



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k Návrhu vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
Č. J.	106/2022
DATUM ZPRACOVÁNÍ	17. října 2022
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) podporuje zavedení základních požadavků pro stavbu vysokorychlostních drah (tzv. VRT), zároveň však žádá dopracování a upřesnění některých ustanovení, např. u zezávnění ETCS.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. K jednoznačnosti vyhlášky

Upozorňujeme, že některé z požadavků stanovených v návrhu vyhlášky nejsou vymezeny dostatečně jednoznačně a mohly by způsobovat výkladovou nejednotnost. Je proto nezbytné je dopracovat.

2. K implementačnímu plánu evropského systému řízení železniční dopravy

Upozorňujeme, že implementační plán evropského systému řízení železniční dopravy, podle kterého má probíhat navrhování a provádění evropského vlakového zabezpečovacího systému postupně a na který odkazuje vyhláška, není právně závazným dokumentem. Závaznost plánu pro provozovatele infrastruktury nestanovuje zákon. Máme tedy za to, že nelze cestou vyhlášky ukládat povinnost postupovat při navrhování a provádění vlakového zabezpečovacího systému podle tohoto plánu.

Odůvodnění:

V návrhu novely vyhlášky se stanovuje, aby navrhování a provádění evropského vlakového zabezpečovacího systému bylo postupně podle implementačního plánu evropského systému řízení železniční dopravy. Pokud se vyhláškou má taková povinnost zakotvit, je nezbytné návrh vyhlášky upravit.

3. K zákonnému zmocnění

Upozorňujeme, že návrh pro řadu nových ustanovení nemá zmocnění v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen jako „ZoD“).

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

4. K § 9 písm. d)

Žádáme blíže určit tzv. další zařízení ochrany dráhy.

Odůvodnění:

Součástí dráhy má být nově i „*oplocení dráhy a další zařízení ochrany dráhy*“. Stávající výčet součástí dráhy se tímto rozšiřuje o neurčitá zařízení ochrany dráhy, a to bez určení, zda se jedná o zařízení v obvodu dráhy nebo v ochranném pásmu dráhy, a o zařízení, která jsou právně stavbou dráhy nebo stavbou na dráze. Proto žádáme o bližší určení tzv. „*dalších zařízení ochrany dráhy*“, která jsou součástí dráhy, aby nevznikl výkladový problém při jejich vymezení.

Tato připomínka je zásadní.

5. K § 11 odst. 12

Žádáme návrh novely vyhlášky dopracovat o limitaci místního rozsahu omezovací pravomoci a o bližší vymezení volného prostoru vysokorychlostní koleje a s ohledem na neplatnou normu uvedenou v poznámce pod čarou č. 5 i volného prostoru stavby dráhy v odstavci 7.

Žádáme také celé ustanovení dát do souladu s ZoD.

Odůvodnění:

Návrh je v rozporu s dosavadní koncepcí § 9 a § 22 odst. 3 ZoD. ZoD v § 9 odst. 1 stanoví pravomoc rozhodnout o určitých omezeních v ochranném pásmu dráhy drážnímu správnímu úřadu (dále též jen jako „DSÚ“), zatímco návrh novely vyhlášky č. 177/1995 Sb. svěřuje předmětné oprávnění provozovateli dráhy. Navíc, oprávnění provozovatele dráhy dávat pokyny třetím osobám k zajištění bezpečnosti, ochraně majetku, dráhy a drážní dopravy je stanoveno přímo v § 22 odst. 3 písm. a) ZoD, nikoliv tedy jen prováděcím právním předpisem.

Krom toho, v ust. § 9, v § 22 ani jinde v ZoD není zmocňovací ustanovení, které by MD umožňovalo svěřit provozovateli oprávnění omezit práva třetích osob způsobem navrhovaným v § 11 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Zatímco v případě DSÚ je omezující pravomoc stanovena přímo zákonem a limitována ochranným pásmem dráhy, v případě VRT se omezovací oprávnění provozovatele dráhy navrhuje stanovit jen § 11 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a bez místního ohraničení.

Místní rozsah uvedené omezovací pravomoci by měl být limitován ochranným pásmem dráhy nebo jiným dostatečně přesným způsobem.

Omezovací oprávnění provozovatele dráhy by mělo být stanoveno přímo v ZoD nebo by MD mělo být v ZoD zmocněno stanovit omezovací oprávnění provozovateli dráhy vyhláškou.

Vymezení volného prostoru vysokorychlostní koleje je neurčité a bude v praxi způsobovat výkladové problémy. Podle návrhu vyhlášky je volným prostorem jakýkoliv prostor mezi kolejí dráhy a jakoukoliv stavbou, pevným zařízením nebo jinou překážkou. Není jasné, zda se jedná o prostor mezi kolejí dráhy a stavbou dráhy nebo stavbou na dráze, nebo jakoukoliv stavbou v obvodu dráhy, popř. i mimo obvod dráhy. Vyhláška nestanovuje, v jaké vzdálenosti je stavba, pevné zařízení nebo jiná pevná překážka od koleje dráhy. Vyhláška proto nevymezuje dostatečným způsobem volný prostor vysokorychlostní koleje.

Z návrhu není jasné, jaký je rozdíl mezi „*volným prostorem*“ vysokorychlostní koleje nově zaváděným v § 11 odstavci 12 a „*volným, schůdným a manipulačním prostorem*“ v ustanovení § 11 odstavci 7. V odstavci 7 je volný, schůdný a manipulační prostor vymezen odkazem na technickou normu uvedenou v příloze

č. 5 vyhlášky pod položkou 157. I takto určený prostor je vymezen neurčitě, protože norma, na kterou se v odstavci 7 odkazuje, je neplatná.

Žádáme proto návrh novely vyhlášky dopracovat o limitaci místního rozsahu omezovací pravomoci a o bližší vymezení volného prostoru vysokorychlostní koleje a s ohledem na neplatnou normu uvedenou v poznámce pod čarou č. 5 i volného prostoru stavby dráhy v odstavci 7.

Tato připomínka je zásadní.

6. K § 12 odst. 3

Obáváme se, zda navrhované vnitrostátní omezení přechodnosti, navíc stanovené jen vyhláškou a při absenci zákonného zmocnění, nepředstavuje jak rozpor s uvedenými předpisy, tak netarifní překážku v přístupu na trh.

Odůvodnění:

Ust. § 3a ZoD, ani odst. 1 písm. a) či b) přílohy I. směrnice EP a Rady 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v EU nelimitují přechodnost VRT a současně formálně neomezují VRT jen na osobní dopravu. To potvrzuje i čl. 3 odst. 36 směrnice EP a Rady 2012/34 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, ve znění směrnice 2016/2370, protože jinak by nebylo nutné tam definovat pojem „vysokorychlostní osobní doprava“ (a zjevně jej tak adjektivem „osobní“ odlišit od vysokorychlostní nákladní dopravy), pokud by se vysokorychlostní dopravou měla mínit vždy jen doprava osobní.

Ponecháváme přitom stranou, zda je pro některé druhy nákladní dopravy aktuálně praktické a racionální toto ustanovení využít. Nezabýváme se skutkovou vhodností navrhované úpravy, nýbrž jejími právními aspekty a souladem jak s prováděným zákonem, tak s úpravou evropského práva.

7. K § 16 odst. 3 (nad rámeček)

Doporučujeme zohledňovat i výhled na několik let dopředu a stanovit alespoň prostorovou rezervu na případné prodloužení nástupiště. Viz rostoucí středočeská příměstská doprava a dnešní nedostatečné délky nástupišť 200 m. To se týká i stanovení šířek nástupišť podle frekvencí cestujících a rychlostí na kolejích okolo nástupiště.

8. K § 23 odst. 1 písm. d) bod 3

Požadujeme návrh novely vyhlášky upravit tak, aby navrhování a provádění ETCS nebylo vázáno na plán, protože plán není právně závazný a vymahatelný, a to např. tako:

„3. jde-li o trať dráhy celostátní nebo regionální, evropským vlakovým zabezpečovacím systémem⁶⁾ navrhovaným a budovaným podle přímo použitelného předpisu Evropské Unie upravujícího technickou specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii⁶⁾ postupně v souladu s národním implementačním plánem evropského systému řízení železniční dopravy, nebo“.

Odůvodnění:

Z ustanovení plyne, že evropský vlakový zabezpečovací systém je systém podle nařízení Komise 2016/919 a je navrhován a prováděn postupně v souladu s národním implementačním plánem evropského systému řízení

železniční dopravy. Plán ale nemůže právně zavazovat postup při navrhování a provádění ETCS, protože není právně závazným aktem. Ze ZoD ani jiného právního předpisu neplyne závaznost plánu a povinnost jeho dodržování v termínech v něm stanovených. Plán nelze učinit závazným pro navrhování a provádění systému cestou prováděcího předpisu (vyhlášky). Jeho existence a závaznost musí být daná přímo zákonem.

Tato připomínka je zásadní.

9. K § 24b

Žádáme doplnit požadavek na stavbu VRT spočívající ve stanovení míry její provozní spolehlivosti o způsob měření naplnění požadavků a prokazování splnění tohoto požadavku před vydáním osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

Žádáme terminologicky návrh sjednotit a doplnit odůvodnění o informaci, zda bude v ČR dvojitý režim VRT a zda se jedná o výjimku podle čl. 7 směrnice 2016/797.

Odůvodnění:

Novým požadavkem na stavbu vysokorychlostní dráhy, který stanovuje návrh vyhlášky, je požadavek na provozní spolehlivost dráhy. Provozní spolehlivost není ve vyhlášce stanovena technickým ukazatelem dráhy, ale je stanovena přípustnou dobou pro narušení provozování drážní dopravy z důvodů poruch součástí dráhy a stanovením délky trvání každé jednotlivé poruchy součástí dráhy. To znamená, že stavba dráhy (VRT) nenaplní požadavek provozní spolehlivosti dráhy, pokud je míra narušení provozování drážní dopravy nad míru stanovenou ve vyhlášce a doba poruchy součástí dráhy (VRT) překročí limity stanovené ve vyhlášce.

Takto stanovený požadavek na stavbu vysokorychlostní dráhy (VRT) je obtížně měřitelný. Ve vyhlášce není uvedeno, jak se bude míra provozní spolehlivosti dráhy (VRT) měřit před vydáním osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a jak bude s dráhou (VRT) naloženo, pokud se míra provozní spolehlivosti dráhy (VRT) projeví až při jejím provozování.

Žádáme proto dopracovat požadavek na stavbu VRT spočívající ve stanovení míry její provozní spolehlivosti o způsob měření naplnění požadavků a prokazování splnění tohoto požadavku před vydáním osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

Není rovněž zřejmé, proč zákonodárce neužívá označení „*vysokorychlostní dráha*“, ačkoliv je v § 3a odst. 1 ZoD zavedl a definoval. Prováděcí vyhláška by přitom měla zachovávat maximálně možnou terminologickou jednotu s prováděním zákonem.

Zejména ze slov „*se navrhuje*“ užitých v odst. 1 § 24b vyhlášky a ze slov „*dráha... budovaná*“ užitých v obou odstavcích § 24b, se zdá plynout, že se ustanovení netýká již existující dráhy, jejíž traťová rychlost bude/byla teprve modernizací zvýšena na více než 200 km/h, nýbrž že se § 24b týká jen drah v budoucnu nově budovaných.

Zatímco tedy ustanovení TSI se v řadě případů mohou týkat i modernizované dráhy stejně jako nově budované dráhy, § 24b vyhlášky se bude vztahovat a TSI doplňovat jen v rozsahu nově budovaných drah, ale nikoliv již v rozsahu modernizovaných drah. Nelze proto vyloučit riziko, že se tak vytvoří dvojitý režim VRT v ČR.

V této souvislosti není rovněž zřejmé, zda ČR využívá cestou § 24b vyhlášky výjimky poskytované čl. 7 směrnice EP a Rady 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v EU, nebo ne. Odůvodnění vyhlášky o tom mlčí.

Žádáme proto terminologicky návrh sjednotit a doplnit odůvodnění o informaci, zda bude v ČR dvojitý režim VRT a zda se jedná o výjimku podle čl. 7 směrnice 2016/797.

Tato připomínka je zásadní.

10.K § 24b odst. 1

Žádáme vyjasnit, zda a případně proč se ustanovení týká pouze jedné kategorie dráhy.

Odůvodnění:

V odůvodnění se uvádí: „*Cílem tohoto návrhu je uložit provozovateli dráhy, aby již ve fázi návrhu provedl analýzu spolehlivosti fungování budoucí provozované dráhy a rovněž vyhodnotil spolehlivost a redundanci jednotlivých klíčových prvků infrastruktury.*“

Ačkoliv z odůvodnění § 24b vyhlášky by bylo možné soudit, že se § 24b týká jakékoliv dráhy s rychlostí nad 200 km/h, samotný odstavec 1 § 24b normuje jen o dráze celostátní.

Skutečnosti uváděné v odůvodnění, které vedly ke stipulování povinností podle § 24b odst. 1 vyhlášky, se však týkají fyzikálních aspektů dráhy, resp. drážní dopravy na ní, takže by neměly být závislé jen na kategorii celostátní dráhy, protože stejné fyzikální veličiny se mohou týkat i dráhy regionální, eventuálně vlečky.

Definice VRT v § 3a ZoD není vázána na kategorii dráhy.

Žádáme vyjasnit, alespoň v odůvodnění vyhlášky.

11.K § 24b odst. 2

Žádáme vyjasnit, zda a případně proč se ustanovení týká pouze jedné kategorie dráhy.

Odůvodnění:

V odůvodnění se uvádí: „*Pro ochranu dráhy před vnějšími vlivy se stanovuje povinnost oplocení dopravní cesty dráhy a vybudování dalších ochranných zařízení omezujících narušení provozu na dané dráze.*“

Takto zvýšená ochrana se v § 24b odst. 2 vyhlášky zavádí kvůli traťové rychlosti, což je fyzikální veličina, takže vozidla jedoucí rychlostí 200 km/h a vyšší se z fyzikálního hlediska chovají obdobně na každé dráze obdobných parametrů bez ohledu na to, zda se jedná o dráhu celostátní, regionální eventuálně vlečku.

Z toho důvodu není zřejmé, proč by zvýšená ochrana měla být omezena jen na dráhu celostátní a neměla by se týkat alespoň i drah regionálních dimenzovaných pro rychlost nad 200 km/h.

Definice VRT v § 3a ZoD není vázána na kategorii dráhy.

Žádáme vyjasnit, alespoň v odůvodnění vyhlášky.

12.K § 26 odst. 5 a 6

Pokud jde o užívání legislativní zkratky „*vysokeychlostní dráha*“ zavedené v § 3a ZoD a nutnosti vztáhnout dotčená ustanovení i na modernizovanou, nikoliv jen nově budovanou dráhu, platí obdobné, co je uvedeno výše k § 24b vyhlášky.

Ust. § 23b, ani § 23c ZoD neposkytuje MD zmocnění stanovit parametry omezení provozování dráhy. Jestliže tedy § 23b odst. 1 ZoD obecně normuje o době nezbytně nutné a rozsahu nezbytně nutném, nemůže zřejmě MD jen cestou vyhlášky toto ustanovení zpřesňovat pro VRT bez zmocňovacího ustanovení v ZoD.

Kromě toho, v odůvodnění se k odst. 5 § 26 uvádí: „*Pro zajištění spolehlivosti a dostupnosti provozování vysokorychlostních drah se stanoví provádění údržby dané převážně v nočních hodinách s tím, že v denních hodinách je možné tuto činnost provádět jen ve výjimečných případech (např. odstraňování poruchy).*“.

Věcně stejné důvody zajistit spolehlivost a dostupnost se týkají i modernizace dráhy i oprav dráhy, kromě oprav naléhavých. Mělo by být tedy adekvátně analyzováno a prodiskutováno s dopravci, zda i při modernizaci a při nikoliv naléhavých opravách (ne)upřednostní více dnů trvajících jen noční výluky před celodenními výlukami trvajících méně dnů.

Žádáme revidovat § 36 odst. 2 ZoD vypuštěním slov „*plánovaného podle § 23b odst. 3*“. Jinak by osobní železniční dopravci cestou náhradní autobusové dopravy financovali důsledky takto jen v noci zajišťované spolehlivosti a dostupnosti provozování VRT.

Tato připomínka je zásadní.