

Pozměňovací návrh

Poslance MARTINA KOLOVRATNÍKA

k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

(sněmovní tisk 326)

KONZERVACE DRAH

Změna zákona o dráhách

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 189/1999 Sb., zákona č. 23/2000 Sb., zákona č. 71/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 77/2002 Sb., nálezu Ústavního soudu, vyhlášeného pod č. 144/2002 Sb., zákona č. 175/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 1/2005 Sb., zákona č. 181/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 191/2006 Sb., zákona č. 296/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 377/2009 Sb., zákona č. 194/2010 Sb., zákona č. 134/2011 Sb., zákona č. 102/2013 Sb., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 180/2014 Sb., zákona č. 250/2014 Sb., zákona č. 319/2016 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 225/2017 Sb., zákona č. 304/2017 Sb. a zákona č. 169/2018 Sb., se mění takto:

Text s vyznačením změn:

§ 5

(6) Dráhu jako cestu určenou k pohybu drážních vozidel lze zrušit jen na návrh vlastníka. O zrušení dráhy rozhoduje drážní správní úřad. **Přitom drážní správní úřad přihlédne k tomu, zda**

- a) bylo rozhodnuto o konzervaci dráhy podle § 39 tohoto zákona,**
- b) nebyl zájem o provozování dráhy, nebo**
- c) nebyl zájem o dráhu v případě učinění nabídky k jejímu odkoupení.**

§ 6

(1) Pokud se železniční dráha kříží s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí, musí být křížení označeno a zabezpečeno. Způsob označení křížení stanoví prováděcí předpis.

(2) O rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí a jeho změně rozhoduje drážní správní úřad po předchozím vyjádření příslušného orgánu Policie České republiky. Rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení křížení nenahrazuje povolení vydávaná správními úřady podle zvláštních právních předpisů.^{2b)} Technické způsoby zabezpečení křížení stanoví prováděcí předpis.

(3) Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.

(4) V případě železniční dráhy, u které bylo rozhodnuto o konzervaci dráhy podle § 39 odst. 1 nebo 2 a jejíž těleso bylo využito jako účelová komunikace podle § 39 odst. 7, se odstavce 1 až 3 nepoužijí.

§ 32

Přidělování kapacity dráhy

(1) Kapacita dráhy se přiděluje na dráze celostátní a regionální a na veřejně přístupné vlečce, **pokud nebylo rozhodnuto o konzervaci dráhy podle § 39**. Přídělcem kapacity dráhy je provozovatel dotčené dráhy; je-li dráha ve vlastnictví státu, je přídělcem Správa železniční dopravní cesty.

§ 39

Konzervace dráhy

(1) Na žádost vlastníka dráhy rozhodne drážní správní úřad o konzervaci dráhy v případě, že na takovéto dráze bylo rozhodnuto o zastavení drážní dopravy podle § 38.

(2) Drážní správní úřad rozhodne na žádost vlastníka dráhy železniční o konzervaci dráhy i v případě, kdy na dráze nebyla zastavena drážní doprava podle § 38, avšak drážní doprava na takovéto dráze není provozována v rozsahu alespoň 4 osobních vlaků denně nebo **1 nákladního vlaku měsíčně nebo** v ekvivalentním počtu vlaků za rok nejméně po dobu posledních dvou let.

(3) O konzervaci dráhy celostátní nebo regionální rozhodne drážní správní úřad po dohodě s Ministerstvem obrany.

(4) Žádost musí obsahovat označení dráhy a její popis, včetně určení začátku a konce dráhy, místa styku vzájemně zaústěných drah a stavební délku dráhy. Nebyla-li na dráze zastavena drážní doprava podle § 38, musí žádost obsahovat rovněž údaj o počtu vlaků provozovaných na této dráze po dobu posledních dvou let.

(5) Žádost musí být doložena

a) dokladem osvědčujícím vlastnictví žadatele k dráze, a

b) dokladem osvědčujícím rozsah drážní dopravy provozované na dráze po dobu posledních dvou let, nebyla-li na dráze zastavena drážní doprava podle § 38.

(6) Pokud drážní správní úřad rozhodne o konzervaci dráhy, drážní doprava na této dráze se neprovozuje a vlastník dráhy není povinen plnit povinnosti vyplývající z § 20 odst. 1 a 2 a § 21 odst. 1. Přidělenou kapacitu dráhy, byla-li přidělena, není možno využít. Vlastník dráhy ve spolupráci s vlastníkem pozemní komunikace zajistí údržbu křížení dráhy s pozemní komunikací.

(7) V případě, kdy drážní správní úřad rozhodl o konzervaci dráhy podle odstavce 1 nebo 2, lze těleso dráhy využít jako účelovou komunikaci podle zákona o pozemních komunikacích i k jiným dopravním účelům než k pohybu drážních vozidel. Provoz na této pozemní komunikaci se řídí zákonem o provozu na pozemních komunikacích.

(8) Na žádost vlastníka dráhy rozhodne drážní správní úřad o ukončení konzervace dráhy.

Odůvodnění

Současné znění zákona o dráhách upravuje pouze možnost zrušení dráhy. Nadto se jedná o úpravu značně kusou, neboť zákon o dráhách se jí věnuje v zásadě toliko v ustanovení § 5 odst. 6, kde hovoří o tom, že dráhu jako cestu určenou k pohybu drážních vozidel lze zrušit jen na návrh vlastníka. Dále pak, že o zrušení dráhy rozhoduje příslušný drážní správní úřad. Zákon o dráhách neobsahuje žádné další podrobnosti či vodítka, jakým způsobem a za jakých okolností lze rozhodnout o zrušení dráhy.

Zákon o dráhách tak fakticky nezná jiný stav, než provozování dráhy v plném rozsahu podle podmínek stanovených zákonem o dráhách a prováděcími právními předpisy na straně jedné a zrušení dráhy na straně druhé. Stávající právní úprava též ukládá vlastníku a provozovateli dráhy, aby tito vynaložili shodné úsilí při plnění povinností, ať již jde o dráhu, kde požadavky na její využití jsou s to překročit dostupnou kapacitu dráhy, či ať již jde o dráhu, u které neexistuje a to dlouhodobě zájem dopravců na provozování drážní dopravy a u které též pominuly přepravní potřeby – nezohledňuje tak reálný a dlouhodobý pokles zájmu o využití dráhy v některých územích.

Z praktického hlediska a po zkušenostech se zahájenými řízeními ve věci zrušení části dráhy celostátní či drah regionálních lze konstatovat, že proces zrušení uvedených drah je velmi komplikovaný a fakticky ani jeden z pokusů o zrušení dráhy nebyl úspěšný.

Z tohoto důvodu a při zohlednění zájmů na hospodárném nakládání s prostředky vlastníka a provozovatele dráhy a s cílem umožnit koncentraci dostupných finančních prostředků a zefektivnit drážní dopravu, jakož i procesy spojené se zajištěním provozuschopnosti a provozování se nyní navrhuje zakotvit do zákona o dráhách určitý mezistupeň mezi provozování dráhy a jejím zrušením. Jedná se o institut konzervace dráhy, který by spočíval v určitém „zakonzervování“ dráhy v případě, kdy na dané dráze není dlouhodobě provozována drážní doprava a zároveň se s určitým vymezeným provozem drážní dopravy do budoucna nepočítá. S ohledem na potřebu hospodárného vynakládání veřejných finančních prostředků je zapotřebí nastavit určitý minimální standard zamýšleného provozu, neboť v případě ojedinělých jízd či dokonce jediné jízdy za rok je zapotřebí reálně zvažovat, zda objem finančních prostředků investovaných do provozuschopnosti či modernizace dráhy je odpovídající v poměru k provozované dopravě na dané dráze.

Obdobně by měla právní úprava podchytit stav, kdy je dráha neprovozována a objeví se poptávka dopravce na provozování drážní dopravy na dané dráze. Z obdobných důvodů by mělo případnému znovuobnovení provozuschopnosti dráhy předcházet určité zhodnocení ekonomických či společenských aspektů takového kroku. Pokud by tomu takto nebylo, nelze vyloučit případy, kdy dojde k nákladnému obnovení dráhy pro jeden či dva páry vlaků ročně.

Rozhodne-li drážní správní úřad o konzervaci dráhy, neuplatní se na vlastníka a provozovatele dráhy povinnosti dle zákona o dráhách; vlastník a provozovatel si však v takovém případě musí být vědomi toho, že bude-li rozhodnuto o obnově dráhy, budou povinni zajistit opětovně provozuschopnost a provozování dráhy. Konzervace dráhy tedy neznamená zrušení dráhy, jen omezení nezbytné vykonávané péče s tím, že povinností vlastníka zůstane zajistit případnou budoucí obnovitelnost dráhy.

O obnově dráhy rozhodne drážní správní úřad, budou-li dány důvody hodné zvláštního zřetele (zájem státu, či kraje na využití dráhy, příslib dopravce na dlouhodobém využití dráhy, závazek subjektu obnovit provozuschopnost a provozování dráhy na místo původního provozovatele a vlastníka, atd.), či k žádosti vlastníka dráhy – v rozhodnutí drážní správní úřad stanoví lhůtu pro zajištění bezpečné provozuschopnosti a provozování dráhy, kdy lhůta bude přiměřená činností, které je k obnově bezpečného stavu nutno vykonat, jakož i procesům, které souvisí se zajištěním těchto činností (veřejná soutěž, zajištění finančních prostředků atd.).

Po vzoru zahraničí se jeví jako vhodné připustit možnost, aby konzervovaná dráha a její těleso byla snáze využitelné pro rekreační či obdobné potřeby jako účelová komunikace ve formě cyklo(bruslo)stezky, aniž by bylo zapotřebí náročným a zdoluhavým správním procesem přistoupit ke zrušení dráhy.

Zároveň by institut konzervace dráhy měl sloužit pro případné snazší obnovení provozu dané dráhy, kdy v budoucnu vznikne poptávka po drážní dopravě v dané oblasti kupříkladu v případě vzniku nové zástavby či továrny, což může vyvolat potřebu po obnovení osobní či nákladní železniční dopravy. Při zakotvení právní úpravy konzervace by krok k znovuoobnovení drážního provozu byl značně jednodušší, neboť se stále jedná o dráhu ve smyslu zákona o dráhách, a to i ve výše jmenovaném případě, kdy těleso dráhy bylo využito například jako cyklo(bruslo)stezka.

K § 5 odst. 6:

Navrhuje se doplnit ustanovení, které by drážnímu správnímu úřadu v případě řízení o žádosti o zrušení dráhy stanovilo přihlídnout k tomu, že u dráhy došlo k rozhodnutí o její konzervaci, resp. že nebyl zájem o provozování dráhy nebo o změně vlastnictví dráhy v případě nabídky k jejímu odkoupení.

Ing. Martin Kolovratník, 29.3. 2019