvodnění:

Zavazadla se již k přepravě nepřebírají, navržená textace je ale natolik obecná, že přijetí zavazadla k přepravě nevylučuje, pokud by k tomu některý dopravce vytvořil přepravní podmínky.

Připomínka č. 21 - K § 36 odst. 1 písm. d)

Navrhujeme doplnit, že **přepravní smlouvu lze uzavřít pouze tehdy, pokud je takové odbavení možné.**

Navrhované znění:

„d) na žádost cestujícího uzavřít přepravní smlouvu i na úsek dráhy celostátní nebo dráhy regionální provozovaný jiným dopravcem, pokud je takové odbavení možné; toto ustanovení se vztahuje na dopravce, kteří provozují veřejnou drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální,“.

Odůvodnění:

Odbavování cestujících na vlaky jiných dopravců je možné pouze v případě, pokud dopravci spolu uzavřou smlouvu o odbavování za dohodnutých podmínek, nejedná se o automatickou záležitost (to bude platit až v případě národního tarifu, a tedy zase bude platit, "pokud je takové odbavení možné").

Připomínka č. 22 - Návrh nového písm. i) v § 36 odst. 1

Žádáme **zavedení možnosti spojování vlaků**, čímž by se alespoň částečně daly řešit problémy s přetížením železniční sítě.

Navrhované znění novelizačních bodů:

X. V § 36 odst. 1 se na konci písm. h) tečka nahrazuje čárkou a vkládá se písm. i), které zní:

„i) v případě, že jej k tomu vyzve provozovatel dráhy v rámci opatření podle § 23 odst. 5 nebo přidělce při postupu podle § 34a odst. 4 nebo 5, provozovat drážní dopravu v dotčeném úseku dráhy, ohroženém nebo dotčeném přetížením kapacity, drážními vozidly spojenými s drážními vozidly jiného dopravce.“

X. V § 52 odst. 3 se za písmeno c) vkládá písmeno d), které zní:

„d) neuposlechne výzvu provozovatele dráhy nebo přidělce podle § 36 odst. 1 písm. i)“

Dosavadní písmena d) až e) se označují jako e) až f).

X. § 52 odst. 12 zní:

„(12) Za přestupek lze uložit pokutu do

a) 1 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b), odstavce 2 písm. b), c), d), e), f) nebo g), odstavce 3 písm. a), b), c), d) nebo f), odstavců 4 až 7, odstavce 8 písm. a) až c) a e) až i), nebo odstavců 9 až 11, b) 10 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b), c), d), e), f), g), h), i) nebo j), odstavce 2 písm. a), odstavce 3 písm. e) nebo odstavce 8 písm. d).“

Odůvodnění:

Aby přidělce nebyl nucen zbytečně prohlašovat kapacitu dráhy za přetíženou, resp. aby mohl coby opatření po takovém prohlášení po dopravcích požadovat spojení vlaků různých dopravců, **měla by zákon obsahovat komplexní úpravu, která takové spojování umožní**. A to nejen po technické stránce (např. kompatibilní spráhla, jednotné návěštění), ale i právně a administrativně (např. úprava odpovědnosti vůči cestujícím, provozovateli dráhy, třetím osobám). V opačném případě hrozí, že objednatelé, zejména krajští (s ohledem na přednost celostátního závazku při převisu poptávky po kapacitě dráhy) nebudou moci v potřebném rozsahu či kvalitě zajistit dopravní obslužnost.

Tato povinnost je nezbytná pro splnění povinnosti přidělce podle § 34a resp. § 23 ZoD a sleduje veřejný zájem na maximálně efektivním využití kapacity dráhy, proto její stipulace i vůči krajům porušení čl. 101 odst. 4 Ústavy nepředstavuje.

Připomínka č. 23 - K § 37

Žádáme o **upřesnění dle navrhovaného znění a odůvodnění** níže.

Navrhované znění:

*„§ 37
Přepravní řád*

(1) Podmínky, za nichž se přepravují osoby a jejich zavazadla ve veřejné drážní osobní dopravě a věci ve veřejné drážní nákladní dopravě, stanoví přepravní řády.

(2) V přepravním řádu pro přepravu osob a jejich zavazadel ve veřejné drážní osobní dopravě se uvede zejména

- a) vznik, obsah a ukončení přepravní smlouvy, způsob prokazování jejího vzniku, včetně úpravy vztahů mezi dopravcem a cestujícím,
- b) náležitosti jízdního dokladu pro přepravu osob, způsob placení jízdného a posuzování platnosti jízdních dokladů,
- c) náležitosti přepravního dokladu pro přepravu živých zvířat nebo zavazadel, způsob placení přepravného,
- d) právo na obsazení míst k sezení v drážním vozidle a podmínky pro poskytování rezervačních a ubytovacích služeb ve vlacích,
- e) podmínky přepravy dětí, cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace,
- f) způsob vracení jízdného a přepravného při neprovedení přepravy osob, jejich zavazadel, včetně a živých zvířat,
- g) rozsah a podmínky přepravy ~~ručních zavazadel a cestovních~~ zavazadel a jejich druhy,
- h) podmínky a způsob používání sdělovacích, bezpečnostních a informačních zařízení cestujícími na dráze a v drážních vozidlech,
- i) věci vyloučené z přepravy zavazadel,
- j) zvláštní podmínky pro přepravu zavazadel, kterými jsou nebezpečné věci, snadno zkazitelné věci, živá zvířata, vozíky pro invalidy, dětské kočárky, jízdní kola, osobní automobily,
- k) rozsah nároků cestujícího vůči dopravci z přepravní smlouvy o přepravě osob a z přepravní smlouvy o přepravě zavazadel a způsob jejich uplatňování,
- l) vztah mezi dopravci ve veřejné drážní dopravě při plnění jedné přepravní smlouvy.

...

(6) ~~Výše~~ **Výši** přírážky stanoví dopravce v přepravních podmínkách. ~~Výše~~ přírážky nesmí přesáhnout částku 1 500 Kč. ~~Přírážka za porušení podmínek stanovených přepravním řádem činí nejvýše 1 500 Kč.~~

...“

Odůvodnění:

K § 37 odst. 2 písm. c): V písm. f) téhož paragrafu je na živá zvířata v souvislosti s přepravním odkazováno.

K § 37 odst. 2 písm. f): Stávající text navozuje představu, že živá zvířata jsou zavazadlo (tedy věc), přičemž nová občanskoprávní úprava mezi nimi již rozlišuje.

K § 37 odst. 2 písm. g): Je potřeba vypustit ze zákona druhy přeprav zavazadel (žádní dopravci obecně v Evropě například neprovádějí přepravu cestovních zavazadel) a ponechat pouze obecnou povinnost.

K § 37 odst. 2 písm. h): Přepravní řád, určený dopravcům, nemůže stanovovat podmínky používání informačních zařízení provozovatele dráhy nebo stanice.

K § 37 odst. 6: Při poslední úpravě, související se zvýšením výše přírážky, se do zákona dostala věta navíc.

Připomínka č. 24 - K § 42a odst. 3

Žádáme o **vyjasnění ustanovení** dle odůvodnění níže.

Odůvodnění:

U uvedeného ustanovení není naprosto zřejmé, zda „hlavní činnost“ se vztahuje pouze k zaměstnanci vykonávající hlavní činnost nebo také ke statutárnímu orgánu.

Upozornujeme u tohoto odstavce na nezbytnost jasného vymezení kategorie drah, o němž hovoří výše u bodu k ustanovení § 22a. Jsme přesvědčeni, že není smyslem Směrnice, aby tato přísná pravidla dopadala například i na dopravce, který provozuje jednu soukromou vlečku, jež by na základě nedostatečného

vymezení vleček spadla do kategorie veřejně přístupných, a u kterého ani provozování dráhy – vlečky není hlavní činností (tou je provozování drážní dopravy). Takto nastavený drážní systém by mohl podporovat vznik monopolů v provozování dráhy, nebo by mohlo vést až k případnému uzavírání vleček, jelikož by vyvstala otázka, zda dopravcům (či jiným menším podnikatelům) se vůbec vyplatí provozovat takovou vlečku(y).

Připomínka č. 25 - K § 42a odst. 4

Navrhujeme sousloví „běžně nedostupným informacím“ nahradit souslovím „citlivým informacím“.

Odůvodnění:

Návrh novely zákona o dráhách stanovuje povinnost k „běžně nedostupným informacím“, přičemž Směrnice hovoří přímo o **citlivých** informacích. Pojem citlivé informace je běžně užívaný termín.

Připomínka č. 26 - K § 42b odst. 2

Požadujeme **vyškrtnutí odkazu na § 22b odst. 4**.

Navrhované znění:

„(2) Podnikatelé, kteří jsou součástí vertikálního integrovaného podniku, si mohou navzájem poskytovat úvěr, zá půjčku nebo obdobné plnění pouze s obvyklým úrokem podle občanského zákoníku a za podmínek obvyklých v místě a čase uzavření smlouvy s přihlédnutím k rizikovému profilu příjemce takového plnění; ustanovení § 22b odstavce 4 tím není dotčeno.“

Odůvodnění:

Za zcela nezbytné považujeme, aby byl z příslušného odstavce odstraněn dovětek za středníkem, tj.: „ustanovení § 22b odstavce 4 tím není dotčeno“. Dovětek je v rozporu s transponovanou Směrnicí, jelikož Směrnice dovoluje, aby v rámci skupiny docházelo poskytování úvěrů a půjček, za předpokladu dodržení tržních úroků a tržních podmínek, které odrážejí individuální rizikový profil dotčené osoby. Bude-li tento dovětek ponechán, ztrácí ustanovení smysl.

Dodáváme, že by mělo být jasněji definováno, co je považováno za „obdobné plnění“.

Tato připomínka je zásadní.

Připomínka č. 27 - K § 42c

Upozorňujeme na další příklad, kdy by se jednalo o nepřiměřený požadavek na zakládání poboček u osob, které provozují byť jen jedinou veřejně přístupnou vlečku, přičemž její provozování nemusí tvořit ani jejich hlavní činnost (viz komentář k ustanovení § 42a odst. 3).

Připomínka č. 28 - K § 46e

Požadujeme **doplnění povinnosti složit praktickou zkoušku** s využitím technických prostředků pro simulaci jízdy vlaku (trenažerů) **u strojvedoucích, kteří projeli návěstidla nepovoleně nebo kteří prokazují všeobecnou odbornou způsobilost.**

Navrhované znění:

Všeobecná odborná způsobilost

(1) Všeobecnou odbornou způsobilost prokazuje žadatel úspěšným složením zkoušky, **kteřá se skládá z teoretické a praktické části s využitím technických prostředků pro simulaci jízdy vlaku**, před komisí jmenovanou drážním správním úřadem. Předsedou komise musí být zaměstnanec drážního správního úřadu.

(2) O výsledku zkoušky vyhotoví komise protokol, který její předseda předá bez zbytečného odkladu drážnímu správnímu úřadu a oznámí výsledky zkoušky žadateli.

(3) Skládat zkoušku prokazující všeobecnou odbornou způsobilost může žadatel, který absolvoval školení pro získání příslušných znalostí, dovedností a postupů.

(4) Prokázání všeobecné odborné způsobilosti zkouškou se nepožaduje, pokud žadatel vykonával před podáním žádosti o vydání licence strojvedoucího činnost strojvedoucího nepřetržitě alespoň 3 roky.

(5) Způsobí-li strojvedoucí incident spočívající v nepovoleném projetí návěstidla, je povinen podrobit se mimořádné praktické části zkoušky prokazující všeobecnou odbornou způsobilost s využitím technických prostředků pro simulaci jízdy vlaku. Nesloží-li strojvedoucí nejpozději do 3 měsíců od doručení závěrečné zprávy o výsledcích šetření Drážní inspekce dopravci praktickou část zkoušky prokazující všeobecnou odbornou způsobilost, pozbývá nejbližším následujícím pracovním dnem všeobecnou odbornou způsobilost.

~~(5)~~ (6) Prováděcí právní předpis stanoví rozsah a obsah základních obecných znalostí, dovedností a postupů, nezbytných pro řízení drážního vozidla a výkon činnosti strojvedoucího, rozsah, obsah a způsob provádění zkoušky, způsob hodnocení výsledků zkoušky, formální a obsahové náležitosti protokolu o výsledku zkoušky, počet členů komise, požadavky na členy komise a rozsah a obsah školení.“

Odůvodnění:

Vzhledem k počtu případů projetí návěstidel, kdy důvodem je faktické „nedobrždění“ a současně s ohledem na nedostatek zaměstnanců na pozici strojvedoucího považujeme za nezbytné a) posílit prevenci vzniku mimořádných událostí, tj. řešit systémové vzdělávání strojvedoucích v dané oblasti, b) podle dopadu mimořádné události legalizovat postup, využitelný pro udržení kvalifikace. Proto se navrhuje doplnění § 46e, který se týká všeobecné odborné způsobilosti, novým ustanovením vázaným k získání licence, kdy je součástí zkoušky i praktická část a řešení pro udržení kvalifikace v případě incidentu "projetí návěstidla" zaviněné strojvedoucími, při které nedošlo k žádným přímým škodám na majetku a zdraví. Navrhované doplnění reaguje i na návrh zrušit ust. § 46s bez náhrady.

Tato připomínka je zásadní.

Připomínka č. 29 - K § 49

Upozorňujeme na potřebu **odstranit nedostatek** v podobě **nejasnosti definice** termínu „**jiná nehoda s obdobnými následky**“.

Odůvodnění:

Připravovaná novela si vytyčila za jeden z cílů odstranění nedostatků, které se v zákoně o dráhách omylem vyskytly. Bohužel však nedošlo k odstranění nedostatků při vymezení mimořádné události, konkrétně nehody a vážné nehody. Dle aktuálního znění zákona o dráhách je „*nehodou*“ událost, jejímž následkem je smrt, újma

na zdraví nebo jiná újma. „Vážnou nehodou“ je nehoda způsobená srážkou nebo vykolejením drážních vozidel, jejímž následkem je smrt, újma na zdraví alespoň 5 osob nebo škoda velkého rozsahu podle trestního zákoníku na drážním vozidle, dráze nebo životním prostředí, **nebo jiná nehoda s obdobnými následky**. „Incidentem“ je pak jiná událost než nehoda. Zakončení v definici vážné nehody „jiná nehoda s obdobnými následky,“ způsobuje v praxi nejasnosti, jelikož pokud například shoří drážní vozidlo a vznikne škoda na majetku vyšší než 5 mil. Kč, může být tato mimořádná událost podřazena jak pod vážnou nehodu tak rovněž pod nehodu, protože pod pojmem „újma“ je ve smyslu zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zahrnuta také škoda na majetku, a proto výčet u nehody „smrt, újma na zdraví nebo jiná újma“ upravuje i škodu na majetku navíc bez finančního limitu. U spojení „jiná újma“ nelze již vycházet z dřívější terminologie. S ohledem na popsanou nejasnost je pak otázkou, kdy se stává mimořádná událost incidentem.

Přípomínka č. 30 - K § 51 odst. 4 písm. l)

Navrhujeme nahradit slovo „sjedná“ slovem „stanoví“.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY KE ZMĚNĚ ZÁKONA O AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI ČESKÉ DRÁHY, STÁTNÍ ORGNIZACI SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY A O ZMĚNĚ DALŠÍCH ZÁKONŮ (NOVELA ZÁKONA Č. 77/2002 SB.)

Přípomínka č. 31 - K § 1 odst. 2

Navrhujeme z důvodu obsolentní právního předpisu **nahrazení jeho názvu právním předpisem pro danou oblast účinným**.

Navrhované znění:

„(2) Na založení, vznik, činnost, postavení orgánů a právní poměry akciové společnosti České dráhy se vztahuje ~~obchodní zákoník,~~³⁾ **zákon o obchodních korporacích,**³⁾ pokud tento zákon nestanoví jinak.

3) ~~Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákon, ve znění pozdějších předpisů.~~ **Zákon č. 90/2012 Sb., o obchodních společnostech a družstvech (zákon o obchodních korporacích), ve znění pozdějších předpisů.**“

Přípomínka č. 32 - K § 10

Žádáme **vynětí povinnosti akciové společnosti České dráhy sestavovat účetní závěrky samostatných účetních okruhů**, tato zákonná povinnost historicky překonána a její vynětí ze zákona by představovalo roční úsporu v řádech milionů Kč.

Navrhované znění:

„§ 10

~~(1) Provozuje-li akciová společnost České dráhy jiné činnosti než činnost provozování železniční osobní dopravy, je povinna vést pro tyto činnosti oddělené vnitropodnikové účtování.~~

~~(2) Roční účetní závěrky samostatných účetních okruhů podle odstavců 1 a 2 podléhají povinnosti auditu.~~

~~(3) Akciová společnost České dráhy je povinna poskytnout Nejvyššímu kontrolnímu úřadu nezbytnou součinnost při výkonu kontrolní činnosti hospodaření státní organizace Správa železniční dopravní cesty.“~~

Připomínka č. 33 - K § 17

Požadujeme **doplnit, že náklady vzniklé akciové společnosti České dráhy z důvodu povinnosti zabezpečovat provozování železniční dopravy** v souladu s potřebami obrany státu a potřebami systému hospodářských opatření pro krizové stavy **budou** akciové společnosti **plně hrazeny**.

Navrhované znění:

„§ 17

*Za stavu nebezpečí, stavu ohrožení státu, nouzového stavu¹¹⁾ nebo válečného stavu je akciová společnost České dráhy povinna zabezpečovat provozování železniční dopravy v souladu s potřebami obrany státu⁶⁾ a potřebami systému hospodářských opatření pro krizové stavy.¹²⁾ **Náklady spojené se zabezpečováním provozování železniční dopravy v případech podle věty první jsou akciové společnosti České dráhy hrazeny státem.**“.*

Odůvodnění:

Z dikce zákona je zřejmé, že ČD jsou uloženy povinnosti, kterými nejsou povinováni jiní dopravci. Není však zřejmé, že ČD náleží za připravenost a následně samotné zajištění těchto povinností (např. účast v mezinárodních organizacích nebo řešení krizových stavů) také úhrada nákladů (z podstaty věci mimo náklady závazku veřejné služby), které ČD z výše uvedených důvodů vznikají. Pro zamezení nejasností ČD považují za účelné jednoznačně do zákona právo ČD na úhradu předmětných nákladů stanovit.

Tato připomínka je zásadní.

Připomínka č. 34 - K § 18, odst. 2 a 3

Požadujeme **doplnit, že náklady vzniklé akciové společnosti České dráhy** budou obdobně jako v předchozí připomínce **společnosti plně hrazeny**.

Navrhované znění:

„(2) K plnění úkolů obrany státu mohou být akciové společnosti České dráhy uloženy závazky i ve prospěch spojeneckých ozbrojených sil, je-li to třeba ke splnění závazků České republiky z mezinárodních smluv, jimiž je vázána.¹³⁾ **Náklady spojené s plněním závazků podle věty první jsou akciové společnosti České dráhy hrazeny státem.**“

(3) Po vyhlášení stavu nebezpečí,¹⁴⁾ nouzového stavu, stavu ohrožení státu nebo válečného stavu¹¹⁾ mohou být akciové společnosti České dráhy uloženy úkoly orgánem krizového řízení, jemuž zvláštní právní předpis¹⁴⁾ určuje tuto působnost; tyto úkoly je akciová společnost České dráhy povinna bezodkladně splnit. **Náklady spojené s plněním úkolů podle věty první jsou akciové společnosti České dráhy hrazeny státem.**“.

Odůvodnění:

Z dikce zákona je zřejmé, že ČD jsou uloženy povinnosti, kterými nejsou povinováni jiní dopravci. Není však zřejmé, že ČD náleží za připravenost a následně samotné zajištění těchto povinností (např. účast v mezinárodních organizacích nebo řešení krizových stavů) také úhrada nákladů (z podstaty věci mimo náklady závazku veřejné služby), které ČD z výše uvedených důvodů vznikají. Pro zamezení nejasností ČD považují za účelné jednoznačně do zákona právo ČD na úhradu předmětných nákladů stanovit.

Tato připomínka je zásadní.

Připomínka č. 35 - K § 24 (Novelizační bod III.1.)

Požadujeme **úpravu novelizačního bodu dle odůvodnění níže** (zejm. **stanovení povinnosti předmětného projednání a zohlednění požadavků dopravců**).

Odůvodnění:

Jelikož povinnost dle nově navrhovaného § 23 odst. 1 písm. h) ZoD je stanovena všem provozovatelům veřejné dráhy, měla by se jich týkat i povinnost předmětného projednání dle § 24 zák. č. 77/2002 Sb. Systematicky by proto toto ustanovení mělo být v ZoD mezi povinnostmi všech provozovatelů veřejné dráhy. Jak je naznačeno již v připomínce k § 23 odst. 1 písm. h) ZoD, **požadavky dopravců resp. i ostatních oprávněných by měly být ve vztahu k modernizaci, výstavbě, údržbě a opravám dotčené dráhy rozhodující. Provozovatel dráhy by tedy neměl mít jen povinnost tyto požadavky s uvedenými osobami projednat, nýbrž by měl mít povinnost je zohlednit.**

Aby se dosáhlo efektivněji zamýšleného cíle, tj. zohlednění požadavků oprávněných osob, měli by se projednávání účastnit i zástupci MD – Odboru strategie a Odboru drážní a vodní dopravy.

Zákon by měl výslovně stanovit, že časově by projednávání mělo v dostatečném předstihu předcházet žádostem o kapacitu dráhy resp. projednávání omezení provozování dráhy podle § 23b a 23c ZoD.

Připomínka č. 36 - K § 33

Požadujeme, aby Ministerstvo dopravy **stanovovalo ceny jízdného a přepravného výslovně i pro přepravu bývalých zaměstnanců v oblasti drážní dopravy, kteří byli v zaměstnaneckém poměru k SŽDC anebo ČD registrovaných státní organizací SŽDC.**

Navrhované znění:

*„Ministerstvo stanoví ceny jízdného a přepravného a podmínky jejich uplatnění (tarify) pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců ministerstva a Drážního úřadu podílejících se na zabezpečování, **anebo** provozování drážní dopravy, **jakož i jejich rodinných příslušníků. Ministerstvo rovněž stanoví ceny jízdného a přepravného a podmínky jejich uplatnění (tarify) pro přepravu** poživatelů důchodů, kteří pracovali v oblasti drážní dopravy; **a kteří byli v zaměstnaneckém poměru ke státní organizaci Správa železniční dopravní cesty anebo akciové společnosti České dráhy registrovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty, jakož i jejich rodinných příslušníků.**“*

Odůvodnění:

Zákonem č. 179/2008 Sb., kterým byl novelizován zák. č. 77/2002 Sb., došlo ode dne 1. 7. 2008 ke změně předmětu podnikání společnosti České dráhy, a.s., definovaného v § 8, odst. 1 téhož zákona na provozování drážní dopravy. Současně bylo v ust. § 21 odst. 1 uloženo státní organizaci Správa železniční dopravní cesty provozovat dopravní cestu ve veřejném zájmu. K tomu, dle přechodných ustanovení § 21 odst. 2 tohoto zákona, mohla Správa železniční dopravní cesty provozovat dopravní cestu ve veřejném zájmu prostřednictvím akciové společnosti České dráhy. V tomto přechodném období vykonávali zaměstnanci Českých drah, a.s., podílející se na provozování dráhy, činnosti plně a výhradně ve prospěch provozovatele

dráhy. Je tedy diskriminačním, pokud v následném období má nést náklady na benefity dle § 33 těchto zaměstnanců společnost České dráhy, a.s.

Tato připomínka je zásadní.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY KE ZMĚNĚ ZÁKONA O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH (NOVELA ZÁKONA Č. 194/2010 SB.)

Připomínka č. 37 - K § 4 odst. 1 (Novelizační bod V.1.)

Požadujeme **odstranění diskriminačního znění novelizačního bodu tvořícího netarifní překážku** v přístupu na trh přeshraničních přepravních služeb v závazku pro spoje regionální a obecní/místní dopravy.

Odůvodnění:

Ustanovení adaptuje čl. 1 odst. 2 druhý pododstavec nařízení č. 1370/2007 ve znění nařízení 2016/2338 (dále jen „Nařízení“) nekorektně. Tento pododstavec hovoří i o uspokojování místních a regionálních potřeb. Tzn., řečeno terminologií zákona č. 194/2010 Sb., že přeshraniční služby mohou být poskytovány jak spoji celostátní dopravy, tak spoji regionální dopravy, jelikož spoje celostátní dopravy k uspokojování místních a regionálních potřeb určeny apriori nejsou. Pojmu „*příslušné orgány členských států, na jejichž území jsou tyto služby poskytovány*“, tak ve spojení s definicí v čl. 2 písm. b) Nařízení nutno rozumět tak, že se jedná o objednatele celostátní, regionální a obecní dopravy (zejména v případě měst jako Č. Těšín nebo Č. Velenice toto může být praktické), mající sídlo na území sousedního členského státu, na jehož území mají být poskytovány.

Účelem čl. 1 odst. 2 druhý pododstavec Nařízení je zabránit konkurenci objednatelů a tedy případnému plýtvání veřejných prostředků a překompensaci. Novela Nařízení zamýšlela posílit soudržnost členských zemí a závazkovou přeshraniční dopravu obecně, nikoliv jen v segmentu celostátních spojů.

Pokud by pojem „příslušný orgán“ měl představovat jen státní orgán, pak by např. kraje v ČR nemohly uzavírat smlouvy o veřejných službách napřímo dle čl. 5 odst. 6 Nařízení, kde se hovoří o „příslušných orgánech“ a kompenzace dosud podle nich vyplacená by byla nedovolenou veřejnou podporou.

Novela zákona č. 194/2010 tudíž **diskriminuje tuzemské kraje a obce a příslušné zahraniční objednatele jiné než stát** stran možnosti zajištění přeshraniční závazkové dopravy pro obyvatele svých území. Jedná se o netarifní překážku v přístupu na trh přeshraničních přepravních služeb v závazku pro spoje regionální a obecní/místní dopravy.

Došlo by tak **k porušení hlavy VII. Ústavy** zajišťující územní samosprávu, do jejíž samostatné působnosti dle § 3 odst. 1 zák. č. 194/2010 Sb., zajišťování dopravní obslužnosti spadá.

Připomínka č. 38 - K § 4a a 4b (Novelizační bod V.3.)

Jestliže musí být plány dopravní obslužnosti krajů a obcí v souladu s koncepcí veřejné dopravy schvalované jen vládou a s kraji jen projednávané, dochází k nepřipustnému zásahu do samosprávné působnosti obcí a krajů, kam podle § 3 odst. 1 zák. č. 194/2010 Sb. zajištění dopravní obslužnosti patří. Obce dokonce vypadly i z projednávání plánu (§ 4b odst. 3). Dochází tak **k porušení hlavy VII. Ústavy**.

Čl. 2a odst. 1 Nařízení, jež § 4a a 4b adaptují, přitom nevylučuje, aby se kraje a obce na tvorbě koncepce veřejné dopravy aktivně podílely a ji rovněž schvalovaly.

Připomínka č. 39 - K § 5 odst. 2 (Novelizační bod V.7.)

Aby mohl dopravce splnit novou povinnost dle § 36 odst. 1 písm. i) ZoD, měl by být v tomto směru **koordinován postup objednatelů cestou plánování.**

Navrhované znění novelizačního bodu:

„7. V § 5 odst. 2 se na konci písmene d) tečka nahrazuje čárkou a vkládají se písmena e), f) a g), která znějí:

„e) maximální tarify pro cestující, mají-li být stanoveny objednatelem,

f) podmínky umožňující dopravcům splnit povinnost podle § 36 odst. 1 písm. i) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,

g) další údaje stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie¹⁾„

Odůvodnění:

Tato povinnost je nezbytná pro splnění povinnosti přidělce podle § 34a resp. § 23 ZoD a sleduje veřejný zájem na maximálně efektivním využití kapacity dráhy, proto její stipulace i vůči krajům porušení čl. 101 odst. 4 Ústavy nepředstavuje.

Připomínka č. 40 - K § 7a (Novelizační bod V.10.)

SP ČR spolu se SD ČR požadují **přepracovat zásadní nedostatky ustanovení týkajícího se jednotného tarifu** dle odůvodnění níže (zejm. **narušení hospodářské soutěže, trhu a rozporu se stávající legislativou**).

Odůvodnění:

V rozporu s čl. 13a Nařízení hovoří novela zákona **o jednotném tarifu, nikoliv o jednotné jízdence**, oba pojmy přitom **nepředstavují vzájemně synonymum**. Skutečnost, že dopravce přepravuje na jednotnou jízdenku, uznávanou všemi dopravci neznámá, že přepravuje na jednotné jízdné, účtované všemi dopravci.

Zavedením oktrojovaného jednotného jízdného **se narušuje hospodářská soutěž mezi dopravci**, a to jednak **soutěž o objednatele**, jelikož se jím dopravcům zabráňuje konkurovat si při nabídkovém řízení podle § 10 an zák. č. 194/2010 Sb. výší jízdného, resp. ji promítnout do výše požadované kompenzace. Je tak **porušena podmínka čl. 13a** směrnice 2012/34, **aby nebyl narušen trh**.

K narušení trhu dochází i v tom směru, že **doprovci v závazku nemohou konkurovat dopravcům mimo závazek výší jízdného**.

Kromě toho, jelikož se jednotným tarifem stanoví maximální tarif pro všechny cestující, jedná se o obecné pravidlo podle čl. 3 odst. 2 Nařízení. Ačkoliv je dovoleno zahrnout maximální tarif do smlouvy o veřejných službách, z povahy věci to není možné u jiné než závazkové dopravy. Novelou stanovená možnost komerčního dopravce do systému jednotného tarifu přistoupit rovněž v rozporu s čl. 13a směrnice 2012/34 narušuje trh, **protože přistoupením si takový komerční dopravce přestane konkurovat cenou, výší jízdného s dopravci v závazku**.

V rozporu s čl. 13a odst. 1 směrnice 2012/34 **není systém omezen jen na vnitrostátní dopravu**, neboť Nařízení v čl. 1 odst. 2 dovoluje poskytovat v závazku i dopravu přeshraniční.

Není přitom zřejmé, **jakým způsobem bude do systému zahrnuta mezinárodní doprava**, zejména ta mimo závazek veřejné služby. Spojí v mezinárodní dopravě jsou tak mimo systém, což rovněž v rozporu s čl. 13a směrnice 2012/34 ve znění směrnice 2016/2370 narušuje trh přepravních služeb vnitrostátní dopravy, jelikož znemožňuje, např. při vnitrostátní kobotáži, dopravcům v závazku výší jízdného konkurovat spojům v mezinárodní dopravě.

Návrh je v rozporu s § 3 odst. 2 zák. č. 526/1990 Sb., o cenách, a § 2b odst. 1 zák. č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen. Všeobecně jízdné, kromě výjimek např. studentů či ZTP cestujících nebo důchodců, není předmětem cenové regulace MF v jeho cenovém výměru coby cenovém rozhodnutí MF. MD přitom nemá pravomoc stanovit tarif jízdného ve vnitrostátní dopravě, nýbrž jen v mezinárodní dopravě.

Protože § 3 odst. 1 zák. č. 194/2010 Sb. svěřil krajům do samostatné působnosti zajištění dopravní obslužnosti na svém území, zasahuje návrh jednotného tarifu do jejich samosprávné působnosti, což **odporuje hlavě VII. Ústavy**. Návrh totiž v konečném důsledku zásadně ovlivní výši kompenzace, kterou jsou kraje povinny dopravci uhradit za veřejné služby tím, že se dopravci stanoví obligatorní výše příjmů z jízdného. Dopravce pak při nabídce výše kompenzace nemůže požadovat méně, než by býval požadoval, kdyby nebylo jednotného tarifu. Zapojení krajem objednávané dopravy do celostátního systému jednotné jízdenky je možné jen na dobrovolném smluvním základě, uzavřením trojstranného právního jednání mezi příslušným krajem, MD a příslušným dopravcem.

Z hlediska dopravce se jedná o zásah do jeho vlastnického práva, zejména práva stanovit si výši ceny, za které poskytuje své služby, který z hlediska účelu sledovaného jednotnou jízdenkou, nikoliv tedy jednotným jízdným, není nezbytný.

Vzhledem k tomu, že veřejného zájmu sledovaného zavedením jednotné jízdenky lze dosáhnout i jinak, např. clearingem, tj. vypořádáním rozdílů mezi cenou jízdenky vystavené jedním dopravcem a příslušným jízdným jiného dopravce, který cestujícího ve skutečnosti přepravil, představuje požadavek jednotného jízdného rozpor s čl. 11 odst. 4 Listiny, jelikož omezuje vlastnické právo dopravce, resp. kraje nad míru nezbytně nutnou pro uspokojení sledovaného veřejného zájmu.

Zákonodárce nemůže omezit v odst. 5 písm. d) způsoby prodeje v rozporu s čl. 9 (zejména odst. 3a 4) nařízení EP a Rady 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě. Dopravce tak musí mít za splnění podmínek dle čl. 9 odst. 4 nařízení 1371/2007 vždy jak právo, tak povinnost nabízet jízdní doklady ve vlaku. Totéž nařízení současně neumožňuje z prodeje jízdních dokladů vyloučit prodejce přepravních dokladů podle svého čl. 3 odst. 7. Zákonodárce tudíž musí prodej jednotné jízdenky řešit cestou systému dle čl. 10 nařízení 1371/2007, tedy technicky, nikoliv administrativně stanovením způsobu prodeje prováděcím předpisem.

Jelikož veřejného zájmu sledovaného zavedením jednotné jízdenky lze dosáhnout jinak, představuje požadavek podle § 7a odst. 5 písm. f) v tomto rozsahu porušení zásady minimalizace zpracování osobních údajů podle čl. 5 odst. 1 písm. c) obecného nařízení EP a Rady 2016/679 o ochraně osobních údajů.

Není současně zřejmé, jak bude zajištěno, aby dopravce neporušil čl. 10 odst. 5 nařízení 1371/2007.

Tato připomínka je zásadní.

Připomínka č. 41 - K § 18 (Novelizační bod V.23.)

Požadujeme **vypuštění novelizačního bodu**.

Odůvodnění:

Jestliže zákonodárce od samého začátku účinnosti zák. č. 194/2010 Sb. svěřil krajům do samostatné působnosti zajištění dopravní obslužnosti vlastního území, nemůže ji posléze omezovat uvedeným způsobem, protože by porušil hlavu VII. (zejména čl. 101 odst. 4) Ústavy. Stát tak krajům **brání zlepšit služby**

a/nebo nákladovou efektivitu veřejných služeb v přepravě cestujících přímým zadáním. Tím krajům nedovoluje implementaci § 17 odst. 1 zák. č. 129/2000 Sb., krajské zřízení.

MD zcela nedůvodně podceňuje krajské objednatele, když v důvodové zprávě tvrdí, že „v podmínkách České republiky je sporné, zda lze splnění uvedených kritérií jednoznačně doložit.“ a jako překážku rovněž vidí, že „objednatel by měl stanovit „měřitelné, transparentní a ověřitelné požadavky na výkonnost“, tyto požadavky by měl zahrnout do smlouvy, přičemž jejich plnění by měl podmínit sankcemi a pravidelně vyhodnocovat.“. Případná sankce za kompenzaci poskytnutou na základě smlouvy uzavřené jen v domnělém souladu s čl. 5 odst. 4a Nařízení, která by se tak stala nedovolenou veřejnou podporou, by nesl krajský objednatel, nikoliv stát. Lichou je i argumentace, že „pokud by objednatel dle této výjimky přesto hodlal postupovat, bylo by nutné o tom informovat Evropskou komisi, což by v případě, že se splnění předeměných kritérií nepodaří prokázat, mohlo vést k zahájení řízení o porušení Smlouvy o fungování Evropské unie.“ Krajskému objednateli totiž nic nebrání uzavřít smlouvu napřímo s dostatečným předstihem před předpokládaným datem začátku její účinnosti, podmínit účinnost souhlasem Komise a pak vyčkat jejího rozhodnutí. V takovém případě by vůbec k vyplacení domnělé kompenzace, ve skutečnosti však nedovolené veřejné podpory, vůbec nedošlo. Pokud se žádnému z krajů, připadajících reálně v úvahu, nepodaří Komisi přesvědčit, stane se čl. 5 odst. 4a Nařízení pro ČR obsoletním. Mělo by se tak však stát na základě praxe a reálné nemožnosti krajů doložit existenci jeho podmínek, nikoliv na základě ryze teoretické úvahy Ministerstva dopravy.

Zda postup dle čl. 5 odst. 4a Nařízení kraj zvolí, přesto že je administrativně případně náročnější než jiné způsoby uzavření smlouvy napřímo, jak důvodová zpráva namítá, nutno ponechat na jeho zvážení a odpovědnosti. Nelze předem, paušálně a bez znalosti konkrétních poměrů určit, že administrativní náročnost nebude vyvážena zlepšením kvality služeb nebo nákladové efektivity v porovnání s předchozí smlouvou.

Takový zásah ochrana zákona ve smyslu čl. 101 odst. 4 Ústavy nevyžaduje a MD to, ostatně, ani netvrdí. Legitimní by takové omezení práva krajů na přímé zadání z důvodů dle čl. 5 odst. 4a Nařízení bylo jen tehdy, pokud by jinak byla ohrožena způsobilost kraje zajistit dopravní obslužnost svého území. Podmíněním účinnosti závazkové smlouvy souhlasem Komise, požadovaným s dostatečným předstihem, se lze takového nebezpečí vyvarovat.

Tato připomínka je zásadní.

Připomínka č. 42 - K § 20a v rozsahu výluky § 19 (Novelizační bod V.27.)

Požadujeme úpravu novelizačního bodu dle navrhovaného znění a odůvodnění níže.

Navrhované znění novelizačního bodu:

X. V § 19 se za odst. 2 vkládá nový odstavce 3, který zní:

„(3) V případě, že byl nucen postupovat podle § 22, zveřejní objednatel do 3 dnů od přijetí tam uvedeného opatření na své úřední desce a způsobem umožňujícím dálkový přístup oznámení o

- a) důvodech, variantě a době trvání opatření, které podle § 22 přijal,**
- b) identifikačních údajích dopravce, který má veřejné služby v přepravě cestujících podle § 22 poskytovat,**
- c) předpokládané průměrné roční hodnotě veřejných služeb nebo počtu kilometrů za rok a o**
- d) předpokládaném rozsahu veřejných služeb.“**

Dosavadní odstavce se označují jako 4 až 6.

X. § 19 odst. 4 zní:

*„Osoba, která má zájem o uzavření stejné smlouvy o veřejných službách přímým zadáním a které v důsledku porušení zákona nebo přímo použitelného předpisu Evropské unie¹) postupem objednatele hrozí nebo vznikla újma na jejích právech **nebo dopravce, který se důvodně domnívá, že nebyly splněny podmínky pro postup objednatele podle § 22** (dále jen „stěžovatel“), může podat písemně zdůvodněné námitky objednateli do 15 dnů ode dne zveřejnění oznámení podle odstavce 2 **nebo 3.**“*

Odůvodnění:

Tím, že je vyloučena revize postupu objednatele jiným orgánem veřejné moci se objednatel stává při zadávání veřejných služeb coby mimořádném opatření **nekontrolovatelným**. Neexistuje procesní postup, ani věcně příslušný orgán, který by nezávisle na objednateli, zejména pokud jím bude MD, za všech okolností posoudil, že jsou podmínky mimořádné situace dle čl. 5 odst. 5 Nařízení resp. § 22 splněny. Nelze tedy vyloučit, že objednatel bude této skutečnosti zneužívat a tímto postupem se vyhne svým zákonným povinnostem.

Novelizační bod je v rozporu s čl. 5 odst. 7 Nařízení, který stanoví obligatorní přezkoumatelnost i postupu dle svého čl. 5 odst. 5. Zatímco všechny ostatní způsoby uzavření smlouvy, přímo i na základě nabídkového řízení, jsou přezkoumatelné UHOS a poté soudem, postup dle čl. 5 odst. 5 Nařízení resp. § 22 mu podroben není, což postrádá právní i věcné odůvodnění a představuje to nesystémovou úpravu.

Jelikož podle § 8 odst. 5 je závazková smlouva soukromoprávní, mohl by jiný dopravce než ten, jemuž bylo poskytování služeb podle § 22 uloženo, jen žalovat neplatnost smlouvy v občanskoprávním řízení podle § 80 zák. č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, který ovšem předpokládá na straně žalujícího dopravce naléhavý právní zájem, definovaný judikaturou tak, že naléhavý právní zájem je dán zejména tam, kde by bez tohoto určení bylo právo nebo právní vztah, na kterém je žalobce účasten, ohroženo, popřípadě tam, kde by se bez tohoto určení jeho právní postavení stalo nejistým (viz R 6/2003; srov. již R 17/72 a SoJ 21/97, NS 3 Cdon 1338/96). Není ovšem jisté, zda soud dovodí, že dopravce, který by se domáhal neplatnosti smlouvy uzavřené v rozporu s § 22 takový naléhavý zájem má. To by bylo možné zcela jistě tvrdit jen tehdy, pokud by bylo nepochybné, že by dotčený objednatel s takovým žalujícím dopravcem jinak, pokud by nepostupoval podle § 22, uzavřel závazkovou smlouvu napřímo.

Kromě toho **není zřejmé, jestli se v § 20a mluví jen mimořádné situace dle § 22**. Systematická interpretace tomu nepřítakává, protože v tom případě by vyloučení § 19 muselo se dáti v § 22 samém, případně v § 22a. Nutno zdůraznit, že **postup podle § 22 nedopadá na případy, kdy se objednatel dopustí v nabídkovém řízení nebo při uzavírání závazkové smlouvy takových chyb, že příslušný orgán veřejné moci zakázal tuto smlouvu uzavřít nebo na jejím základě plnit**. S ohledem na princip profesionality veřejné správy lze naopak dovodit, že Nařízení resp. zákon č. 194/2010 Sb. předpokládají, že objednatel při řádném plnění své povinnosti zajistit dopravní obslužnost zahájí proces vedoucí k uzavření závazkové smlouvy s dostatečným předstihem, aby v případě napadení takového procesu v řízení před orgánem veřejné moci zajistil dopravní obslužnosti standardním způsobem po pravomocném skončení takového řízení. Proto také čl. 5 odst. 5 Nařízení i § 22 hovoří o přerušení poskytování služeb, tzn. o stavu, kdy po předchozím poskytování tímž dopravcem náhle přestanou být poskytovány, a to nikoliv z důvodů na straně objednatele.

Je tedy třeba stipulovat možnost přezkumu úkonů objednatele podle § 22 cestou obdobnou, z povahy věci nikoliv zcela stejnou, jako v § 19 odst. 2 a 3. Zákodárce tak současně napraví dosud trvajícím rozpor zákona č. 194/2010 Sb. s čl. 5 odst. 7 Nařízení.

Tato připomínka je zásadní.

OSTATNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY KE ZMĚNĚ VYHLÁŠKY Č. 177/1995 SB., KTEROU SE VYDÁVÁ STAVEBNÍ A TECHNICKÝ ŘÁD DRAH

Připomínka č. 43 - K § 8 odst. 1

Aby se zabránilo diskuzím na téma, zda je stykem drah ve smyslu této vyhlášky napojení dráhy železniční a dráhy tramvajové, doporučujeme doplnit dle navrhovaného znění a odůvodnění níže.

Navrhované znění:

„§ 8

(1) Styk **železničních** drah se uskutečňuje vzájemným propojením drah, jestliže tomu nebrání... technické uspořádání drah a je umožněn plynulý přechod drážních vozidel z jedné dráhy na druhou, bez zvláštního technického zařízení, a není-li ohrožena bezpečnost osob a bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.“

Připomínka č. 44 - K § 9

Žádáme mezi **definice doplnit** „**železniční stanice**“ a „**železniční zastávka**“.

Odůvodnění:

Platné znění vyhlášky č. 177/1995 Sb. **neobsahuje definici železniční stanice a železniční zastávky**. Výklad těchto pojmů je uveden v další prováděcí vyhlášce Zákona o drahách, vyhlášce 173/1995 Sb. (dopravní řád drah):

- odst. c) stanicí dopravní s kolejovým rozvětvením, u dráhy speciální i bez kolejového rozvětvení, a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb,
- odst. d) zastávkou označené místo na dráze, určené pro nástup a výstup cestujících do a z drážního vozidla, s omezeným rozsahem poskytovaných přepravních služeb.

Vybavenost železniční stanice stanovenou odst. 1) §21 vyhlášky č. 177/1995 Sb. je tedy nutné plnit v každé dopravně s kolejovým rozvětvením, a to bez ohledu na dopravní význam pro osobní železniční dopravu (počet spojů, frekvence cestujících). Toto znění považujeme za překonané, neboť neumožňuje při rekonstrukci nádražní budovy v dopravních s kolejovým rozvětvením s nízkou frekvencí cestujících zvolit stavebně-technické řešení odpovídající nízkému dopravnímu významu. Je nutné dodržet vybavenost pro železniční stanici, i když místo dopravním významem odpovídá železniční zastávce.

Navrhujeme proto povinnou vybavenost železniční stanice a železniční zastávky zjednodušit následujícím řešením:

- pro potřeby vybavenosti pro cestující zrušit dělení na železniční stanice a zastávky a k železničním stanicím a zastávkám přistupovat jednotně jako k „nástupním bodům“;

ve vyhlášce 177/1995 Sb. definovat pouze požadavky na vybavenost společné pro všechny „železniční stanice a zastávky“ bez ohledu na velikost (tzn. vybavenost nástupiště, zajištění ochrany před povětrnostními vlivy, bezbariérový přístup, osvětlení).

Přípomínka č. 45 - K § 3

Žádáme mezi definice doplnit „železniční stanice“ a „železniční zastávka“.

Navrhované znění:

„§ 3

Členění zařízení služeb a jejich provozní součásti

(1) Železniční stanice a zastávky

(1.1) Provozními součástmi železniční stanice jsou

a) informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů,

....

(1.2) Provozními součástmi zastávky jsou

a) informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů,

b) orientační značky o přístupu k vlakům,

c) čekárny pro cestující,

d) úschovny zavazadel,

e) hygienická zařízení pro cestující,

f) parkoviště pro autobusy, osobní automobily a jízdní kola,

g) prostory pro služby prodeje cestovních a rezervačních dokladů,

h) prostory pro provozní zázemí těch zaměstnanců dopravců, kteří poskytují služby cestujícím v železniční stanici,

i) další prostory pro služby jednotlivých dopravců,

j) zdvíhací plošiny nebo rampy na nástupišti a v železničních stanicích pro zajištění přístupnosti železniční dopravy pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace²⁾,

k) místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí a

(1.3) V železniční stanici nemusí být vždy provozovány všechny provozní součásti podle odstavce 1.

(1) Odstavné koleje a čerpací stanice jsou zařízení služeb, která jsou provozována bez provozních součástí.

(2) Jiná technická zařízení pro provozování drážní dopravy se člení na

a) ...“