

STANOVISKO MINISTERSTVA DOPRAVY

k pozměňovacím návrhům uplatněným
k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb.,
o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů
(sněmovní tisk č. 912)

k projednání v hospodářském výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky dne 3. února 2021

<i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i>	<i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i>
Pozměňovací návrhy poslance Kolovratníka	
1. 1. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 2 v § 2 odst. 18 písm. b) se za slovo „využívá“ vkládají slova „nebo umožňuje využívat“. 2. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 3 v § 2 odst. 18 písm. b) se za slovo „využívá“ vkládají slova „nebo umožňuje využívat“	Souhlas Pozměňovacím návrhem dochází k precizaci ustanovení vymežujícího pojem „držitel drážního vozidla“ (§ 2 odst. 18 návrhu zákona) v tom smyslu, aby bylo zřejmé, že držitel drážního vozidla nemusí být vždy dopravcem . Unijní právo (konkrétně směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic, v platném znění) navrhované upřesnění umožňuje, neboť definuje držitele poměrně obecně a tato definice bude naplněna i v případě, kdy k užívání drážního vozidla bude docházet rovněž osobou odlišnou od dopravce. Ministerstvo dopravy se s úpravou obsaženou v pozměňovacím návrhu ztotožňuje .
2.	Souhlas

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>1. V čl. I se za dosavadní novelizační bod 43 vkládá nový novelizační bod v následujícím znění:</p> <p>„X. V části sedmé se za hlavu třetí vkládá nová hlava čtvrtá, která včetně nadpisu zní:</p> <p style="text-align: center;">„HLAVA ČTVRTÁ POVINNOSTI OSOBY ŘÍDÍCÍ DRÁŽNÍ VOZIDLO NA DRÁZE CELOSTÁTNÍ, REGIONÁLNÍ NEBO MÍSTNÍ ANEBO NA VLEČCE</p> <p style="text-align: center;">§ 46t</p> <p>(1) Osoba řídící drážní vozidlo na dráze celostátní, regionální nebo místní anebo na vlečce</p> <p>a) musí zastavit drážní vozidlo před návěstí zakazující jízdu,</p> <p>b) musí ohlásit dojetí drážního vozidla do místa se zjednodušenou organizací drážní dopravy osobě pověřené provozovatelem dráhy a vyčkat jejího pokynu směřujícího k řízení drážního vozidla,</p> <p>c) se musí podrobit na výzvu drážního správního úřadu orientačnímu vyšetření nebo odbornému lékařskému vyšetření podle zákona o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek,</p> <p>d) musí mít u sebe při řízení drážního vozidla doklad osvědčující oprávnění k jeho řízení na této dráze, je-li pro řízení drážního vozidla na této dráze tímto zákonem vyžadován, a</p> <p>e) musí na výzvu drážního správního úřadu předložit doklad podle písmene d).</p>	<p>Cílem pozměňovacího návrhu je reagovat na v poslední době diskutované problematické situace týkající se některých závažných porušení povinností strojvedoucích, jako jednoho z důvodů mimořádných událostí na dráze. Stávající právní úprava ukládá povinnosti při provozování dráhy a drážní dopravy toliko provozovatelům dráhy a dopravcům, kteří poté v rámci pracovněprávních vztahů a svých systémů zajišťování bezpečnosti přijímají potřebná opatření ve vztahu ke strojvedoucím coby svým zaměstnancům. Z aplikační praxe vyplynul požadavek na umožnění přímého postihu osob řídících drážní vozidlo za taková porušení pravidel drážního provozu, která znamenají velmi závažné ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy.</p> <p>Vybraná nejzávažnější jednání strojvedoucích se tak navrhuje zakotvit jako jejich zákonné povinnosti, jejichž porušení by naplnilo skutkovou podstatu přestupků a bylo tak vynutitelné prostřednictvím sankcí za jejich spáchání. Nově navrhovaná právní úprava se má vztahovat na osoby řídící drážní vozidla na dráze celostátní, regionální nebo místní anebo na vlečce.</p> <p>Ministerstvo dopravy se s úpravou obsaženou v pozměňovacím návrhu ztotožňuje.</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>(2) Podmínky, za nichž lze drážní dopravu organizovat zjednodušeně, a způsob zjednodušené organizace drážní dopravy v těchto místech stanoví prováděcí právní předpis.“.</p> <p>Dosavadní hlavy čtvrtá a pátá se označují jako hlavy pátá a šestá.“.</p> <p>Následující novelizační body je třeba v návaznosti na provedenou změnu přechíslovat.</p> <p>2. V čl. I se za dosavadní novelizační bod 52 vkládá nový novelizační bod v následujícím znění:</p> <p>„X. V § 50 se za odstavec 4 vkládá nový odstavec 5, který zní:</p> <p>„(5) Fyzická osoba se jako osoba řídící drážní vozidlo na dráze celostátní, regionální nebo místní anebo na vlečce dopustí přestupku tím, že</p> <p>a) v rozporu s § 46t odst. 1 písm. a) nezastaví drážní vozidlo před návěstí zakazující jízdu,</p> <p>b) v rozporu s § 46t odst. 1 písm. b) neohlásí dojetí drážního vozidla do místa se zjednodušenou organizací drážní dopravy osobě pověřené provozovatelem dráhy nebo nevyčká jejího pokynu směřujícího k řízení drážního vozidla,</p> <p>c) v rozporu s § 46t odst. 1 písm. c) se na výzvu drážního správního úřadu nepodrobí orientačnímu vyšetření nebo odbornému lékařskému vyšetření,</p> <p>d) v rozporu s § 46t odst. 1 písm. d) nemá u sebe při řízení drážního vozidla doklad osvědčující oprávnění k jeho řízení, nebo</p> <p>e) v rozporu s § 46t odst. 1 písm. e) na výzvu drážního správního úřadu nepředloží stanovený doklad.“.</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>Dosavadní odstavec 5 se označuje jako odstavec 6.“. Následující novelizační body je třeba v návaznosti na provedenou změnu přechíslovat.</p> <p>3. V čl. I dosavadní novelizační bod 53 zní:</p> <p>„X. V § 50 odstavec 6 zní:</p> <p style="padding-left: 40px;">„(6) Za přestupek lze uložit pokutu do</p> <p>a) 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a), f) nebo j), odstavce 4 nebo odstavce 5 písm. d) nebo e),</p> <p>b) 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. m) nebo odstavce 5 písm. a), b) nebo c),</p> <p>c) 200 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. g), h) nebo l),</p> <p>d) 1 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b), c), d), e) nebo k), nebo</p> <p>e) 10 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. i) nebo odstavce 2 nebo 3.“.“.</p> <p>4. V čl. I se za dosavadní novelizační bod 53 vkládá nový novelizační bod v následujícím znění:</p> <p>„X. V § 50 se doplňuje odstavec 7, který zní:</p> <p style="padding-left: 40px;">„(7) Za přestupek podle odstavce 5 písm. a) nebo b) lze uložit zákaz činnosti do 1 roku spočívající v zákazu řízení drážního vozidla, byl-li spáchán alespoň dvakrát v období 1 roku.“.“.</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>Následující novelizační body je třeba v návaznosti na provedenou změnu přečíslovat.</p> <p>5. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 115 v § 66 odst. 1 se za text „§ 46j odst. 5,“ vkládá text „§ 46t odst. 2,“.</p>	
<p>3.</p> <p>1. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 39 v § 43c se za odstavec 1 vkládá nový odstavec 2, který zní:</p> <p style="padding-left: 40px;">„(2) Pokud drážní vozidlo splňuje podmínky podle § 43 odst. 1, lze jej na dráze místní a vlečce provozovat bez typového osvědčení a průkazu způsobilosti drážního vozidla.“.</p> <p>Dosavadní odstavce 2 až 8 se označují jako odstavce 3 až 9.</p> <p>2. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 57 v § 51 odst. 1 písm. n) se text „§ 43c odst. 2“ nahrazuje textem „§ 43c odst. 3“.</p> <p>3. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 78 v § 52 odst. 1 se na konci textu písmene g) doplňují slova „, pokud se nejedná o drážní vozidlo provozované v souladu s § 43c odst. 2“.</p> <p>4. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 115 se text „§ 43c odst. 8“ nahrazuje textem „§ 43c odst. 9“.</p>	<p>Neutrální</p> <p>Právní úprava podmínek pro provozování drážních vozidel na dráze jiné než celostátní nebo regionální obsažená ve vládním návrhu zákona již počítá s tím, že u drážních vozidel, k nimž byl vydán ES certifikát nebo vnitrostátní certifikát dokládající splnění unijních podmínek, bude získání schválení typu i vydání průkazu způsobilosti snadnější. Je však nutno připustit, že doplnění navrhovaného nového odstavce 2 odstraní u drážních vozidel odpovídajících unijním požadavkům nutnost získat typové schválení a průkaz způsobilosti ve zvláštním správním řízení, což lze vnímat jako důvodné.</p> <p>Je však nutno upozornit, že pozměňovací návrh přistupuje nekoncepčně k drážním vozidlům podle toho, na jaké (unijně nerelevantní) dráze by měla být provozována. Zatímco u drážních vozidel, která mají být provozována na dráze místní nebo na vlečce by tak (za podmínky, že dané vozidlo odpovídá unijním požadavkům) nemusel být schválen jeho typ a vydán průkaz způsobilosti, u drážních vozidel, která mají být provozována na dráze tramvajové, trolejbusové nebo na dráze speciální (rovněž za podmínky, že dané vozidlo odpovídá unijním požadavkům) by typ vozidla schválen být musel a rovněž by musel být vydán průkaz způsobilosti.</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>Z jiného pohledu lze rovněž uvést, že při doplnění nového odstavce 2 do § 43 (dle pozměňovacího návrhu) by vládním návrhem zákona pojatá koncepte (dle níž, jak shora popsáno, budou mít unijně vyhovující drážní vozidla, „snadnější cestu“ ke schválení typu a vydání průkazu způsobilosti) obsažená v § 43c odst. 3 a 4 písm. a) v podstatě (přínejmenším z části) postrádala smysl.</p> <p>Dále je možno uvést, že navrhované doplnění skutkové podstaty obsažené v § 52 odst. 1 písm. g) lze považovat za nadbytečné, neboť k postižení relevantního jednání by postačovala formulace skutkové podstaty v její původní podobě. Bylo-li by totiž drážní vozidlo provozováno v souladu s nově doplněným odstavcem 2, nebylo by možno shledat jednání, které by jinak bylo v rozporu s § 43c odst. 1 návrhu zákona, za protiprávní.</p>
<p>4.</p> <p>V ČÁSTI PRVNÍ Čl. I novelizačního bodu 23. se do</p> <p>1. § 31a odstavce 1 za ustanovení „Hodlá-li žadatel provozovat drážní dopravu pouze na území České republiky,“ vkládá ustanovení, které včetně poznámky pod čarou zní: „včetně úseků dráhy vedoucích do stanic v blízkosti hranic sousedních členských států s podobnými vlastnostmi dráhy a s podobnými vnitřními předpisy pro provozování dráhy ve smyslu příslušných předpisů Evropské unie²⁴⁾“;</p>	<p>Nesouhlas</p> <p>Ačkoliv návrh zákona výslovně nestanoví možnost provozovat drážní dopravu s osvědčením bezpečnosti vydaným pro území České republiky rovněž v přeshraničních úsecích drah bez nutnosti rozšiřovat oblast použití, domníváme se, že aplikací související přímo použitelné unijní úpravy tyto situace umožněny jsou. Tato úprava je obsažena v prováděcím nařízení Komise (EU) 2018/763 ze dne 9. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům.</p> <p>Toto nařízení podrobněji stanoví postup podání žádosti, její náležitosti, postup orgánu vydávajícího osvědčení i náležitosti vydaného osvědčení.</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>2. § 31a odstavce 2 písmena c) bodu 3. za ustanovení „dráha na území jiného členského státu, na které žadatel hodlá provozovat drážní dopravu,“ vkládá ustanovení, které včetně poznámky pod čarou zní: „včetně úseků dráhy vedoucích do stanic v blízkosti hranic sousedních členských států s podobnými vlastnostmi dráhy a s podobnými vnitřními předpisy pro provozování dráhy ve smyslu příslušných předpisů Evropské unie²⁴⁾“.</p> <p>3. Ostatní poznámky pod čarou se přečíslují.</p> <hr/> <p>²⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic.</p>	<p>Na základě čl. 3 odst. 11 jmenovaného nařízení platí, že, „pokud žadatel uvede ve své žádosti, že hodlá zajišťovat spojení se stanicemi v sousedních členských státech se sítěmi podobných vlastností a s podobnými provozními předpisy, přičemž se tyto stanice nacházejí v blízkosti hranice zamýšlené oblasti provozu, mělo by jednotné osvědčení o bezpečnosti na základě konzultace s vnitrostátními bezpečnostními orgány sousedních členských států platit až do těchto stanic bez nutnosti žádat o rozšíření oblasti provozu. Před vydáním jednotného osvědčení o bezpečnosti vnitrostátní bezpečnostní orgány dotčených členských států potvrdí orgánu vydávajícímu osvědčení, že příslušné oznámené vnitrostátní předpisy a povinnosti vyplývající z příslušných přeshraničních dohod jsou splněny.“.</p> <p>Domníváme se, že pro určení orgánu, k němuž má být v případě, kdy žadatel o vydání osvědčení dopravce hodlá provozovat drážní dopravu kromě území České republiky rovněž v příhraniční oblasti jiného členského státu Evropské unie, podána příslušná žádost, by mohla být využita uvedená přímo použitelná unijní úprava, i když předkladatel připouští, že původně navrhovaná právní úprava obsažená ve vládním návrhu zákona by v dané souvislosti mohla být drobně precizována (v ustanovení, do něhož míří rovněž pozměňovací návrh a které upravuje, ve kterých případech je třeba žádat o vydání osvědčení dopravce drážní správní úřad a ve kterých je tak třeba učinit ve vztahu k Agentuře Evropské unie pro železnice, tedy v § 31a).</p> <p>V tomto kontextu předkladatel připouští možnou diskusi o precizaci daného ustanovení, přičemž příslušná změna navrhované právní úpravy</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>by mohla být uplatněna jako pozměňovací návrh v rámci druhého čtení.</p> <p>K pozměňovacímu návrhu tak, jak je uplatněn, však předkladatel zaujímá nesouhlasné stanovisko, a to z následujících důvodů.</p> <p>Pozměňovací návrh se vyznačuje celou řadou formulačních a legislativně technických nedostatků. Předně má být požadováno vložení slov za jiná slova, nikoliv vložení jistého ustanovení za jiné ustanovení. Není dále zřejmé, co se míní „podobnými vlastnostmi dráhy“ či „podobnými vnitřními předpisy“ (jde o velice vágní slovní spojení) a dále je navrhovaná právní úprava navázána na odkaz na poznámku pod čarou odkazující ke směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic, což nepovažujeme za možné, neboť směrnice není přímo použitelná a využití odkazu na směrnici je v transpoziční právní úpravě je možné pouze za podmínek striktně stanovených Metodickými pokyny pro zajišťování prací při plnění legislativních závazků vyplývajících z členství České republiky v Evropské unii, které v tomto případě naplněny nejsou.</p> <p>Navrhované doplnění § 31a odst. 2 písmene a) bodu 3 pak předkladatel považuje za nadbytečné, neboť identifikace úseků dráhy vedoucích do stanic v blízkosti hranic sousedních členských států, která má být nově jednou z náležitostí žádosti o vydání osvědčení dopravce, je již zahrnuta ve slovech „dráha na území jiného členského státu, na které žadatel hodlá provozovat drážní dopravu“ (tedy v již původně navrhované úpravě).</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>5.</p> <p>V ČÁSTI PRVNÍ se do Čl. II vkládá nový bod 4., který, včetně poznámky pod čarou, zní:</p> <p>„Povolení k uvedení vozidel na trh udělená před účinností tohoto zákona, včetně povolení udělených na základě mezinárodních dohod⁴³⁾, zůstávají v platnosti za podmínek, za nichž byla tato povolení udělena. Vozidla podle věty první pro provoz na dráze nebo kategorii dráhy, na něž se jejich povolení nevztahují, musí získat nové povolení k uvedení vozidla na trh.“</p> <p>Další novelizační body se přečíslují.</p> <hr/> <p>⁴³⁾ zejména předpisy, kterými se řídí reciproční použití železničních a brzdářských vozů v mezinárodním provozu (RIC) a předpisy, kterými se řídí reciproční použití železničních vozů v mezinárodním provozu (RIV)</p>	<p>Nesouhlas</p> <p>Předně je nutno pozměňovacímu návrhu vytknout, že nezhledňuje stávající přechodné ustanovení obsažené v článku II bodu 3 návrhu zákona. Případy, kdy půjde o drážní vozidla schválená podle vnitrostátní právní úpravy (tedy dle zákona o dráhách) do dne nabytí účinnosti nově navrhované právní úpravy, jsou tedy již zmíněným přechodným ustanovením pokryty a v tomto rozsahu je úprava obsažená v pozměňovacím návrhu nadbytečná.</p> <p>Závažnou vadu pozměňovacího návrhu spatřuje předkladatel v tom, že používá pro povolení dosud vydaná k drážním vozidlům slovního spojení „povolení k uvedení vozidel na trh“, což je nicméně označení dokladu, který bude nově vydáván až na základě nové právní úpravy. Úprava obsažená v pozměňovacím návrhu je v této souvislosti zmatečná a působí zavádějícím způsobem.</p> <p>Zcela zásadní je pak to, jakou povahu mají „mezinárodní dohody“, na něž se navrhované přechodné ustanovení odkazuje. Před přijetím takto navrhované úpravy bude zcela nezbytné si vyjasnit, zda jde o mezinárodní smlouvy tzv. prezidentské, které jsou součástí právního řádu České republiky a které mají případně přednost před zákonem, či jde o jiný druh mezinárodních smluv. Tato otázka je z hlediska vázanosti adresátů navrhované právní úpravy zcela stěžejní. Bez ohledu na charakter příslušných aktů je však nutno uvést, že odkaz uvedený v pozměňovacím návrhu (na poznámku pod čarou č. 43) je formulován nesprávně, neboť v takovém odkazu musí být mezinárodní smlouva uvedena jejím oficiálním názvem. Rovněž podotýkáme, že přechodná</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>ustanovení nejsou součástí zákona jako takového a měla by tudíž obsahovat vlastní poznámkový aparát.</p> <p>Předkladatel nevylučuje diskusi ve věci možné precizace stávajícího přechodného ustanovení s tím, že, bude-li nalezeno vhodné řešení, bude tuto precizaci možno přijmout prostřednictvím nově formulovaného pozměňovacího návrhu v rámci druhého čtení.</p>
<p>6.</p> <p>1. V čl. I. se za dosavadní novelizační bod 3 vkládá nový novelizační bod, který zní:</p> <p>„X. V § 2 se doplňuje odstavec 19, který zní:</p> <p>„Vlak mezinárodního charakteru je vlak s mezinárodní trasou, při níž vlak překročí alespoň jednu hranici členského státu, jehož hlavním účelem je přeprava cestujících mezi stanicemi v různých členských státech, kdy uvedené platí bez ohledu na spojení nebo rozdělení vlaku, původ nebo místo určení jeho částí, pokud všechny jeho části překročí alespoň jednu hranici členského státu.“. “</p> <p>Následující novelizační body se v návaznosti na provedenou změnu přečíslojí.</p>	<p>Nesouhlas</p> <p>Pozměňovací návrh zasahuje do právní úpravy přidělování kapacity dráhy, zejména v souvislosti s případy, kdy dochází k přetížení dráhy. Je nutno konstatovat, že veškeré zásahy do této úpravy (priorit při přidělování kapacity dopravní cesty) jsou vnímány jako velice citlivá oblast, a proto jakékoli případné změny této právní úpravy by měly být pečlivě posouzeny, neboť je nezbytné posoudit potřeby všech zainteresovaných subjektů (mimo Ministerstva dopravy jde rovněž o státní organizaci Správa železnic, objednatele veřejných služeb i sdružení dopravců). Předkladatel tak již v této souvislosti identifikuje zásadní nesouhlas sdružení nákladních dopravců s předloženým pozměňovacím návrhem.</p> <p>Změna takto významné materie by měla být podrobena detailní odborné diskusi a představuje tedy právní úpravu, která by měla být měněna pouze vládním návrhem zákona, kdy je v legislativním procesu umožněno odborné právní i technické posouzení dopadů zamýšlených změn.</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>2. V čl. I. se za dosavadní novelizační bod 24 vkládá nový novelizační bod, který zní:</p> <p>„X. V § 34a se odstavce 4 a 5 zrušují a nahrazují novými texty odstavců 4 a 5, které zní:</p> <p>„(4) Požádá-li více žadatelů o přidělení téhož dílu kapacity dráhy, rozvrhne přidělce její přidělení tak, aby mohl vyhovět každému žadateli, a tento rozvrh s dotčenými žadateli projedná. Přidělce se smí v nezbytné míře odchýlit od požadovaného dílu kapacity dráhy; přitom dbá na zachování tras vlaků mezinárodního charakteru, je-li to možné. Přidělce poskytne v dostatečném předstihu před projednáním rozvrhu dotčeným žadatelům potřebné informace, zejména údaje o žádostech o přidělení téhož dílu kapacity dráhy, údaje o ostatních žádostech o přidělení kapacity na dotčené dráze a údaje o rozvrženém přidělení kapacity dráhy. Identifikační údaje žadatele přidělce poskytne pouze s jeho souhlasem.</p> <p>(5) Nepodaří-li se postupem podle odstavce 4 vyhovět všem požadavkům na přidělení kapacity dráhy, prohlásí přidělce dotčenou dráhu nebo její část za přetíženou. Na přetížené dráze nebo její části vyhoví přidělce přednostně žádostem o přidělení kapacity dráhy za účelem provozování drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, provozování drážní dopravy bez smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících vlaky nadregionálního, nebo mezinárodního charakteru, neohrožuje-li</p>	<p>Právní úprava navrhovaná pozměňovacím návrhem se rovněž vyznačuje řadou nedostatků. Předně není vhodné definovat pojem „vlak mezinárodního charakteru“ v úvodních ustanoveních zákona o dráhách, neboť dané slovní spojení by se v tomto zákoně vyskytovalo pouze v několika ustanoveních. Zákon o dráhách používá (dokonce v § 34a) slovní spojení „mezinárodní trasa vlaků“ či „mezinárodní drážní doprava“. Navrhovaná definice rovněž nezahrnuje nákladní segment mezinárodní dopravy (vztahuje se pouze na přepravu cestujících), což považujeme za nekonceptní a neodůvodněné.</p> <p>Pozměňovacím návrhem zamýšlená úprava obsažená § 34a odstavci 5 je zcela nevhodně podmiňována tím, že přidělení kapacity dráhy v navrhovaném pořadí neohrozí hospodářskou vyváženost dopravy realizované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Problematika posuzování hospodářské vyváženosti je svébytně upravena v ustanovení § 34d zákona o dráhách včetně všech navazujících mechanismů. Zatěžování již tak značně složitého postupu při prioritizaci přidělování kapacity dráhy právě tímto aspektem (posuzování hospodářské vyváženosti) proto považujeme za zcela nevhodné a matoucí.</p> <p>Z hlediska unijního práva je pak třeba poukázat na skutečnost, že směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, v platném znění, ve svém článku 47 odst. 4 upravuje rámec pro přednostní přidělování kapacity dráhy pro případ jejího přetížení tak, že preferuje zejména požadavky na veřejnou službu a rozvoj vnitrostátní</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>hospodářskou vyváženost dopravy realizované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, kombinované dopravy a mezinárodní nákladní drážní dopravy. Přednostní přidělení kapacity dráhy přidělce s příslušnými žadateli projedná; v případě potřeby se přiměřeně použije postup podle odstavce 4. Nepodaří-li se ani po projednání vyhovět všem přednostním žádostem, přidělce přidělí kapacitu dráhy nejprve za účelem provozování drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, případně drážní dopravy bez takové smlouvy provozované vlaky nadregionálního nebo mezinárodního charakteru, neohrožuje-li hospodářskou vyváženost dopravy realizované na základě takové smlouvy, poté kombinované dopravy a poté mezinárodní nákladní drážní dopravy, zbývá-li dostupná kapacita dráhy. V rámci drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, nebo bez takové smlouvy v případě dle předešlé věty, přidělce přidělí kapacitu dráhy nejprve za účelem provozování drážní dopravy vlaky nadregionálního nebo mezinárodního charakteru, poté drážní dopravy v územním obvodu kraje a poté drážní dopravy v územním obvodu obce.“.</p> <p>Následující novelizační body se v návaznosti na provedenou změnu přečísľují.</p>	<p>a mezinárodní železniční nákladní dopravy, tedy nikoliv osobní komerční dopravy, která v daném ustanovení vůbec není zmiňována.</p> <p>V současné době je zvažována možná precizace ustanovení obsahujícího přidělování kapacity dráhy při zpracování jízdního řádu a jeho změny (ustanovení § 34a zákona o dráhách), i když pouze ve vztahu k identifikované potřebě usnadnit jeho aplikaci prostřednictvím upřesnění vymezení slovního spojení „mezinárodní drážní doprava“, případně „mezinárodní trasy vlaků“. Tato otázka je v současné době diskutována a dle výsledků této diskuse by mohla být předmětem pozměňovacího návrhu uplatněného v rámci druhého čtení. Je však třeba zdůraznit, že s jinou (než zde uvedenou terminologickou) změnou daného ustanovení mající věcný dopad do vlastního pořadí kritérií při přidělování kapacity dráhy pro případ jejího přetížení Ministerstvo dopravy s ohledem na shora uvedené důvody nemůže souhlasit.</p>
<p>7.</p> <p>1. V čl. I se za dosavadní novelizační bod 7 vkládají nové novelizační body v následujícím znění:</p>	<p>Souhlas</p> <p>Cílem pozměňovacího návrhu je umožnit nový status dráhy (vedle dráhy plně provozované na jedné straně nebo zrušené na straně druhé) pro případ, kdy na dráze nebo její části dlouhodobě není nebo je, ovšem</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>„XI. Za § 10 se vkládají nové § 10a a 10b, které včetně nadpisů znějí:</p> <p style="text-align: center;">„§ 10a</p> <p style="text-align: center;">Konzervace dráhy</p> <p>(1) Konzervací dráhy se rozumí uvedení dráhy celostátní, regionální nebo místní nebo vlečky anebo jejich části do stavu,</p> <p>a) v němž přestává být provozuschopná a provozována,</p> <p>b) jenž umožní budoucí obnovení její provozuschopnosti a jejího provozování, a</p> <p>c) v němž nedošlo k jejímu zrušení.</p> <p>(2) Drážní správní úřad na žádost vlastníka dráhy celostátní, regionální nebo místní nebo vlečky anebo jejich části povolí její konzervaci, není-li taková dráha nebo její část po dobu 2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti užita v rozsahu alespoň 1500 jízd ročně za účelem přepravy cestujících a 12 jízd ročně za účelem přepravy věcí. Doba, po kterou bylo provozování dráhy nebo její části omezeno jejím provozovatelem, se do doby podle věty první nezapočítává; to neplatí, bylo-li provozování dráhy nebo její části omezeno jejím provozovatelem z důvodu činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy.</p> <p>(3) Žádost obsahuje vedle obecných náležitostí podle správního řádu označení dráhy nebo její části a její popis, včetně určení začátku</p>	<p>ve značně omezeném rozsahu, provozována drážní doprava a zároveň není žádoucí její úplné zrušení z důvodu umožnění jejího případného budoucího obnovení. Zákon o dráhách zná pouze stav, kdy je dráha provozována za současného splnění všech podmínek souvisejících se zajištěním její provozuschopnosti, nebo stav, kdy je dráha zcela zrušena, k čemuž však prakticky nedochází.</p> <p>Navrhuje se tak zakotvit institut konzervace dráhy, který představuje vhodné řešení představující mezistupeň mezi provozováním dráhy (na straně jedné) a jejím úplným zrušením (na straně druhé). Využití daného institutu pomůže vlastníku dráhy zejména šetřit finanční prostředky nevhodně vynakládané na zajištění provozuschopnosti dráhy nebo její části (přestože dráha provozována není nebo sice je, ale v zanedbatelném rozsahu v poměru k nutným nákladům vynakládaným na udržení jejího provozu). Zároveň však bude umožněno snazší obnovení dráhy v budoucnu v případě, kdy by zájem na jejím provozování v průběhu času vzrostl.</p> <p>Ministerstvo dopravy se s úpravou obsaženou v pozměňovacím návrhu ztotožňuje.</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>a konce dráhy nebo její části, místa styku vzájemně zaústěných drah a stavební délku dráhy nebo její části. K žádosti se přiloží doklad prokazující splnění podmínky pro povolení konzervace dráhy nebo, jde-li o dráhu místní nebo veřejně nepřístupnou vlečku, čestné prohlášení žadatele o tom, že je tato podmínka splněna.</p> <p>(4) Drážní správní úřad si v řízení vyžádá závazné stanovisko Ministerstva obrany. Nesouhlasné stanovisko může být vydáno pouze tehdy, byla-li by konzervací dráhy ohrožena obrana státu.</p> <p>(5) Vlastník dráhy nebo její části, jejíž konzervace byla povolena,</p> <p>a) zajistí, aby byly zachovány alespoň těleso, stavba a zařízení jejího železničního spodku, a</p> <p>b) nemusí plnit povinnosti podle tohoto zákona.</p> <p>(6) Na dráze nebo její části, jejíž konzervace byla povolena, nelze provozovat drážní dopravu. Jde-li o dráhu celostátní nebo regionální nebo veřejně přístupnou vlečku anebo jejích část,</p> <p>a) dnem vydání rozhodnutí, jímž byla povolena její konzervace, se kapacita dráhy na ní nepřiděluje a prohlášení o dráze se ve vztahu k ní nezpracovává a</p> <p>b) nastávají právní účinky rozhodnutí, jímž byla konzervace dráhy povolena, s výjimkou účinků podle písmene a), dnem následujícím po uplynutí doby platnosti jízdního řádu, na kterou byla ke dni vydání rozhodnutí kapacita dráhy již přidělena.</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>(7) Pro stavbu dráhy nebo její části, jejíž konzervace byla povolena, a stavbu na této dráze nebo její části se § 5 odst. 5 nepoužije. Pro postup vlastníka sítě technického vybavení při havárii sítě technického vybavení v obvodu dráhy nebo její části, jejíž konzervace byla povolena, se § 5a odst. 3 nepoužije. Pro křížení dráhy nebo její části, jejíž konzervace byla povolena, se § 6 nepoužije.</p> <p style="text-align: center;">§ 10b</p> <p style="text-align: center;">Zrušení konzervace dráhy</p> <p>(1) Drážní správní úřad rozhodne na žádost vlastníka dráhy nebo její části o zrušení konzervace dráhy, je-li dráha nebo její část způsobilá k užívání. K žádosti se přiloží doklad o provedení technicko bezpečnostní zkoušky osvědčující splnění této podmínky.</p> <p>(2) V rozhodnutí o zrušení konzervace dráhy drážní správní úřad uloží vlastníku dráhy nebo její části povinnost obnovit její provozuschopnost v plném rozsahu a její provozování a stanoví mu k tomu přiměřenou lhůtu.“</p> <p>X2. V § 10a odstavec 2 zní:</p> <p>„(2) Drážní správní úřad na žádost vlastníka dráhy celostátní, regionální nebo místní nebo vlečky anebo jejich části povolí její konzervaci, není-li taková dráha nebo její část po dobu 2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti užita v rozsahu alespoň 1500 jízd ročně za účelem přepravy cestujících a 12 jízd ročně za účelem přepravy</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>věcí. Doba, po kterou bylo provozování dráhy nebo její části omezeno jejím provozovatelem, se do doby podle věty první nezapočítává.“.“.</p> <p>Následující novelizační body je třeba v návaznosti na provedené změny přechíslovat.</p> <p>2. V čl. I se za dosavadní novelizační bod 9 vkládají nové novelizační body v následujícím znění:</p> <p>„X3. V § 17 se na konci odstavce 3 doplňuje věta „Dražní správní úřad rovněž rozhodne o změně úředního povolení, pokud</p> <p>a) povolil konzervaci jím provozované dráhy a</p> <p>b) úřední povolení vydané tomuto provozovateli se nevztahuje pouze k dráze nebo její části, již se povolení konzervace týká.“.“.</p> <p>X4. V § 18 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno f), které zní:</p> <p>„f) dnem, kdy nastaly právní účinky rozhodnutí, jímž byla povolena konzervace dráhy, vztahuje-li se úřední povolení pouze k dráze nebo její části, již se povolení konzervace týká.“.“.</p> <p>Následující novelizační body je třeba v návaznosti na provedené změny přechíslovat.</p> <p>3. V čl. I se za dosavadní novelizační bod 52 vkládá nový novelizační bod v následujícím znění:</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>„X5. V § 50 odst. 2 se vkládají nová písmena a) a b), která znějí: „a) v rozporu s § 10a odst. 5 písm. a) nezajistí zachování tělesa, stavby nebo zařízení železničního spodku dráhy nebo její části, jejíž konzervace byla povolena, b) v rozporu s § 10b odst. 2 ve stanovené lhůtě nesplní povinnost obnovit provozuschopnost nebo provozování dráhy nebo její části, o zrušení jejíž konzervace bylo rozhodnuto,“.</p> <p>Dosavadní písmena a) a b) se označují jako písmena c) a d).“.</p> <p>Následující novelizační body je třeba v návaznosti na provedenou změnu přechíslovat.</p> <p>4. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 53 v § 50 odst. 5 písm. d) se za slova „nebo k)“ vkládají slova „nebo odstavce 2 písm. a)“.</p> <p>5. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 53 v § 50 odst. 5 písm. e) se slova „nebo odstavce 2 nebo 3“ nahrazují slovy „, , odstavce 2 písm. b), c) nebo d) nebo odstavce 3“.</p> <p>6. V čl. I se za dosavadní novelizační bod 57 vkládá nový novelizační bod v následujícím znění:</p> <p>„X6. V § 51 odst. 2 se vkládají nová písmena a) a b), která znějí: „a) v rozporu s § 10a odst. 5 písm. a) nezajistí zachování tělesa, stavby nebo zařízení železničního spodku dráhy nebo její části, jejíž konzervace byla povolena,</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>b) v rozporu s § 10b odst. 2 ve stanovené lhůtě nesplní povinnost obnovit provozuschopnost nebo provozování dráhy nebo její části, o zrušení jejíž konzervace bylo rozhodnuto,“.</p> <p>Dosavadní písmena a) a b) se označují jako písmena c) a d).“.</p> <p>Následující novelizační body je třeba v návaznosti na provedenou změnu přechíslovat.</p> <p>7. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 72 v § 51 odst. 10 písm. d) se za slova „w), x) nebo y),“ vkládají slova „odstavce 2 písm. a),“.</p> <p>8. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 72 v § 51 odst. 10 písm. e) se slova „odstavce 2 nebo 3“ nahrazují slovy „odstavce 2 písm. b), c) nebo d), odstavce 3“.</p> <p>9. V čl. V se slova „bodů 3, 36, 37, 38 a 92“ nahrazují slovy „bodů 3, X2, 36, 37, 38 a 92“.</p> <p><i>Poznámka 1: Pod bodem X2 bude uvedeno číslo novelizačního bodu odpovídajícího obsahově části označené jako X2 pozměňovacího návrhu uvedeného shora pod číslem 1.</i></p>	
<p>8.</p> <p>V §43 se na konec odstavce 6 doplňuje věta „Prokazatelné náklady provozovatele dráhy na realizaci zkušebního provozu, dle předešlé věty, hradí dopravce.“.</p>	<p>Nesouhlas.</p> <p>Podle ustanovení § 43 odst. 6 návrhu zákona musí provozovatel dráhy celostátní nebo regionální umožnit po dohodě s dopravcem v nezbytném rozsahu uskutečnění zkušebního provozu drážního vozidla na jím provozované dráze do 3 měsíců ode dne, kdy o to dopravce</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>požádá, za účelem ověření technické kompatibility drážního vozidla s dráhou.</p> <p>Pozměňovacím návrhem doplňovaná věta, podle níž má náklady na realizaci zkušebního provozu hradit dopravce, je podle názoru předkladatele nadbytečná, neboť hrazení těchto nákladů může, jak je předpokládáno, být zahrnuto v dohodě uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem.</p> <p>Předkladatel se nijak nebrání smysluplné změně jím navrhované právní úpravy, jak konečně dokládá svým souhlasem s pozměňovacím návrhem, kterým dochází k upřesnění právě ustanovení § 43 odst. 6 návrhu zákona (pozměňovací návrh poslance Ferance č. 3), i když v jiném ohledu. Změna navrhovaná pozměňovacím návrhem poslance Kolovratníka č. 8 je však vnímána ze strany předkladatele jako nadbytečná a neopodstatněná.</p>
<p>9.</p> <p>V § 49f odstavec 1 písmeno b) se text písmene b) zrušuje a nahrazuje novým textem písmene b), které zní:</p> <p>„b) zamýšlená obnova nebo modernizace subsystému může nepříznivě ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti provozované dráhy,“</p>	<p>Nesouhlas</p> <p>Cílem pozměňovacího návrhu je zpřesnit stávající ustanovení obsažené v § 49f odst. 1 písm. b) návrhu zákona upravující jednu z podmínek, za níž je nezbytné žádat o vydání nového průkazu způsobilosti dráhy. Zatímco podle úpravy obsažené ve vládním návrhu zákona je o nový průkaz způsobilosti dráhy nezbytné žádat tehdy, mohou-li činnosti spojené se zamýšlenou obnovou nebo modernizací subsystému tvořícího dráhu nepříznivě ovlivnit celkovou úroveň jeho bezpečnosti, nově se navrhuje, aby tak bylo nutno postupovat v případě, kdy zamýšlená obnova nebo modernizace subsystému může nepříznivě ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti provozované dráhy.</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>Předkladatel se domnívá, že předmětné ustanovení ve své původně navrhované podobě je formulováno správně a zcela unijně konformně, neboť představuje transpozici článku 18 odst. 6 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, v platném znění, který obsahuje formulaci „zamýšlené práce mohou nepříznivě ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému“. Tomu odpovídá rovněž anglická verze příslušného textu, který spojuje nutnost vydávání nového dokladu se situací, kdy „the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the works envisaged...“.</p> <p>Je tedy zřejmé, že uvedená unijní úprava skutečně cílí na proces, tedy práce, resp. činnosti prováděné při realizaci modernizace či obnovy dráhy a zároveň se vztahuje k důsledku, jímž je „nepříznivé ovlivnění bezpečnosti daného subsystému“ nikoliv tedy „nepříznivé ovlivnění bezpečnosti provozované dráhy“. Tomuto pojetí odpovídají i formulace v souvisejících dokumentech Agentury Evropské unie pro železnice, které vždy v této spojitosti uvádějí nepříznivé ovlivnění úrovně bezpečnosti „pracemi“.</p> <p>Naopak k výsledku prací směřuje dle našeho názoru písm. d) ustanovení § 49f odst. 1 (transpoziční k čl. 18 odst. 6 písm. d) směrnice), dle kterého je nové povolení (resp. průkaz způsobilosti dráhy) nezbytné v případě, že došlo ke změně parametrů, na základě nichž bylo vydáno původní povolení (průkaz způsobilosti dráhy).</p> <p>Vnímáme tedy jako úmysl unijního zákonodárce postihnout jak proces, tak i výsledek realizace modernizace či obnovy subsystému tvořícího</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>dráhu, přičemž tento princip byl důsledně převzat i předloženým návrhem zákona.</p>
<p>10.</p> <p>1. V § 49d se za odstavec 2 vkládají nové odstavce 3 a 4, který zní:</p> <p>„(3) Nelze-li vydat doklad podle odstavce 2 písm. b) nebo c) ve fázi provedení a závěrečného přezkoušení tak, aby mohl být vydán průkaz způsobilosti dráhy před uvedením subsystému do provozu, vydá drážní správní úřad na základě žádosti prozatímní průkaz způsobilosti dráhy. K žádosti se přiloží dokumenty podle odstavce 2, písm. b) až e), přitom ty, které není možno pořídit ve fázi provedení a závěrečného přezkoušení, mohou být ve fázi projektu (příp. částečného provedení a přezkoušení).</p> <p>(4) Subsystém infrastruktura, subsystém energie nebo subsystém traťové řízení a zabezpečení smí být uveden do zkušebního provozu, vydal-li drážní správní úřad prozatímní průkaz způsobilosti dráhy tvořené tímto subsystémem.“</p> <p>Stávající odstavce 3 a 4 se přečísloují na odstavce 5 a 6.</p>	<p>Nesouhlas.</p> <p>Unijní právo, konkrétně směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, v platném znění, nepočítá s možností „prozatímního uvedení do provozu“, ale pouze s konceptem „uvedení subsystémů tvořících dráhu do provozu“, splňují-li všechny unijní požadavky. Tomu odpovídá rovněž příslušná vnitrostátní transpoziční úprava, která počítá s tím, že, pokud budou všechny subsystémy tvořící dráhu splňovat stanovené unijní požadavky, vydá drážní správní úřad průkaz způsobilosti. Ustanovení § 49d návrhu zákona v tomto ohledu představuje striktní provedení článku 18 odst. 1 a 2 uvedené směrnice. Zavádět institut prozatímního průkazu způsobilosti z tohoto hlediska nepovažuje předkladatel za akceptovatelné.</p> <p>Předkladatel nicméně připouští, že se v průběhu projednávání návrhu zákona byl nucen vypořádat s připomínkou, podle níž není možné připustit, aby v některých případech nemohly být subsystémy tvořící dráhu vůbec fakticky provozovány ještě před vydáním průkazu způsobilosti, neboť doložit splnění veškerých podmínek je možné až na základě zkoušek těchto subsystémů právě ve faktickém provozu.</p> <p>Z tohoto důvodu došlo na základě vypořádání této připomínky k úpravě textu § 7 odst. 2 věty třetí návrhu zákona, který do té doby stanovil, že zkušební provoz stavby dráhy celostátní nebo regionální může stavebník zahájit nejdříve po vydání průkazu způsobilosti dráhy podle § 49d. Právě</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>V § 49 se v nově označených odstavcích 5 a 6 doplňují za text „průkazu způsobilosti dráhy“ slova „nebo prozatímního průkazu způsobilosti dráhy“.</p> <p>2. V § 49g odstavec 1, 6 písmeno a) a b), § 49h odstavec 1 a § 51 odstavec 5 písmeno p) se doplňují za text „průkazu způsobilosti dráhy“ slova „nebo prozatímního průkazu způsobilosti dráhy“.</p>	<p>z důvodu shora nastíněné obavy byl text upraven tak, že podmínka spočívající ve vydání průkazu způsobilosti dráhy dle § 49d návrhu zákona nebo § 49f bude vázána nikoliv k zahájení zkušebního provozu, ale k vydání kolaudačního souhlasu k užívání stavby dráhy. Tím se podle názoru předkladatele zachoval prostor pro provozování dané dráhy (např. právě za účelem provedení daných zkoušek) ještě před vydáním kolaudačního souhlasu (bude-li třeba) ve zkušebním provozu.</p>
<p>11.</p> <p>1. V čl. I., v novelizačním bodu 39, v § 43f odst. 1 zní:</p> <p style="padding-left: 40px;">„(1) Historickým drážním vozidlem se rozumí drážní vozidlo, jehož výroba byla ukončena před více než 40 lety, nebo je jinak historicky významné, a které je jako historické vozidlo evidováno v národním nebo evropském registru drážních vozidel.“.</p> <p>2. V čl. I., v novelizačním bodu 39, se v § 43f odst. 4 se za slovo „kulturních“ vkládají slova „rekreačních a společenských“ a slova „nebo volnočasových“ se zrušují.</p> <p>3. V čl. I., v novelizačním bodu 39, v § 43f odst. 4 se doplňují věty, které znějí: „Těmito potřebami se rozumí veřejné předvedení činného historického drážního vozidla jako takového, nebo použití historického vozidla v provozu s cestujícími za účelem prezentace historické techniky nebo podpory cestovního ruchu na</p>	<p>Nesouhlas</p> <p>Pozměňovací návrh upravuje problematiku historických drážních vozidel, stejně jako pozměňovací návrh č. 1 poslance Ferance. Na rozdíl od tohoto pozměňovacího návrhu se však vyznačuje řadou nedostatků.</p> <p>Předně je v něm užíváno pojmů či slovních spojení, které nejsou konzistentní s terminologií užívanou návrhem zákona (vizte slovní spojení „národní registr drážních vozidel“ oproti návrhem zákona užívanému slovnímu spojení „registr drážních vozidel“ či slovní spojení „evropský registr drážních vozidel“ oproti návrhem zákona užívanému slovnímu spojení „evropský registr vozidel“).</p> <p>Dále není zřejmé, co se míní slovním spojením „nebo je jinak historicky významné“. Jde o velmi vágní slovní spojení přinášející aplikační obtíže. Navrhovaná úprava má zřejmě cílit k tomu, aby drážní správní úřad zapsal drážní vozidlo jako historické v rámci zápisu drážního vozidla do registru drážních vozidel, k tomu nicméně nejsou dána dostatečná konkrétní procesní pravidla, neboť v tomto ohledu není</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>příležitostných spojích či na pravidelných linkách, včetně souvisejících manipulačních jízd. Podmínky provozu historických vozidel na dráze tramvajové, trolejbusové nebo na dráze speciální stanoví místně příslušný drážní správní úřad.“.</p> <p>4. V čl. I., v novelizačním bodu 78, v § 52 odst. 1 nově vkládané písmeno i) zní:</p> <p>„i) provozuje historické drážní vozidlo na dráze celostátní, regionální, místní, speciální, tramvajové trolejbusové anebo na vlečce v rozporu s § 43f,“.</p>	<p>navrhovaná právní úprava s úpravou řízení o zápis drážního vozidla do registru drážních vozidel (vizte ustanovení § 43 odst. 2 návrhu zákona) dostatečně propojena a nejsou dány ani dostatečně konkrétní podmínky (vizte vágní slovní spojení „nebo je jinak historicky významné) pro takový postup.</p> <p>Předkladatel dále považuje za podstatné, aby kritérium pro prohlášení drážního vozidla za historické spočívalo v tom, že drážní vozidlo je, pokud jde o jeho vnější vzhled a vnitřní uspořádání, zachováno ve své původní podobě. Takové kritérium je právě obsaženo v pozměňovacím návrhu poslance Ferance č. 1, s nímž předkladatel souhlasí. Absence takového kritéria pro prohlášení drážního vozidla za historické by totiž umožnilo, aby i původně stará drážní vozidla, která byla kompletně přestavěna a modernizována, mohla tento status nabýt, což předkladatel nepovažuje za vhodné.</p> <p>Pozměňovacím návrhem se dále navrhuje stanovit, že historické drážní vozidlo je možné provozovat na dráze celostátní, regionální, místní, speciální, tramvajové nebo trolejbusové anebo na vlečce výlučně k uspokojování „kulturních, rekreačních a společenských potřeb“ (namísto původně navrhovaného účelu, jímž by mělo být uspokojování „kulturních nebo volnočasových potřeb“). V této souvislosti je nutno upozornit, že danou formulací by vznikly pochybnosti v tom smyslu, zda pro konkrétní provoz (jízdu) daného drážního vozidla musí být naplněny všechny potřeby, neboť jsou vyjádřeny v kumulativním výčtu (vizte spojka „a“).</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>V (pozměňovacím návrhem) doplňovaných větách do § 43f odst. 4 návrhu zákona předně není zřejmé, co se míní slovním spojením „činné historické drážní vozidlo“, „historická technika“ či „příležitostný spoj“. Rovněž chybí jakákoli (procesní) pravidla pro stanovení podmínek provozu historických vozidel na dráze tramvajové, trolejbusové nebo na dráze speciální ze strany místně příslušného drážního správního úřadu.</p> <p>Dále upozorňujeme na skutečnost, že ustanovení obsahující skutkovou podstatu přestupku musí být navázáno na konkrétní ustanovení obsahující na něj navazující primární povinnost. Není tedy vhodné (jak se pozměňovacím návrhem zamýšlí) vázat konkrétní skutkovou podstatu na celý § 43f, kdy odpovídající primární povinnost, jejíž porušení se má příslušnou sankcí vymáhat, je obsažena v § 43f odst. 4.</p> <p>Ze všech shora uvedených důvodů předkladatel upřednostňuje přijetí pozměňovacího návrhu upravujícího rovněž problematiku historických drážních vozidel (pozměňovací návrh poslance Ferance č. 1), na jehož zpracování se podílel, s nímž se ztotožňuje a jenž popsané nedostatky nevykazuje. Úpravy obsažené v obou zmíněných pozměňovacích návrzích přitom nemohou vedle sebe obstát.</p>
<p>12.</p> <p>1. V ustanovení §43 odst. 3. se lhůta 15 dnů nahrazuje lhůtou 30 dnů.</p> <p>Dále se v §43 doplňuje nový 3. v tomto znění:</p>	<p>Nesouhlas</p> <p>Pozměňovacím návrhem má dojít k prodloužení lhůty pro oznámení změn údajů v registru drážních vozidel o zničení vozidla jeho držitelem z 15 na 30 dnů, a to s odvoláním na unijní úpravu, která přesnou lhůtu nestanoví. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>Držitel drážního vozidla oznámí drážnímu správnímu úřadu jakoukoliv změnu údaje zapsaného v registru drážních vozidel nebo zničení drážního vozidla do 30 dní ode dne, kdy tato skutečnost nastala. Za den zničení drážního vozidla se považuje den, kdy je mimořádná událost vyhodnocena ze strany Drážní inspekce, inspekčního orgánu jiného členského státu nebo dopravce podle toho, co nastane dříve.</p>	<p>dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, v platném znění, skutečně nestanoví přesnou lhůtu, nýbrž požaduje provést oznámení neprodleně. V této souvislosti je pochybné, zda 30 dnů lze ještě považovat za odpovídající pojmu neprodleně. Zároveň původně stanovená lhůta 15 dnů je předkladatelem navržena konzistentně s jinými případy nejruznějších notifikačních povinností, které jsou v návrhu zákona zakotveny.</p> <p>Zásadně pak není možné souhlasit s navrženým doplněním § 43 odst. 3 návrhu zákona o zakotvení fikce okamžiku zničení drážního vozidla, jež vůbec neodpovídá současné praxi. Za zničení drážního vozidla je dlouhodobě považována jeho fyzická likvidace, tedy rozložení nebo šrotace. Tento dlouhodobě zastávaný metodický výklad byl ze strany Drážního úřadu opakovaně artikulován a je rovněž zpřístupněn na jeho internetových stránkách. Paradoxně, pokud by bylo navrhované doplnění do zákona o dráhách vtěleno, lhůta pro oznámení zničení vozidla by počínala běžet dříve, což jistě nebylo úmyslem iniciátora pozměňovacího návrhu. Předkladatel rovněž nepovažuje za vhodné, aby okamžik zničení drážního vozidla byl spojován s mimořádnou událostí, případně s jejím vyhodnocením, neboť dané spolu nesouvisí. Zničení drážního vozidla je nutno považovat za objektivní skutečnost, která není závislá na výsledku zjišťování vedeného ze strany Drážní inspekce, případně jiných orgánů.</p> <p>Pozměňovací návrh je rovněž nesprávně zpracován z hlediska legislativně technického, neboť může být chápán tak, že míří k doplnění zcela nového odstavce 3 do ustanovení § 43, ačkoliv ve skutečnosti tento odstavec pouze mění a zároveň doplňuje o novou větu. Jeho přijetí by</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>2. V Čl. II návrhu zákona – Přejícná ustanovení, se navrhuje doplnit nový bod:</p> <p>12. Určená technická zařízení, která jsou prvkem interoperability, nebo k nim bylo vydáno ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití, nebo jsou subsystémem, k němuž bylo vydáno ES prohlášení o ověření vyrobené přede 11 dnem nabytí účinnosti tohoto zákona nemusí mít ve smyslu §47 odst. 3, §47 odst. 6 a §48 odst. 2 průkaz způsobilosti určeného technického zařízení vydaného drážním správním úřadem.</p>	<p style="color: red;">tak mohlo způsobit, že v návrhu zákona budou obsaženy dva odstavce se vzájemně si odporující úpravou.</p> <p style="color: red;">Pozměňovacím návrhem formulované přechodné ustanovení považuje předkladatel za nadbytečné. Podle stávající právní úpravy mohou být v České republice provozována pouze taková určená technická zařízení, jejichž technická způsobilost byla schválena drážním správním úřadem (určená technická zařízení s průkazem způsobilosti). Podle nově navrhované právní úpravy obsažené v § 47 a 48 vládního návrhu zákona budou zařízení, jež jsou zároveň prvkem interoperability nebo subsystémem, z právní úpravy určených technických zařízení (§ 47) vyňata. Nebudou tudíž podléhat schvalování drážním správním úřadem a nebudou muset mít průkaz způsobilosti určeného technického zařízení.</p>
<p style="text-align: center;">Pozměňovací návrhy poslance Ferance</p>	
<p>1.</p> <p>1. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 39 nadpis § 43f zní:</p> <p style="text-align: center;">„Provozování historických drážních vozidel, jejich údržba a změny“.</p> <p>2. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 39 v § 43f odstavec 1 zní:</p>	<p>Souhlas</p> <p>Pozměňovacím návrhem dochází předně ke změně pojetí „historických drážních vozidel“. Zatímco návrh zákona v podobě, v jaké byl předložen Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky, vychází z toho, že historickým drážním vozidlem bude ex lege takové drážní vozidlo, které naplní stanovené pojmové znaky, nově se navrhuje, aby o statusu drážního vozidla coby drážního vozidla historického bylo rozhodnuto ve správním řízení na návrh vlastníka drážního vozidla.</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>„(1) Drážní správní úřad na žádost vlastníka drážního vozidla rozhodne o tom, že toto vozidlo je historickým drážním vozidlem, byla-li jeho výroba ukončena před více než 40 lety a jsou-li jeho vnější vzhled a vnitřní uspořádání uchovávané a udržovány ve stavu podle původní technické dokumentace. K žádosti se přiloží</p> <p>a) průkaz způsobilosti drážního vozidla, byl-li vydán, b) technický popis a obrazová dokumentace stávajícího provedení drážního vozidla a c) původní technická dokumentace drážního vozidla, je-li dochována, nebo jiný doklad prokazující původní provedení drážního vozidla.“</p> <p>3. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 39 v § 43f se za odstavec 2 vkládá nový odstavec 3, který zní:</p> <p>„(3) Pro údržbu historického drážního vozidla provozovaného na dráze celostátní nebo regionální se § 43b nepoužije.“</p> <p>Dosavadní odstavce 3 a 4 se označují jako odstavce 4 a 5.</p> <p>4. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 78 v § 52 odst. 1 písm. i) se text „§ 43f odst. 4“ nahrazuje textem „§ 43f odst. 5“.</p> <p>5. V čl. I dosavadním novelizačním bodu 85 v § 52 odst. 2 písm. r) se text „§ 43f odst. 3“ nahrazuje textem „§ 43f odst. 4“.</p>	<p>Pozměňovacím návrhem dále dochází k vynětí drážních vozidel provozovaných na dráze celostátní nebo regionální z působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic, v platném znění, a z odpovídající příslušné transpoziční právní úpravy obsažené v ustanovení § 43b návrhu zákona, pokud jde o povinnost jejich držitelů zajistit, aby jejich údržbu v souladu se systémem údržby zabezpečovala osoba splňující unijní požadavky a zapsaná v registru drážních vozidel. Uvedená směrnice vynětí historických drážních vozidel z působnosti svých ustanovení, která obsahují uvedenou povinnost související s údržbou drážních vozidel, umožňuje.</p> <p>Ministerstvo dopravy se s úpravou obsaženou v pozměňovacím návrhu ztotožňuje.</p>
<p>2.</p>	<p>Souhlas</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>V čl. I se za dosavadní novelizační bod 21 vkládá nový novelizační bod X, který zní:</p> <p>„X. V § 27 odst. 1 písm. a) a b) se slova „ve funkci vedoucího zaměstnance“ nahrazují slovy „v řídicí činnosti“.“.</p> <p>Následující novelizační body se v návaznosti na provedenou změnu přečísloují.</p>	<p>Pozměňovacím návrhem dochází ke zpřesnění (rozšíření) stávající podmínky odborné způsobilosti coby předpokladu pro udělení oprávnění k provozování drážní dopravy na dráze celostátní, regionální, místní, speciální, tramvajové, trolejbusové nebo na vlečce.</p> <p>Podle stávající právní úpravy je odborná způsobilost spojována s funkcí vedoucího zaměstnance. Formulace podmínky praxe coby součásti vymezení odborné způsobilosti se pozměňovacím návrhem rozšiřuje a pokrývá například možnost prokázání požadované praxe výkonem činností v oblasti drážní dopravy osobou pověřenou vedením obchodního závodu nebo odštěpného závodu.</p> <p>Ministerstvo dopravy se s úpravou obsaženou v pozměňovacím návrhu ztotožňuje.</p>
<p>3.</p> <p>V čl. I dosavadním novelizačním bodě 35 v § 43 odstavec 6 zní:</p> <p>„(6) Provozovatel dráhy celostátní nebo regionální umožní na jím provozované dráze po dohodě s dopravcem uskutečnit v nezbytném rozsahu zkušební provoz drážního vozidla, k němuž bylo vydáno povolení k jeho uvedení na trh drážním správním úřadem nebo Agenturou Evropské unie pro železnice, do 3 měsíců ode dne, kdy o to dopravce požádá, za účelem ověření technické kompatibility drážního vozidla s dráhou.“.</p>	<p>Souhlas</p> <p>Pozměňovacím návrhem dochází ke zpřesnění ustanovení § 43 v odstavci 6 návrhu zákona v tom smyslu, že se povinnost provozovatele dráhy celostátní nebo regionální umožnit na jím provozované dráze uskutečnění zkušební provozu drážního vozidla vztahuje na drážní vozidlo, k němuž již bylo vydáno povolení k jeho uvedení na trh.</p> <p>Unijním právem (konkrétně článkem 23 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, v platném znění) předvídané zkoušky (v dikci zákona „zkušební provoz“) probíhají u vozidel, u nichž již bylo vydáno povolení k uvedení na trh. Jakkoliv</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>Ize tuto skutečnost dovést z celkového kontextu § 43 návrhu zákona (zejména z jeho odstavce 1), je považováno za vhodné ustanovení § 43 odst. 6 upřesnit tak, aby tato skutečnost byla jednoznačná.</p> <p>Ministerstvo dopravy se s úpravou obsaženou v pozměňovacím návrhu ztotožňuje.</p>
<p style="text-align: center;">Pozměňovací návrhy poslance Polanského</p>	
<p>1.</p> <p>1. Za novelizační bod 9 se vkládá nový novelizační bod 10, který zní: „10. V § 12 písm. b) se za slova „právnícké osoby“ vkládají slova „nebo její odpovědný zástupce, pokud je ustanoven, “ a za slova „alespoň jeden člen statutárního orgánu“ se vkládají slova „nebo odpovědný zástupce“.“.</p> <p>Následující novelizační body se přečísľují.</p> <p>2. Za nový novelizační bod 10 se vkládá nový novelizační bod 11, který zní: „11 V § 15 odst. 2, písm. b) se slova „je-li žadatelem fyzická osoba,“ zrušují.“.</p> <p>Následující novelizační body se přečísľují.</p> <p>3. Za nový novelizační bod 11 se vkládá nový novelizační bod 12, který zní:</p>	<p>Nesouhlas</p> <p>Shodný pozměňovací návrh byl uplatněn rovněž k předchozí novele zákona o dráhách (sněmovní tisk č. 326) a nebyl v rámci projednávání materiálu v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky přijat.</p> <p>Cílem pozměňovacího návrhu je umožnit prokázání odborné způsobilosti žadatele o vydání úředního povolení k provozování dráhy, jímž je právnícká osoba, a udělení oprávnění k provozování drážní dopravy, jímž je právnícká osoba, prostřednictvím odpovědné osoby. Pozměňovací návrh je odůvodněn mimo jiné tím, že se „navrhovanou změnou má harmonizovat zákon o dráhách s úpravou uvedenou v zákoně č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Je nutno uvést, že podle § 1 živnostenského zákona upravuje tento zákon podmínky živnostenského podnikání (živnosti) a kontrolu nad jejich dodržováním, přičemž však podle § 3 odst. 3 písm. h) živnostenského zákona provozování dráhy a drážní dopravy není živností a tudíž se na tyto činnosti živnostenský zákon (a tudíž ani institut odpovědné osoby</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>„12. V § 15, odstavci 2, písmenu c) se za slova „alespoň jednoho z členů statutárního orgánu“ vkládají slova „nebo odpovědného zástupce, pokud je ustanoven“.“.</p> <p>Následující novelizační body se přečísľují.</p> <p>4. Za nový novelizační bod 12 se vkládá nový novelizační bod 13, který zní:</p> <p>„13. V § 17 odst. 1 písmeno a) zní:</p> <p>„a) obchodní firmu nebo název provozovatele dráhy, jeho sídlo a identifikační číslo, bylo-li již přiděleno, a jméno, popřípadě jména, a příjmení členů statutárního orgánu, a je-li ustanoven odpovědný zástupce, též údaje týkající se jeho osoby, jde-li o právnickou osobu, anebo obchodní firmu nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení, trvalý pobyt a rodné číslo provozovatele dráhy, jde-li o fyzickou osobu, a je-li ustanoven odpovědný zástupce, též údaje týkající se jeho osoby,“.“.</p> <p>5. Za novelizační bod 25 (původně novelizační bod 21) se vkládá nový novelizační bod 26, který zní:</p> <p>„26. V § 27 odstavci 2 se za slova „statutárního orgánu“ vkládají slova „nebo odpovědný zástupce, pokud je ustanoven,“.“.</p> <p>Následující novelizační body se přečísľují.</p>	<p>podle tohoto zákona) nevztahuje. Spojení institutu odpovědné osoby ve smyslu živnostenského zákona s provozováním dráhy nebo drážní dopravy je proto nutno považovat za nehodné.</p> <p>Navíc je nutno uvést, že požadavky na odbornou způsobilost žadatele o vydání úředního povolení k provozování dráhy (viz § 14 zákona o dráhách) nebo žadatele o udělení oprávnění k provozování drážní dopravy (viz § 27 zákona o dráhách) nejsou nikterak excesivní. Stačí, pokud jen jeden člen statutárního orgánu těchto osob splní požadavek na odbornou způsobilost, přičemž je vyžadováno buď vysokoškolské vzdělání (v některé ze čtyř zákonem pojmenovaných oblastí) v kombinaci s 3 lety praxe, nebo středoškolské vzdělání v kombinaci s 5 lety praxe.</p> <p>Ve vztahu k provozovatelům dráhy či provozovatelům drážní dopravy – právnickým osobám je přitom požadavek na odbornou způsobilost nanejvýše oprávněný. Zatímco v případě provozovatelů dráhy či drážní dopravy – fyzických osob (jde často o provozovatele méně významných drah, jako jsou lanovky či vlečky) je prokázání odborné způsobilosti prostřednictvím jiné osoby představitelné, v případě právnických osob (provozujících zpravidla širší síť drah či dráhy významnější) je naopak nutno trvat na tom, aby požadavek na odbornou způsobilost splňoval alespoň jeden člen jejich statutárního orgánu.</p>
<p>2.</p>	<p>Souhlas</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>V části první, čl. I. bod 114. zní.: „§ 65a zní:</p> <p style="text-align: center;">§ 65a</p> <p>(1) <u>Rozhodnutí drážního správního úřadu, proti němuž se nelze odvolat ani podat námitky a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení, není vyloučeno ze soudního přezkoumání.</u> Podání žaloby proti rozhodnutí drážního správního úřadu podle § 19b odst. 1, § 19b odst. 2, § 31c odst. 1 a § 49h odst. 4 má odkladný účinek.</p> <p>(2) K soudnímu přezkumu rozhodnutí Úřadu vydaného podle tohoto zákona jsou příslušné soudy jednající a rozhodující ve správním soudnictví.“.</p>	<p>Pozměňovacím návrhem má dojít k odstranění tvrzených problematických aspektů soudního přezkumu rozhodnutí vydaných Úřadem pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) podle zákona o dráhách, jsou-li přezkoumávána v řízení dle části páté občanského soudního řádu.</p> <p>Hlavní problémy spojené s podřízením soudního přezkumu těchto rozhodnutí režimu občanského soudního řádu mají být</p> <p>a) potenciální rozpor s unijním právem (přínejmenším v případě soudního přezkumu některých rozhodnutí vydávaných Úřadem podle zákona o dráhách), a</p> <p>b) neúčast Úřadu v soudním řízení a neinformování o jeho průběhu.</p> <p>Změnu úpravy v podobě navrhované pozměňovacím návrhem podporuje rovněž Ministerstvo spravedlnosti coby gestor příslušné právní úpravy.</p>
<p style="text-align: center;">Pozměňovací návrhy poslance Dolínka</p>	
<p>1.</p> <p>1) V části nadpisu zákona se dosavadní text “a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů“ nahrazuje textem: „zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů“.</p>	<p>Nesouhlas</p> <p>Pozměňovací návrh se vyznačuje zásadními nedostatky, pokud jde o jeho legislativně technické zpracování, přičemž výhrady lze spatřovat v tomto ohledu zejména ve vztahu k systematickému zařazení navrhované právní úpravy. Významné vady však lze spatřovat rovněž ve věcné rovině.</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>2) V části první, čl. I. se za bod 4. vkládá nový bod 5.: „V § 5 se na konci odstavce 2 doplňují věty:</p> <p>„Bylo-li drážním správním úřadem rozhodnuto o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí, a je-li za účelem zabezpečení tohoto křížení nezbytné umístit přejezdové zabezpečovací zařízení, jeho část či související infrastrukturu na pozemek, který není ve vlastnictví vlastníka dráhy, uzavře vlastník dotčeného pozemku s vlastníkem dráhy smlouvu o zřízení věcného břemene k pozemku za jednorázovou úhradu dle odst. 3. Nedojde-li k dohodě, rozhodne o zřízení věcného břemene a výši úhrady soud.““</p> <p>3) V části první, čl. I. se za bod 5. vkládá nový bod 6.: „V § 6 se za odstavec 3 vkládá nový odstavec 4, který zní:</p> <p>„(4) Stavba dráhy má přednost před stavbou pozemní komunikace. Je-li to nezbytné pro zachování či zvýšení bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy a provozu na pozemních komunikacích v místě křížení dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí, provedou se nezbytné stavební úpravy pozemní komunikace, zejména její vyrovnaní, zvýšení či snížení. Náklady na stavební úpravy nese vlastník, který potřebu úpravy svou činností vyvolal. V případě, že je v důsledku špatného technického stavu pozemní komunikace potřeba v souvislosti se stavbou dráhy provést rozsáhlejší stavební úpravy pozemní komunikace, zejména úpravy většího úseku pozemní komunikace než pouze v místě křížení, dělí se náklady na stavební úpravy pozemní</p>	<p>K návrhu doplnění § 5 odst. 2 zákona o dráhách je v souvisejícím odůvodnění uvedeno, že v případě stavby přejezdového zabezpečovacího zařízení je postup podle zákona o vyvlastnění (pro případ jeho nutnosti) neefektivní, a to zejména s ohledem na složitost a délku vyvlastňovacího řízení, které celý proces zabezpečování úrovnových křížení značně prodlužuje a prodražuje. Proto se navrhuje s přihlédnutím k tvrzenému poměrně malému zásahu do vlastnických práv třetích osob zakotvit pro daný případ povinnost vlastníka dráhy uzavřít s vlastníkem dotčeného pozemku smlouvu o zřízení věcného břemene za jednorázovou úhradu s tím, že, nedojde-li k dohodě, rozhodne o zřízení věcného břemene a výši úhrady soud. V této souvislosti je nutno upozornit na to, že i zřízení věcného břemene je poměrně zásadním omezením vlastnického práva. Je přitom otázkou, zda by zamýšlená úprava skutečně přinesla efektivnější (rychlejší) postup při zabezpečování úrovnových křížení, když by jej mělo zajistit zakotvení kontraktační povinnosti pouze jedné z potenciálních smluvních stran. Spíše se obáváme, že ve sporných případech, kde se obě zainteresované potenciální smluvní strany nedohodnou a kde by tedy jinak věc byla odkázána na obecnou právní úpravu podle zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů, by musel rozhodovat soud. Přijetí právní úpravy s takto vážným dopadem formou pozměňovacího návrhu, kdy je navíc pochybné, zda v něm navrhovaná právní úprava přinese skutečně zamýšlený pozitivní výsledek, nepovažujeme bez potřebné odborné diskuse a bez pečlivého zvážení možných dopadů za možné.</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>komunikace rovnoměrně mezi vlastníka dráhy a vlastníka pozemní komunikace.“</p> <p>Dosavadní body 5. až 109. se označují jako body 7. až 111.“</p> <p>4) Za část druhou se vkládá nová část třetí:</p> <p style="text-align: center;">„ČÁST TŘETÍ</p> <p style="text-align: center;">Změna zákona o pozemních komunikacích</p> <p style="text-align: center;">Čl. IV</p> <p>Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 489/2001 Sb., zákona č. 259/2002 Sb., zákona č. 256/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 358/2003 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 80/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 311/2006 Sb., zákona č. 80/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 97/2009 Sb., zákona č. 347/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 288/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 196/2012 Sb., zákona č. 196/2012 Sb., zákona č. 18/2012 Sb., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 370/2016 Sb., zákona č. 319/2016 Sb., zákona č. 151/2017 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 225/2017</p>	<p>K navrhovanému doplnění § 6 zákona o dráhách o nový odstavec 4 uvádíme následující. Z věcného hlediska se jeví jako zcela bezdůvodně paušálně upřednostňovat stavbu jedné či druhé dopravní cesty. Každá z dopravních cest zcela rovnocenně zajišťuje její použití určitou skupinou uživatelů. Nelze se ztotožnit s tím, aby byl železniční přejezd upraven bez ohledu na potřeby pozemní komunikace. Rovněž není zřejmé, jak přesně by mělo být dané (zcela vágní a potřebnou navazující právní úpravou nijak nekonkretizované) pravidlo aplikováno. Domníváme se, že dané ustanovení by bylo pouhou deklarací.</p> <p>K větě druhé a třetí nově navrhovaného § 6 odstavce 4 lze uvést, že zde zamýšlená úprava by přinesla nejasnosti ve vztahu k úpravě obsažené v § 37 odst. 4 a 5 zákona o pozemních komunikacích, neboť tam uvedená úprava zakotvující povinnost provádění potřebných úprav a zabezpečení místa styku dráhy s pozemní komunikací je uložena jednoznačně vlastníkovi dráhy, zatímco nově navrhovaná úprava § 6 odst. 4 zákona o dráhách úpravu jasně vázanou k vlastníkovi dráhy rozostřuje, neboť příslušnou povinnost (provést nezbytné stavební úpravy pozemní komunikace v místě křížení dráhy s pozemní komunikací, tedy povinnost značně obdobnou) ukládá obecně (a vágně) vlastníkovi, který potřebu úpravy svojí činností vyvolal. Není tak zřejmé, jakým způsobem by obě úpravy v konkrétních případech vedle sebe mohly obstát.</p> <p>K větě poslední navrhovaného § 6 odstavce 4 zákona o dráhách uvádíme, že zákon o pozemních komunikacích dostatečným způsobem upravuje povinnosti vlastníka dálnice, silnice a místní komunikace,</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p>Sb., zákona č. 169/2018 Sb., zákona č. 193/2018 Sb., zákona č. 227/2019 Sb. a zákona č. 162/2020 Sb., se mění takto:</p> <p>1. V § 37 se na konci odstavce 4 doplňuje věta:</p> <p>„Důvodem pro nepovolání zrušení přejezdu není, pokud zajišťuje pouze pohodlnější či hospodářsky snazší, nikoliv však nezbytný přístup k nemovitostem.“</p> <p>2. V § 37 se na konci odstavce 5 doplňuje věta:</p> <p>„Náklady na údržbu a zabezpečení přejezdu se dělí mezi vlastníka dráhy a vlastníka pozemní komunikace a to tak, že vlastník dráhy nese 2/3 a vlastník pozemní komunikace 1/3 nákladů.“</p> <p>3. V § 37 se za odstavec 5 vkládá nový odstavec 6, který zní:</p> <p>„(6) V případě, kdy je úprava či zvýšení zabezpečení přejezdu prováděno na žádost vlastníka pozemní komunikace nebo vlastníka či obhospodařovatele nemovitosti, pro jehož potřebu přejezd slouží, či potřeba úpravy či zvýšení zabezpečení má původ v činnosti těchto osob, hradí tito ½ nákladů potřebných na úpravy či zabezpečení přejezdu.“</p> <p>Dosavadní odstavce 6 až 8 se označují jako odstavce 7 až 9.“</p> <p>Dosavadní části třetí a čtvrtá se označují jako části čtvrtá a pátá. Dosavadní články IV. a V. se označují jako články V. a VI.</p>	<p>a to zejména v oblasti prohlídek těchto pozemních komunikací a odstraňování závad v jejich sjízdnosti. Je zcela zřejmé, že povinnost vlastníka pozemní komunikace má vazbu výhradně k tělesu pozemní komunikace a jeho součástí, tedy mimo prostor železničního přejezdu. Pokud pozemní komunikace vykazuje vady (v návrhu označené jako „špatný technický stav“), které způsobují závadu ve sjízdnosti ve smyslu § 26 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích, pak je povinností vlastníka pozemní komunikace závadu odstranit.</p> <p>K navrhovaným změnám zákona o pozemních komunikacích je pak třeba uvést následující.</p> <p>Pozměňovací návrh nezohledňuje platný právní stav, kdy s účinností od 1. ledna 2021 byl na základě zákona č. 403/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (zákon je platný od 13. října 2020) do zákona o pozemních komunikacích vložen nový § 37a, který detailně upravuje podmínky pro rušení přejezdů, a to včetně procesních podmínek souvisejícího správního řízení. Systematicky by tak pozměňovacím návrhem do zákona byla doplňována úprava, která do konkrétních ustanovení nezapadá, neboť v ustanoveních (s jejich původním paragrafovým označením) je dnes obsažena zcela jiná úprava. Přijetí navrhované úpravy by tak působilo v rámci systematiky zákona o pozemních komunikacích velmi zmatečně. Zmíněná nedávná novelizace zákona o pozemních komunikacích tak vyčlenila proces rušení přejezdů do samostatného (nového) § 37a a v § 37 již tedy není obsažen. Nepovažujeme za vhodné, aby byly nově (navíc ne legislativně</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>technicky správně) konstruovány nové podmínky pro rušení přejezdu, je nezbytné vyčkat, jak se v praxi osvědčí nově zakotvené a daleko detailnější podmínky nastavené § 37a.</p> <p>Druhý a třetí novelizační bod navrhovaný v rámci zákona o pozemních komunikacích (změna § 37 odst. 5 a 6) by měl dle iniciátora pozměňovacího návrhu odstranit neodůvodněné bránění vlastníků či uživatelů pozemní komunikace křížící danou dráhu v rušení málo využívaných přejezdů, a to prostřednictvím jejich finančního zainteresování ve věci. Ačkoliv by se přijetí dané právní úpravy hypoteticky mohlo pozitivně projevit v případném odstraňování „zbytečných“ přejezdů či naopak v lepší péči o ty, které své opodstatnění mají, jde nepochybně o nástroj s velmi citelným dopadem, tudíž vnímáme jeho přijetí bez širší diskuze a alespoň elementárního prověření nákladovosti, zejména ve vazbě na finanční dopady na vlastníky pozemních komunikací (což jsou i fyzické osoby), jako značně problematické. Jak již bylo uvedeno výše, s účinností od 1. ledna 2021 byla přijata změna právní úpravy, která daný proces zjednodušuje a nastavuje pro něj jasná pravidla.</p> <p>Pokud jde o navrhovanou změnu § 37 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích, lze rovněž uvést, že podle § 37 odst. 4 a § 14 odst. 2 písm. c) zákona o pozemních komunikacích není přejezd součástí dálnice, silnice a místní komunikace. Z těchto důvodů není možné vlastníku pozemní komunikace ukládat povinnost související s úhradou nákladů na údržbu železničního přejezdu, kterou provádí vlastník dráhy, tedy částí stavby dráhy, ke které nemá vlastník pozemní komunikace žádný vlastnický vztah.</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>K nově navrhované úpravě obsažené v § 37 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích pak doplňujeme, že navržené ustanovení používá slovního spojení „obhospodařovatel nemovitosti“, což je zcela neurčitý pojem.</p> <p>Nad rámec shora uvedených nejzávažnějších legislativně technických vad navrhované právní úpravy je dále nutno zmínit ještě řadu dalších nedostatků. Tak předně v samotném nově navrhovaném názvu zákona (vizte bod 1)) by slova „zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů“ měla být nahrazena slovy „a další související zákony“. K navrhovaným změnám zákona o dráhách je nutno uvést, že pro doplnění nové právní úpravy nebyly zcela vhodné zvoleny příslušné paragrafy. Ustanovení § 5 stávajícího zákona upravuje stavby dráhy a stavby na dráze. V § 6 je pak věnována pozornost problematice křížení drah. Z věcného, ale také systematického hlediska by tak navrhovaná změna § 5 (v prvním případě je upravována problematika křížení dráhy) patřila do § 6 zákona o dráhách. K navrhovanému doplnění § 37 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích obsahujícímu výčet povinností vlastníka dráhy pak uvádíme, že obecně doplňování ustanovení obsahujících výčet prostřednictvím dovětků není považováno za vhodné. Dále uvádíme, že návrh na vložení nového odstavce 6 do § 37 zákona o pozemních komunikacích je doprovázen návrhem na přečíslování stávajících odstavců 6 až 8 uvedeného paragrafu, ačkoliv tento paragraf obsahuje pouze 7 odstavců.</p>

<p style="text-align: center;"><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 912</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
<p style="text-align: center;">Pozměňovací návrhy poslance Jurečky</p>	
<p>1.</p> <p>V části první, čl. I. bod 114. zní.: „§ 65a zní:</p> <p style="text-align: center;">§ 65a</p> <p>(1) <u>Rozhodnutí drážního správního úřadu, proti němuž se nelze odvolat ani podat námitky a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení, není vyloučeno ze soudního přezkoumání.</u> Podání žaloby proti rozhodnutí drážního správního úřadu podle § 19b odst. 1, § 19b odst. 2, § 31c odst. 1 a § 49h odst. 4 má odkladný účinek.</p> <p>(2) K soudnímu přezkumu rozhodnutí Úřadu vydaného podle tohoto zákona jsou příslušné soudy jednající a rozhodující ve správním soudnictví.“.</p>	<p>Souhlas</p> <p>Pozměňovacím návrhem má dojít k odstranění tvrzených problematických aspektů soudního přezkumu rozhodnutí vydaných Úřadem pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) podle zákona o dráhách, jsou-li přezkoumávána v řízení dle části páté občanského soudního řádu.</p> <p>Hlavní problémy spojené s podřízením soudního přezkumu těchto rozhodnutí režimu občanského soudního řádu mají být</p> <p>a) potenciální rozpor s unijním právem (přinejmenším v případě soudního přezkumu některých rozhodnutí vydávaných Úřadem podle zákona o dráhách), a</p> <p>b) neúčast Úřadu v soudním řízení a neinformování o jeho průběhu.</p> <p>Změnu úpravy v podobě navrhované pozměňovacím návrhem podporuje rovněž Ministerstvo spravedlnosti coby gestor příslušné právní úpravy.</p>