

**PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY**  
Poslanecká sněmovna  
2009  
V. volební období

---

**899**

**Vládní návrh**

na vydání

**zákona**

**kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů**

V l á d n í n á v r h

**ZÁKON**  
**ze dne ..... 2009,**

**kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

**Čl. I**

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. 309/2002 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. a zákona č. 227/2009 Sb. se mění takto:

**1.** V § 1 odst. 1 se za slovo „společenství<sup>1)</sup>“ vkládají slova „z zároveň navazuje na přímo použitelný předpis Evropských společenství<sup>1a)</sup>“.

*CELEX 32007R1371*

Poznámka pod čarou č. 1a zní:

„1a) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě.“.

Dosavadní poznámky pod čarou č. 1a až 1d se označují jako poznámky pod čarou č. 1b až 1e, a to včetně odkazů na poznámky pod čarou.

**2.** V § 35 se za odstavec 2 vkládá nový odstavec 3, který včetně poznámky pod čarou č. 6h zní:

„(3) Dopravce, který provozuje veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, je dále povinen zveřejnit do 30. června kalendářního roku zprávu o kvalitě poskytovaných služeb za uplynulý kalendářní rok<sup>6h)</sup> a tuto zprávu poskytnout Evropské železniční agentuře.

*CELEX 32007R1371*

6h) Čl. 28 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007.“.

Dosavadní odstavec 3 se označuje jako odstavec 4.

Dosavadní poznámky pod čarou č. 6h a 6i se označují jako poznámky pod čarou č. 6i a 6j, a to včetně odkazů na poznámky pod čarou.

**3.** Za § 36 se vkládá nový § 36a, který zní:

„§ 36a

Do dne 3. prosince 2014 se na provozování vnitrostátní veřejné drážní osobní dopravy čl. 8, 10, 17, čl. 18 odst. 2 písm. a) a b) a čl. 18 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, dále čl. 7 odst. 2 písm. b), čl. 17 odst. 2 písm. b), čl. 24 odst. 3 písm. b) a čl. 32 přílohy č. 1 a příloha č. 2 k tomuto nařízení, nepoužijí.“.

*CELEX 32007R1371*

4. V § 52 se za odstavec 5 vkládá nový odstavec 6, který zní:

„(6) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropských společenství<sup>1a)</sup> jako

- a) dopravce nebo prodejce přepravních dokladů neinformuje cestující na stanici, kde není výdejna jízdních dokladů ani prodejní automat, o možnosti zakoupit jízdní doklad telefonicky, prostřednictvím internetu nebo ve vlaku a o nejbližší stanici nebo místě, kde jsou k dispozici výdejny jízdních dokladů nebo prodejní automaty,
- b) dopravce nebo provozovatel stanice nezavede nediskriminační pravidla pro přístup platná pro přepravu zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace,
- c) dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury požaduje při rezervaci nebo prodeji přepravních dokladů zdravotně postiženým osobám nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace úhradu dodatečných nákladů, kterou nepožaduje v obdobných případech,
- d) dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury neoprávněně odmítl přijmout rezervaci nebo vystavit přepravní doklad zdravotně postižené osobě nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace nebo neoprávněně požadoval, aby tyto osoby byly doprovázeny jinou osobou,
- e) dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury neposkytuje na požádání informace o přepravních podmínkách zdravotně postižených osob nebo osob s omezenou schopností pohybu a orientace a o přístupnosti drážních vozidel a jejich vybavení pro tyto osoby,
- f) dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury nevyrozumí na požádání písemně do 5 pracovních dnů dotyčnou zdravotně postiženou osobu nebo osobu s omezenou schopností pohybu a orientace o důvodech, proč jí odmítl přijmout rezervaci, vystavit přepravní doklad nebo proč požadoval, aby tato osoba byla doprovázena jinou osobou,
- g) dopravce nebo provozovatel stanice v rozporu s příslušnými technickými specifikacemi propojenosti nezajistí, aby stanice, nástupiště a vlakové soupravy, případně další prvky, byly přístupné zdravotně postiženým osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace,
- h) dopravce nebo provozovatel stanice neposkytuje v obsazené stanici zdravotně postiženým osobám nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace bezplatnou pomoc při nastupování do vlaku, vystupování z vlaku nebo přestupu mezi vlaky,
- i) dopravce nebo provozovatel stanice nezajistí v neobsazené stanici uvedení jednoduše přístupných informací o nejbližších obsazených stanicích a dostupné pomoci pro zdravotně postižené osoby nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,

- j) dopravce nevyřizuje stížnosti do 1 měsíce a v odůvodněných případech do 3 měsíců od jejich podání,
- k) dopravce nedefinuje normy kvality služeb pro přepravu cestujících a nezavede systém řízení jakosti,
- l) dopravce nezveřejní do 30. června kalendářního roku zprávu o kvalitě poskytovaných služeb,
- m) dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury neinformuje při prodeji jízdních dokladů cestující o jejich právech a povinnostech vyplývajících z přímo použitelného předpisu Evropských společenství<sup>1a)</sup>, nebo
- n) dopravce nebo provozovatel stanice neinformuje cestující ve stanici nebo ve vlaku vhodným způsobem o adrese správního orgánu uvedeného v § 55 odst. 3.“.

Dosavadní odstavce 6 až 12 se označují jako odstavce 7 až 13.

*CELEX 32007R1371*

**5.** V § 52 odstavce 12 a 13 znějí:

„(12) Za správní delikt se uloží pokuta do

a) 1 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. a), odstavce 2 písm. b), c), d), e) nebo f), odstavce 3 písm. a), b), c) nebo e), odstavců 4 až 7, odstavce 8 písm. a) až c) a e) až i), nebo odstavců 9 až 11,

b) 10 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. b), c), d), e) nebo f), odstavce 2 písm. a), odstavce 3 písm. d) nebo odstavce 8 písm. d).

(13) Za správní delikt podle odstavce 2 písm. a), nebo odstavců 8 až 11 lze uložit také zákaz činnosti.“.

**6.** V § 52a odstavec 6 zní:

„(6) Správní delikty podle tohoto zákona v prvním stupni projednává drážní správní úřad s výjimkou

a) správních deliktů podle § 51 odst. 6, které projednává Drážní inspekce a

b) správních deliktů podle § 52 odst. 6, dopustí-li se deliktu provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury, které projednává obecní živnostenský úřad.“.

**7.** V § 55 se doplňuje odstavec 3, který zní:

„(3) Drážní úřad dohlíží nad plněním povinností týkajících se dodržování práv cestujících v železniční přepravě podle přímo použitelného předpisu Evropských společenství<sup>1a)</sup> a vyřizuje stížnosti na porušování těchto povinností.“.

**8.** V § 58 odst. 2 se slova „v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy“ zrušují.

**Čl. II**  
**Účinnost**

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 3. prosince 2009.

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### OBECNÁ ČÁST

#### A) ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA Z HODNOCENÍ DOPADŮ REGULACE PODLE OBECNÝCH ZÁSAD

##### 1. Důvod předložení

###### a) Název

Hodnocení dopadů regulace se zpracovává k návrhu novely zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, týkajícího se části právní úpravy Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, které tvoří součást tzv. třetího železničního balíčku (dále též „Nařízení ES“). Uvedené nařízení vstoupí v platnost dne 3.12.2009 a upravuje nově zejména vztahy mezi cestujícím a dopravcem při plnění smlouvy o přepravě osob a povinnosti členských států při jeho provádění, upravuje rovněž povinnosti nějakých dalších subjektů, např. provozovatelů stanic, poskytovatelů cestovních služeb a provozovatelů infrastruktury. Předmětem dalšího hodnocení dopadů je pouze způsob adaptace vnitrostátního právního řádu na Nařízení ES.

###### b) Cíle

Vzhledem k tomu, že předmětem hodnocení dopadů regulace je adaptační návrh vnitrostátní úpravy, lze rozlišovat mezi cíly komunitárními a vnitrostátními, přičemž obě skupiny jsou relevantní.

###### *i) komunitární cíle*

Cíle Nařízení ES jsou vymezeny zejména v jeho preambuli. Primárním cílem komunitární úpravy je zlepšit osobní železniční dopravu ve Společenství a zvýšit úroveň práv cestujících na železnici. Sekundárním cílem, který navazuje na primární cíl, je v rámci společné dopravní politiky ochrana cestujících v železniční dopravě, kteří jsou slabší stranou přepravní smlouvy a zlepšování kvality a efektivity železniční přepravy osob s cílem podpořit zvýšení podílu železniční dopravy ve vztahu k jiným druhům dopravy. Nařízení nicméně umožňuje členským státům možnost udělování několika výjimek z uplatňování tohoto Nařízení ES, jak je uvedeno v čl. 2 Nařízení ES. Právní úprava Nařízení ES umožňuje po 5 letech povolenou a aplikovanou výjimku jednou prodloužit na dalších 5 let. Navržené výjimky mají umožnit dostatečný časový prostor pro přípravu železničních podniků na plnou aplikaci nařízení, zejm. pro provedení nezbytných technologických a organizačních opatření a modernizaci vozidlového parku či železničních stanic.

###### *ii) vnitrostátní cíle*

Nařízení ES bude v České republice od 3.12.2009 přímo aplikovatelné, a proto jeho cíle nelze modifikovat. Vnitrostátní úprava návrhu novely obsahuje zejména explicitní úpravu výjimek z aplikace právní úpravy Nařízení ES, které by Česká republika chtěla uplatnit v souladu s možností předvídanou v jeho čl. 2 odst. 4. Jedná se o využití pětileté výjimky z aplikace povinností, které by železniční dopravci v ČR nebyli za současného stavu schopni plnit vůbec, nebo jen s nepřiměřeně vysokými finančními náklady. Přímo použitelná právní úprava uvedeného nařízení ES vstupuje, jak výše uvedeno, k 3.12.2009 v účinnost a pokud by ČR do té doby nevyužila možnost danou příslušným ustanovením nařízení a nestanovila

ve svém vnitrostátním právním řádu výjimky z uplatňování některých jeho ustanovení na 5 let, stala by se celá úprava nařízení v ČR bezprostředně použitelnou a vymahatelnou.

U některých povinností dopravců a oprávnění cestujících by to však v tak krátkém časovém horizontu bylo z technického hlediska (např. vzhledem k technické vybavenosti drážních vozidel a železničních stanic) nerealizovatelné a u některých oprávnění cestujících by zase okamžitá aplikace části úpravy nařízení (např. odškodnění při zpoždění) byla pro dopravce ekonomicky obtížně realizovatelná, ne-li likvidační a přitom věcně nespravedlivá (zpoždění vlaků souvisí v současné době v drtivé většině s činností provozovatele dráhy – např. výstavba a modernizace tranzitních železničních koridorů a opravy s tím související, zpoždění vlaků regionální dopravy v návaznosti na zpožděné rychlíkové spoje na koridorových tratích apod.). Proto se navrhuje legislativně vyjmout všechny povinné subjekty (dopravce) z těchto povinností po dobu 5 let, což je doba výjimky striktně vymezená Nařízením ES.

Navrhovanou úpravou je dále zakotvena povinnost dopravce, který provozuje veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, zveřejnit podle čl. 28 Nařízení ES každoročně zprávu o kvalitě poskytovaných služeb za uplynulý rok a tuto zprávu poskytnout Evropské železniční agentuře.

Jednotlivé výjimky, které hodlá Česká republika uplatnit, vycházejí z věcné analýzy faktického stavu a možností subjektů podnikajících v oblasti provozování veřejné drážní osobní dopravy a provozování dráhy v ČR. K uplatnění výjimky byly nakonec vybrány pouze ty povinnosti vyplývající z nařízení, jejichž aplikace železničními podniky v ČR by ode dne účinnosti nařízení bezpochyby byla buď fakticky nerealizovatelná, nebo by přinášela tak výrazné finanční náklady či organizační a technické obtíže, že by mohla ohrozit či omezit současný rozsah poskytování služeb zejména v oblasti veřejné drážní osobní dopravy. Bližší zdůvodnění navrhovaných výjimek z aplikace úpravy nařízení je obsaženo v důvodové zprávě.

Vzhledem k technologickému pokroku, obměně a modernizaci vozového parku, pokračující restrukturalizaci bývalého monopolního železničního podniku v ČR, jakož i vzhledem k probíhající modernizaci páteřní sítě drah, zejména tranzitních železničních koridorů, lze důvodně předpokládat, že některé nyní navržené výjimky již nebude nutno po pěti letech prodlužovat.

## **c) Zhodnocení současné právní úpravy**

### ***i) komunitární právní úprava***

Nařízení ES se vztahuje na všechny dopravní služby ve Společenství, provozované jedním nebo více licencovanými železničními podniky podle směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům, ve znění pozdějších předpisů.

Práva cestujících dle Nařízení ES zahrnují zejména oblast poskytování informací, přístupnosti pro zdravotně postižené osob a osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, práva cestujících v případě odřeknutí nebo zpoždění vlaku, v případě nehodové události a v případě stížnosti na postup železničního podniku. Požaduje se po železničních podnicích, aby zavedly systémy řízení kvality a pravidelně vyhodnocovaly plnění ukazatelů s těmito parametry spojených.

Posílení práv cestujících jako cíl Nařízení ES vychází ze stávajícího systému mezinárodního práva, tj. jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční

přepravě osob (CIV), které jsou přípojkou A Úmluvy o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) ze dne 9. května 1980, ve znění pozdějších předpisů.

## ii) vnitrostátní právní úprava

Povinnosti dopravce a z nich vyplývající práva cestujících jsou ve vnitrostátním právním řádu upravena v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách. Při zhodnocení vnitrostátní úpravy je třeba primárně konstatovat, že z hlediska rozsahu dosud ukládaných práv a povinností není plně srovnatelná s úpravou obsaženou v Nařízení ES. Nicméně, jak již bylo uvedeno výše, některé povinnosti dopravců a oprávnění cestujících vyplývající z Nařízení ES jsou však v krátkém časovém horizontu, kterým je 3. prosinec 2009, z technického hlediska nerealizovatelné a u některých oprávnění cestujících by jejich okamžitá aplikace byla pro dopravce ekonomicky obtížně realizovatelná, ne-li likvidační a přitom věcně nespravedlivá. Proto se navrhuje uplatnit uvedenou výjimku na vymezenou dobu z uplatňování ustanovení Nařízení ES.

## 2. Návrh variant řešení

### a) Návrh možných variant včetně varianty „nulové“

V průběhu zpracování návrhu zákona byly zvažovány možnosti dosažení uvedených obecných cílů:

Varianta 0: nulová varianta: V této variantě se nepředpokládají žádné zásahy do právních předpisů ani adaptačního charakteru. Ustanovení o dopravní obslužnosti budou ponechána ve stávajících předpisech beze změny.

Varianta 1: stanovení přechodného období pro vybraná ustanovení předpisu pro vnitrostátní železniční dopravní služby: Cílem této varianty bylo v souladu s čl. 2 odst. 4 nařízení vybrat z tohoto právního předpisu ustanovení, jejichž naplnění je vysoce problematické v krátkém časovém období nebo klade nepřiměřeně vysoké nároky na podnikatelský sektor. Tato ustanovení jsou v případě vnitrostátních železničních dopravních služeb vyjmuta na dobu pěti let z uplatňování uvedeného nařízení.

Varianta 2: komplexní výjimka v plném rozsahu, který je možný komunitárním právem: Uvedená varianta by vyňala dopravní služby z působnosti Nařízení 1371/2007/ES v maximálním rozsahu, který je z pohledu komunitárního práva možný.

### b) Dotčené subjekty

Uvedená problematika se prioritně týká tří základních skupin:

- *cestující*, jehož cílem je naplnění potřeby přemístění za minimální cenu, minimální čas v čase vzniku přepravní potřeby; vzhledem k tomu, že v České republice neexistuje oficiální sdružení cestujících veřejnosti, jsou tyto zájmy zastoupeny Ministerstvem dopravy;
- *doprovci*, jehož dlouhodobým cílem je obecně podnikat s dlouhodobou maximalizací zisku; v procesu projednávání byli dopravci představováni Českými drahami jako dominantním drážním dopravcem;
- *příslušný orgán ve smyslu Nařízení ES (zadavatel)*, neboť velká část dopravních služeb na železnici není ekonomicky soběstačná a k jejich provozování je nutné objednání jako veřejné služby v přepravě cestujících, a následná kompenzace; úlohu objednatele zastupují jednotlivé kraje a jejich organizátoři a Ministerstvo dopravy za sektor nadregionální dopravy; střet se zájmy cestujících je v případě Ministerstva dopravy možné

ošetřit, neboť pohledy objednatele a cestujících jsou z pohledu získání kvalitních služeb vzájemně blízké.

Tyto zájmové skupiny byly zapojeny do řešení v průběhu zpracování návrhu.

### 3. Vyhodnocení nákladů a přínosů

#### a) Identifikace nákladů a přínosů všech variant

Varianta 0 je vyjádřena jako základová pro porovnání jednotlivých variant. V tomto případě by platila všechna ustanovení Nařízení 1371/2007/ES bez omezení, a tedy by byla bezprostředně platná pro všechny drážní dopravce v České republice.

Varianta 1 ve srovnání s nulovou variantou představuje následující výjimky z uplatňování předmětného Nařízení ES:

- Článek 8; podávání cestovních informací. Uvedená výjimka byla motivována dvěma skutečnostmi.
  - Informace o mezinárodních cestách, na které daný dopravce uzavírá přepravní smlouvu, je možné poskytovat pouze v prodejních místech, na který se prodávají mezinárodní přepravní doklady. Povinnost poskytovat je na všech prodejních místech znamená nutnost enormního školení personálu (vč. nejlevnějšího jízdného tj. orientace v mezinárodních tarifech), který reálně s prodejem mezinárodních jízdenek nepracuje. Uvedené školení bude nezbytné provést i v případě udělení výjimky po dobu přechodného období, dopravce však nebude zatížen školením, které by musel provést do 3. prosince 2009.
  - Česká železniční vozidla nejsou vybavena informačním systémem, který by umožnil podávání informací ve vlaku, které jsou stanoveny v příloze II Nařízení ES. Rovněž vybavení vozidel do 3. prosince 2009 je nereálné jak časově, tak i z ekonomického pohledu. Drážní vozidla jsou informačním systémem pro cestující vybavována postupně v návaznosti na požadavky a finanční možnosti objednatelů dopravy. V současné době se jedná o cca. 3590 vozů a cca. 70 elektrických jednotek, vybavení všech vozidel osobní dopravy jednorázově by tedy představovalo investici v úrovni cca. 1 904 mil. Kč. Další náklady je nutné spatřovat v dosazení řídicích jednotek na stanovišti strojvedoucích, což je důležité zejména v případě regionální dopravy, která není doprovázena průvodčím a jejíž rozsah se zvyšuje. Je možné předpokládat, že postupně bude možné ustanovení akceptovat na základě modernizace vozidlového parku. Uvedená výjimka bude proto posouzena opětovně po pěti letech a bude zvaženo její prodloužení nebo zrušení.
- Článek 10, rezervační a informační systémy a příloha II. Ustanovení ukládá povinnost železničním podnikům, aby používali pro poskytování informací a vydávání přepravních dokladů informační a rezervační systém, pro který se použijí TSI "*telematické aplikace pro osobní dopravu*", které Komise přijme do 3. prosince 2010. Ukládá železničním podnikům, aby přizpůsobily své počítačové informační systémy požadavkům uvedeného TSI. Vzhledem k tomu, že uvedený předpis se v současné době nachází ve stádiu projednávání, není dosud plně zřejmé, jakým požadavkům by se měly systémy v oblasti mezinárodní i vnitrostátní dopravy přizpůsobit. Proto není možné určit, jaké dopady pro dopravce bude povinné uplatňování uvedených pravidel na všechny přepravní služby mít. Nařízení se přitom vztahuje na všechny dopravní spoje ve společenství, provozované jedním nebo více licencovaným i železničními podniky ve smyslu směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995, tj. vztahuje se v podmínkách ČR i na místní a regionální

přepavy železniční dopravou, není-li členským státem udělena výjimka podle článku 2 odst. 4 nebo 5.

Na základě těchto skutečností se navrhuje, aby Česká republika vyňala uplatňování tohoto ustanovení pro vnitrostátní dopravu na dobu pěti let s tím, že po pěti letech budou posouzeny dopady uvedené TSI a na základě toho bude rozhodnuto o možnosti uplatnění tohoto ustanovení i v rámci vnitrostátní dopravy v České republice.

- Článek 17, odškodnění z ceny cestovního dokladu: Ustanovení ukládá povinnost železničním podnikům poskytnout cestujícímu odškodnění ve výši 25%-50% ceny cestovního dokladu při zpožděních, která přesahují 60 minut. Nárok na odškodnění nevzniká pouze v případě, že je cestující informován o zpoždění dříve, než si zakoupí přepravní doklad. V podmínkách České republiky je v současné době však značná část zpoždění (uvádí se cca. 70%) způsobena jiným subjektem než dopravce, např. je prvotní příčinou stavební činnost na trati. Míra rozestavenosti české železniční sítě v klíčových bodech (významné železniční uzly, koridorové tratě) bude velmi vysoká nejméně do roku 2016. V současné době se většina staveb buduje v ose původní trati za částečného provozu, přičemž dochází k jednokolejnému provozu, provozu sníženou rychlostí, přičemž ne ve všech případech je postup stavebních prací znám v době přípravy jízdního řádu. Další významnou příčinou zpoždění vlaků je i řízení provozu. V případě těchto zpoždění je možnost regresních postihů viníka zpoždění omezena. V současné době se připravuje systém měření výkonnosti infrastruktury, který by společně s přesunem stavebních prací mimo klíčová místa železniční infrastruktury by měl umožnit vyšší stabilitu jízdního řádu. Na základě toho se navrhuje, aby Česká republika vyňala uplatňování tohoto ustanovení pro vnitrostátní dopravu na dobu pěti let s následným zhodnocením nutnosti obnovení této výjimky nebo uplatnění tohoto ustanovení pro určité vnitrostátní spoje v ČR.
- Článek 18 odst. 2 písm. a) a b) a odst. 3; článek 32 přílohy č. 1: Toto ustanovení, požadující po dopravci zajištění jídla a občerstvení zdarma, jakož i hotelové či jiné ubytování, je nepřiměřené v oblasti příměstské a regionální (zajištění občerstvení, noclehu apod.), jakož i pro řadu přepravních případů, kdy cestující využije levné noční přepravy mimo ubytovací vozy (zajištění noclehu v takovém případě není adekvátní), toto ustanovení by znamenalo objektivní nárůst nákladů ve výši ceny hotelového ubytování nebo občerstvení, který by byl v případě objednané dopravy by znamenal omezení možností dopravce v oblasti veřejné osobní dopravy (přiměřený zisk by byl užit na pokrytí uvedených vícenákladů namísto investiční rezervy). Podle dostupných údajů lze předpokládat, že uvedené ustanovení by zatížilo české železniční dopravce při podání občerstvení v ceně 40,-- Kč do tří hodin, v ceně 80,-- Kč do šesti hodin a při poskytnutí hotelu v průměrné hodnotě 1500 Kč odhadovanou roční částkou cca. 6,1 mil. Kč vícenákladů dopravce, spojených s touto uloženou povinností.
- Článek 7, 17 a 24 přílohy č. 1; uvedené články vyžadují, aby na jízdence bylo uvedeno, že přepravní smlouva podléhá ujednáním CIV, to však nelze akceptovat v případě vnitrostátních jízdních dokladů, neboť následně by se všechny práva a povinnosti pro mezinárodní dopravu vztáhly i na vnitrostátní cesty. Uvedené legislativní nedopatření není možné vnitrostátním právem napravit, nicméně je možné využít výjimku v přechodném období. Předpokládá se, že po skončení přechodného období bude zvažována výjimka pro služby městské, příměstské a regionální dopravy, pokud nebude tento nedostatek v právním předpisu v průběhu přechodného období odstraněn.

Vyčíslení administrativní zátěže spojené se zaváděnou povinností dopravce, který provozuje veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální,

zveřejnit podle čl. 28 nařízení každoročně zprávu o kvalitě poskytovaných služeb za uplynulý rok a tuto zprávu poskytnout Evropské železniční agentuře je obsaženo v tabulce, jež je přílohou této důvodové zprávy.

Varianta 2 představuje maximální možnou výjimku z ustanovení Nařízení ES. Určitá část nařízení, konkrétně některá ustanovení, týkající se

- dostupnosti přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací;
- informačních a rezervačních systémů;
- odpovědnosti při usmrcení a zranění cestujících;
- odpovědnosti za příruční zavazadla, cestovní zavazadla a vozidla;
- pojištění dopravců;
- práva na přepravu a informací pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
- osobní bezpečnosti cestujících

platí v rozsahu působnosti nařízení pro všechny dopravní služby ve společenství. Členské státy však mají možnost vyjmout ostatní ustanovení v případech vnitrostátních železničních spojů po přechodné období, městských, příměstských a regionálních železničních spojů a/nebo železničních spojů, jejichž významná část včetně nejméně jedné zastávky leží mimo Společenství (po dobu přechodného období).

Již v době identifikace variant se však ukázala nereálnost takového postupu, mj. z důvodu obtížně vyčíslitelných a neobhajitelných dopadů pro cestující, kdy by došlo k omezení i těch práv cestujících, která jsou stanovena na racionálním základě a pro dopravce jsou uskutečnitelná.

Níže uvádíme tabulku srovnávající předpokládané finanční nároky řešení dle jednotlivých variant.

Varianty	Naplnění závazků z členství v EU a jeho zdůvodnění	Dosažení časového limitu 3. 12. 2009	Finanční náklady soukromá sféra	Finanční nároky veřejná sféra	Postoj odborné veřejnosti
Nulová	Ano	Ne	<b>Velmi vysoké</b> v hodnotě minimálně 2 miliard Kč vzhledem k nutnosti dovybavení železničních vozidel, stanic a související infrastruktury + další náklady na zajištění jídla a občerstvení a ubytování, a další jak je uvedeno v bodě 3 RIA	<b>Vysoké</b> v návaznosti na možnost zahájení řízení proti ČR ze strany Evropské komise za nesplnění požadavků Nařízení 1371/2007 Další náklady by vznikly v souvislosti s případným	Velice negativní a problematický ze strany dopravců

				uplatněním regresu na státní organizaci SŽDC v případě odškodnění z ceny cestovního dokladu	
Varianta č. 1	Ano	Ano	<b>Snížené</b> o minimálně 2 miliardy Kč, které by byly nutné v případě přijetí nulové varianty <b>Ostatní náklady</b> závisí na konkrétní přepravní situaci – zejména na počtu a druhu cestujících, počtu zranění či usmrcení cestujících a ztrátě či poškození zvláštních vybavení cestujících	Ne	kompromisní
Varianta č. 2	Ne - problematická až nemožná zdůvodnitelnost uplatnění celkového vynětí	Ano	Minimální	<b>Vysoké</b> v návaznosti na možnost zahájení řízení proti ČR ze strany Evropské komise za nesplnění požadavků Nařízení 1371/2007	Velice negativní a problematický ze strany sdružení cestujících a sdružení zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu

## b) Konzultace

V průběhu přípravy návrhu zákona byly jednotlivé varianty konzultovány s dopravcem České dráhy, a.s., na něhož má největší dopad. Zároveň byl návrh konzultován s jednotlivými kraji jako zástupci příslušných orgánů, zadávajících veřejné služby v přepravě cestujících na území České republiky. Ze strany dopravců i objednatelů byla odmítnuta varianta 0 jako nerealizovatelná, resp. vedoucí k postihu za neplnění uložených povinností. V případě varianty 2 bylo zjištěno, že argumentační základna pro komplexní výjimku je zcela nedostatečná, a proto lze očekávat obtíže při jejím prosazování.

#### 4. Návrh řešení

##### a) Zhodnocení variant a výběr nejvhodnějšího řešení

S ohledem na výhody a nevýhody v úvahu připadajících variant uvedených v předchozí kapitole lze zcela vyloučit variantu 2, která sice představuje nulovou nutnost aktivity ze strany dopravců, její zdůvodnitelnost je však velmi problematická. Lze očekávat dotazy za strany orgánů Evropského společenství, které by požadovaly zdůvodnění rozsahu výjimek.

Na základě vyhodnocení dalších variant lze konstatovat následující závěry. Varianta č. 0 je vysoce problematická ze strany skupiny dopravců. Protože Nařízení 1371/2007 ukládá nové povinnosti, představuje pro dopravce vícenáklady, které lze zčásti vyčíslit a dále není možné ani časově vyhovět požadavkům nařízení a tedy lze očekávat následné postihy za neplnění povinnosti, stanovených komunitárním právem.

Varianta č. 1 představuje kompromis mezi požadavky dopravců a mezi požadavky Ministerstva dopravy, vyjímá ustanovení, která nejsou přijatelná z pohledu organizačního, ekonomického nebo časového.

Z uvedených důvodů byla varianta 1 vybrána pro další rozpracování.

##### b) Implementace a vynuovení

Účinnost navrhovaného zákona je, s ohledem na skutečnost, že bezprostředně použitelná právní úprava Nařízení 1371/2007/ES jako celek vstupuje v platnost již 3.12.2009, stanovena ke dni vyhlášení zákona.

#### **B) ZHODNOCENÍ SOULADU NAVRHOVANÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY S ÚSTAVNÍM POŘÁDKEM ČESKÉ REPUBLIKY**

Předložený návrh novely zákona č. 266/1994, o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, je v souladu s ústavním pořádkem České republiky.

#### **C) ZHODNOCENÍ SOULADU NAVRHOVANÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY S MEZINÁRODNÍMI SMLOUVAMI, JIMIŽ JE ČESKÁ REPUBLIKA VÁZÁNA, A JEJÍ SLUČITELNOSTI S PŘEDPISY EVROPSKÉ UNIE**

Předložený návrh novely zákona je v souladu s mezinárodními smlouvami podle čl. 10 Ústavy, jimiž je Česká republika vázána.

Předloženým návrhem novely zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, se zajišťuje adaptace Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále též „nařízení“), které tvoří součást tzv. třetího železničního balíčku. Navrhovanou úpravou je zakotvena povinnost dopravce, který provozuje veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, zveřejnit podle čl. 28 nařízení každoročně zprávu o kvalitě poskytovaných služeb za uplynulý rok a tuto zprávu poskytnout Evropské železniční agentuře. Dále se do návrhu promítají výjimky, které Česká republika uplatňuje v souladu s čl. 2 odst. 4 nařízení. Jedná se

o využití pětileté výjimky z povinností, které by železniční dopravci nebyli za současného stavu schopni plnit vůbec, nebo jen s nepřiměřeně vysokými finančními náklady.

Návrh je tedy v plném souladu s právem EU. Judikatura soudních orgánů Evropské unie a obecné právní zásady práva Evropské unie se na danou oblast nevztahují.

#### **D) NÁVRH, ABY POSLANECKÁ SNĚMOVNA VYSLOVILA S NÁVRHEM ZÁKONA SOUHLAS JIŽ V PRVÉM ČTENÍ**

Vzhledem k naléhavé potřebě schválit adaptační novelu zákona o dráhách do 3. prosince 2009 se navrhuje, **aby Poslanecká sněmovna** podle § 90 odst. 2 zákona č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, ve znění pozdějších předpisů, **vyslovila s návrhem zákona souhlas již v prvním čtení.**

K výše uvedenému datu vstupuje v účinnost přímo použitelná právní úprava uvedeného nařízení ES a pokud by Česká republika do té doby nevyužila možnost danou příslušným ustanovením nařízení a nestanovila ve svém vnitrostátním právním řádu výjimky z uplatňování některých jeho ustanovení na 5 let, stala by se bezprostředně celá úprava nařízení v ČR bezprostředně použitelnou a vymahatelnou. To by zejména u některých povinností dopravců a oprávnění cestujících bylo v tak krátkém časovém horizontu z technického hlediska (např. vzhledem k technické vybavenosti drážních vozidel a železničních stanic) nerealizovatelné a u některých oprávnění cestujících by zase okamžitá aplikace části úpravy nařízení (např. odškodnění při zpoždění) byla pro dopravce ekonomicky obtížně realizovatelná, ne-li likvidační a přitom věcně nespravedlivá (zpoždění vlaků souvisí v současné době v drtivé většině s činností provozovatele dráhy – např. výstavba a modernizace tranzitních železničních koridorů a opravy s tím související, zpoždování vlaků regionální dopravy v návaznosti na zpožděné rychlíkové spoje na koridorových tratích apod.). Po uplynutí stanovené doby pro výjimku (5 let) lze předpokládat, že další pokrok v transformaci a restrukturalizaci železničního trhu v ČR, dobudování a modernizace páteřní sítě železničních koridorů, jakož i postupný vznik plně konkurenčního prostředí na železnici včetně dořešení systémového financování veřejné osobní drážní dopravy provozované ve veřejném zájmu, již umožní plnou aplikaci větší části či celé úpravy předmětného nařízení.

## ZVLÁŠTNÍ ČÁST

### K Čl. I:

#### K bodu 1:

Je-li právním předpisem prováděno přizpůsobení právního řádu přímo použitelnému předpisu Evropských společenství, je třeba v souladu s Legislativními pravidly vlády upravit úvodní ustanovení tohoto právního předpisu (v tomto případě § 1 odst. 1 zákona o dráhách).

#### K bodu 2:

Navrhovaným ustanovením je zakotvena povinnost dopravce, který provozuje veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, zveřejnit podle čl. 28 nařízení každoročně zprávu o kvalitě poskytovaných služeb za uplynulý rok a tuto zprávu poskytnout Evropské železniční agentuře.

#### K bodu 3:

Do návrhu se promítají výjimky, které Česká republika uplatňuje v souladu s čl. 2 odst. 4 nařízení. Nařízení umožňuje členským státům udělit z uplatňování ustanovení tohoto nařízení na vnitrostátní osobní železniční dopravní spoje výjimku, a to na dobu nejvýše pěti let, kterou lze obnovit jednou na dobu nejvýše pěti let.

Navrhuje se využít uvedené možnosti pro ustanovení článků 8, 10, 17, 18 odst. 2 písm. a) a b) a odst. 3 nařízení, článků 7 odst. 2 písm. b), 17 odst. 2 písm. b), 24 odst. 3 písm. b), 32 přílohy č. 1 a přílohu č. 2, na základě následujících důvodů:

#### K článku 8:

Podávání informací o mezinárodních cestách, k nimž je daným železničním podnikem nabízena přepravní smlouva, je možné poskytovat pouze v prodejních místech, na kterých se prodávají mezinárodní přepravní doklady, povinnost poskytovat je na všech prodejních místech znamená neodůvodněné vícenáklady; poskytování těchto informací dosud není zcela jednotné (není přijata příslušná technická specifikace na úrovni ES); požadovaný rozsah informací nelze poskytovat v současné době rovněž ve vlaku vzhledem k vybavení českých železničních vozidel, je možné předpokládat, že postupně bude možné ustanovení akceptovat na základě modernizace vozidlového parku,

#### K článku 10:

Ustanovení ukládá povinnost železničním podnikům, aby používaly pro poskytování informací a vydávání přepravních dokladů informační a rezervační systém, pro který se použijí TSI "telematické aplikace pro osobní dopravu", které Komise přijme do 3. prosince 2010. Ukládá železničním podnikům, aby přizpůsobily své počítačové informační systémy požadavkům uvedeného TSI. Vzhledem k tomu, že uvedený předpis se v současné době nachází ve stádiu projednávání, není dosud plně zřejmé, jakým požadavkům by se měly systémy v oblasti mezinárodní i vnitrostátní dopravy přizpůsobit. Proto není možné určit, jaké dopady pro dopravce bude povinné uplatňování uvedených pravidel na všechny přepravní služby mít. Nařízení se přitom vztahuje na všechny dopravní spoje ve společenství, provozované jedním nebo více licencovaným i železničními podniky ve smyslu směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. 6. 1995, tj. vztahuje se v podmínkách ČR i na místní a regionální přepravy železniční dopravou, není-li členským státem udělena výjimka podle článku 2 odst.

4 nebo 5. Na základě těchto skutečností se navrhuje, aby Česká republika vyjmula uplatňování tohoto ustanovení pro vnitrostátní dopravu na dobu pěti let s tím, že po pěti letech budou posouzeny dopady uvedené TSI a na základě toho bude rozhodnuto o možnosti uplatnění tohoto ustanovení i v rámci vnitrostátní dopravy v České republice.

K článku 17:

Ustanovení ukládá povinnost železničním podnikům poskytnout cestujícímu odškodnění ve výši 25%-50% ceny cestovního dokladu při zpožděních, která přesahují 60 minut. Nárok na odškodnění nevzniká pouze v případě, že je cestující informován o zpoždění dříve, než si zakoupí přepravní doklad. V podmínkách České republiky je však značná část zpoždění (uvádí se cca. 70%) způsobena jiným subjektem než dopravce, např. je prvotní příčinou stavební činnost na trati. Míra rozestavěnosti české železniční sítě v klíčových bodech (významné železniční uzly, koridorové tratě) bude velmi vysoká nejméně do roku 2016. V současné době se většina staveb buduje v ose původní trati za částečného provozu, přičemž dochází k jednokolejnému provozu, provozu sníženou rychlostí, přičemž ne ve všech případech je postup stavebních prací znám v době přípravy jízdního řádu. Další významnou příčinou zpoždění vlaků je i řízení provozu. V případě těchto zpoždění je možnost regresních postihů viníka zpoždění omezena. V současné době se připravuje systém měření výkonnosti infrastruktury, který by společně s přesunem stavebních prací mimo klíčová místa železniční infrastruktury by měl umožnit vyšší stabilitu jízdního řádu. Na základě toho se navrhuje, aby Česká republika vyňala uplatňování tohoto ustanovení pro vnitrostátní dopravu na dobu pěti let s následným zhodnocením nutnosti obnovení této výjimky nebo uplatnění tohoto ustanovení pro určité vnitrostátní spoje v ČR.

K článku 18 odst. 2 písm. a) a b) a odst. 3:

Toto ustanovení, požadující po dopravci zajištění jídla a občerstvení zdarma, jakož i hotelové či jiné ubytování, je nepřiměřené v oblasti příměstské a regionální (zajištění občerstvení, noclehu apod.), jakož i pro řadu přepravních případů, kdy cestující využije levné noční přepravy mimo ubytovací vozy (zajištění noclehu v takovém případě není adekvátní), toto ustanovení by znamenalo objektivní nárůst nákladů, který by byl v případě objednávané dopravy v konečném důsledku vícenákladem dopravce.

K článku 7 odst. 2 písm. b), 17 odst. 2 písm. b), 24 odst. 3 písm. b) přílohy č. 1:

Uvedené články vyžadují, aby na jízdence bylo uvedeno, že přepravní smlouva podléhá ujednáním CIV, to však nelze akceptovat v případě vnitrostátních jízdních dokladů.

K článku 32 přílohy č. 1:

S ohledem na vyjmutí článku 18 textu nařízení se navrhuje uplatnit výjimku ze stejného důvodu i u tohoto článku.

K příloze č. 2:

S ohledem na vyjmutí článku 8 odstavce 2 nařízení se navrhuje uplatnit výjimku na celou přílohu.

**K bodům 4 a 5:**

V souvislosti s provedením ustanovení čl. 32 nařízení se podle zásad správního trestání přestupků a jiných správních deliktů zavádí nové skutkové podstaty správních deliktů a v souladu s požadavky výše uvedeného předpisu Společenství se stanovují účinné, přiměřené a odrazující sankce za takto nově vymezená protiprávní jednání.

Navrhuje se nové skutkové podstaty podle § 52 odst. 6 zákona o dráhách ve znění tohoto návrhu začlenit do kategorie správních deliktů s možností pokut až do 1 000 000 Kč a respektovat tak výši horní hranice pokut jako peněžité sankce za ostatní srovnatelné správní delikty v zákoně o dráhách.

**K bodu 6:**

Návrh upravuje věcnou působnost k projednávání nově formulovaných správních deliktů spáchaných porušením povinností vyplývajících z předmětného komunitárního nařízení provozovateli drážní dopravy (dopravci), provozovateli stanice, prodejci přepravních dokladů nebo provozovateli cestovní kanceláře nebo cestovní agentury.

V případě provozovatelů cestovních kanceláří nebo cestovních agentur se zakládá působnost obecních živnostenských úřadů k projednání příslušných správních deliktů v prvním stupni s ohledem na charakter subjektů, jež se dopustí správního deliktu, a povahu jejich činnosti. Pokud jde o ostatní subjekty, jež se dopustí správního deliktu, je rovněž s ohledem na jejich charakter a povahu jejich činnosti navržena v těchto případech příslušnost drážního správního úřadu k projednání příslušných správních deliktů v prvním stupni.

**K bodu 7:**

V souladu s čl. 30 nařízení je určen Drážní úřad jako orgán dohledu nad plněním povinností týkajících se dodržování práv cestujících v železniční přepravě podle tohoto nařízení, který bude zároveň vyřizovat i stížnosti na jejich porušování.

**K bodu 8:**

Navrhuje se zrušit závěrečná část textu ustanovení § 58 odst. 2 zákona o dráhách. Tato drobná legislativní úprava má přispět k odstranění pochybností stran souladu s čl. 30 odst. 1 nařízení, který požaduje po členském státu EU určení subjektu či subjektů příslušných pro prosazování dodržování tohoto nařízení.

Těmi jsou ve smyslu uvedeného článku nařízení subjekty státního dozoru podle § 58 odst. 1 zákona o dráhách, jež by mohly být limitovány možným nežádoucím výkladem stávajícího textu ustanovení § 58 odst. 2.

**K Čl. II:**

Nařízení podle čl. 37 vstupuje v platnost dvacet čtyři měsíce po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie, tj. ke dni 3. prosince 2009. K tomuto datu se navrhuje nabytí účinnosti předložené novely zákona o dráhách.

V Praze dne 26. srpna 2009

Ing. Jan Fischer, CSc. v.r.  
předseda vlády

Ing. Gustáv Slamečka, MBA v.r.  
ministr dopravy

**Platné znění zákona o drahách  
s vyznačením navrhovaných změn a doplnění  
(ustanovení dotčená novelou)**

§ 1

**Předmět úpravy**

(1) Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství<sup>1)</sup>, zároveň **navazuje na přímo použitelný předpis Evropských společenství<sup>1a)</sup>** a upravuje

- a) podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto drahách,
- b) podmínky pro provozování drah podle písmene a), pro provozování drážní dopravy na těchto drahách, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené,
- c) výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových.

(2) Zákon se nevztahuje na dráhy důlní, průmyslové a přenosné.

-----  
1) Směrnice Rady 91/440/EHS z 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství.

Směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům.

Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o provozní provázanosti transevropského železničního systému vysokorychlostních vlaků.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/9/ES ze dne 20. března 2000 o lanových drahách pro dopravu osob.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železničních podniků Společenství.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (směrnice o bezpečnosti železnic).

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/EHS ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství.

**1a) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.**

~~1a) 1b)~~ Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

~~1b) 1c)~~ § 12 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění zákona č. 102/2004 Sb.

~~1c) 1d)~~ Například zákon č. 222/1994 Sb., o podmínkách podnikání a výkonu státní správy v energetických odvětvích a o Státní energetické inspekci, ve znění zákona č. 83/1998 Sb.

~~1d) 1e)~~ § 71 odst. 2 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění zákona č. 83/1998 Sb.

## **Povinnosti dopravce**

### **§ 35**

(1) Dopravce je povinen

- a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,
- b) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení,
- c) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o organizačním zajištění údržby drážních vozidel,
- d) při provozování drážní dopravy používat drážní vozidla a určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti,
- e) zajistit, aby drážní vozidla řídily osoby, které mají platný průkaz způsobilosti k řízení,
- f) zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,
- g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.

(2) Dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, který je držitelem platné licence, je dále povinen

- a) finančně zajistit řádné provozování drážní dopravy po celou dobu platnosti licence,
- b) poskytnout drážnímu správnímu úřadu za každý kalendářní rok nejpozději do 30. června roku následujícího doklady o trvání finanční způsobilosti k řádnému provozování drážní dopravy,
- c) na vyzvu drážního správního úřadu poskytnout informace potřebné pro ověření trvání finanční způsobilosti k drážní dopravě,
- d) ke dni zahájení drážní dopravy sjednat pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní

dopravy a zaplatit pojistné a po celou dobu provozování drážní dopravy mít sjednáno toto pojištění a zaplacené pojistné,

e) na výzvu drážního správního úřadu poskytnout informace potřebné pro ověření trvání pojištění odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy,

f) zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování,

g) předložit do 30. června kalendářního roku drážnímu správnímu úřadu výroční zprávu o bezpečnosti provozování drážní dopravy za uplynulý kalendářní rok.

**(3) Dopravce, který provozuje veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, je dále povinen zveřejnit do 30. června kalendářního roku zprávu o kvalitě poskytovaných služeb za uplynulý kalendářní rok<sup>6h)</sup> a tuto zprávu poskytnout Evropské železniční agentuře.**

~~(3)~~ **(4)** Pravidla provozování drážní dopravy, prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy podle druhu a rozsahu vykonávaných činností a obsah výroční zprávy o bezpečnosti stanoví prováděcí předpis.

-----  
**6h) Čl. 28 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007.**

~~6h)~~ **6i)** § 10 zákona č. 133/2000 Sb., o evidenci obyvatel a rodných číslech a o změně některých zákonů (zákon o evidenci obyvatel).

~~6i)~~ **6j)** Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 72/1988 Sb., o používání výbušnin, ve znění pozdějších předpisů.

## § 36a

**Do dne 3. prosince 2014 se na provozování vnitrostátní veřejné drážní osobní dopravy čl. 8, 10, 17, čl. 18 odst. 2 písm. a) a b) a čl. 18 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, dále čl. 7 odst. 2 písm. b), čl. 17 odst. 2 písm. b), čl. 24 odst. 3 písm. b) a čl. 32 přílohy č. 1 a příloha č. 2 k tomuto nařízení, nepoužijí.**

## § 52

(1) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako dopravce dopustí správního deliktu tím, že

a) neoznámí podle § 32 odst. 1 drážnímu správnímu úřadu změny týkající se údajů a dokladů, které jsou stanoveny jako náležitosti žádosti o udělení licence, nebo o nich nepředloží doklady,

b) provozuje drážní dopravu v rozporu s § 35 odst. 1 písm. a),

c) použije v rozporu s § 35 odst. 1 písm. d) k provozování drážní dopravy drážní vozidlo nebo určené technické zařízení bez platného průkazu způsobilosti nebo v technickém stavu, který neodpovídá schválené způsobilosti,

d) nezajistí v souladu s § 35 odst. 1 písm. e), aby drážní vozidlo řídila osoba s platným průkazem způsobilosti k řízení,

e) nezajistí v souladu s § 35 odst. 1 písm. f), aby drážní dopravu prováděla osoba zdravotně a odborně způsobilá, nebo

f) se neřídí při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými podle § 35 odst. 1 písm. g).

(2) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako dopravce na dráze celostátní nebo regionální dopustí správního deliktu tím, že

a) provozuje v rozporu s § 24 odst. 4 drážní dopravu bez platného osvědčení dopravce,

b) neoznámí podle § 34h odst. 5 drážnímu správnímu úřadu změny údajů, které předkládá v žádosti o vydání osvědčení, nebo o nich nepředloží doklady,

c) finančně nezajistí podle § 35 odst. 2 písm. a) řádné provozování drážní dopravy,

d) neposkytne podle § 35 odst. 2 písm. b) drážnímu správnímu úřadu doklady o trvání finanční způsobilosti k řádnému provozování drážní dopravy,

e) nesjedná nebo nezaplatí podle § 35 odst. 2 písm. d) pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy, nebo

f) nepředloží podle § 35 odst. 2 písm. g) drážnímu správnímu úřadu výroční zprávu o bezpečnosti provozování drážní dopravy.

(3) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako dopravce ve veřejné drážní dopravě dopustí správního deliktu tím, že

a) nezabezpečí v souladu s § 36 písm. f) předlékařskou první pomoc v případě závažné nehody nebo nehody,

b) nezabezpečí v případech stanovených v § 36 písm. g) náhradní dopravu za přerušenu veřejnou drážní osobní dopravu,

c) neoznačí drážní vozidlo nebo soupravu drážních vozidel podle § 36 písm. h),

d) omezí nebo zastaví veřejnou drážní dopravu v rozporu s § 38 odst. 7, nebo

e) nezveřejní přechodné omezení nebo zastavení veřejné drážní dopravy podle § 38 odst. 2 nebo je podle § 38 odst. 7 neoznámí drážnímu správnímu úřadu.

(4) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako dopravce poskytující přepravní služby v rámci závazků veřejné služby dopustí správního deliktu tím, že

a) při zajišťování přepravních služeb mimo závazky veřejné služby nebo jiných činností nevede oddělenou souhrnnou analytickou evidenci závazků veřejných služeb podle § 39a odst. 4, nebo

b) použije v rozporu s § 62 odst. 4 finanční prostředky poskytnuté z veřejných prostředků k provozování veřejné drážní osobní dopravy k jiným účelům.

(5) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako dopravce provozující veřejnou drážní osobní dopravu na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální nebo lanové dopustí správního deliktu tím, že nepředloží před zahájením drážní dopravy jízdní řád ke schválení drážnímu správnímu úřadu podle § 41 odst. 1.

**(6) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropských společenství<sup>1a)</sup> jako**

- o) dopravce nebo prodejce přepravních dokladů neinformuje cestující na stanici, kde není výdejna jízdních dokladů ani prodejní automat, o možnosti zakoupit jízdní doklad telefonicky, prostřednictvím internetu nebo ve vlaku a o nejbližší stanici nebo místu, kde jsou k dispozici výdejny jízdních dokladů nebo prodejní automaty,**
- p) dopravce nebo provozovatel stanice nezavede nediskriminační pravidla pro přístup platná pro přepravu zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace,**
- q) dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury požaduje při rezervaci nebo prodeji přepravních dokladů zdravotně postiženým osobám nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace úhradu dodatečných nákladů, kterou nepožaduje v obdobných případech,**
- r) dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury neoprávněně odmítl přijmout rezervaci nebo vystavit přepravní doklad zdravotně postižené osobě nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace nebo neoprávněně požadoval, aby tyto osoby byly doprovázeny jinou osobou,**
- s) dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury neposkytuje na požádání informace o přepravních podmínkách zdravotně postižených osob nebo osob s omezenou schopností pohybu a orientace a o přístupnosti drážních vozidel a jejich vybavení pro tyto osoby,**
- t) dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury nevyrozumí na požádání písemně do 5 pracovních dnů dotyčnou zdravotně postiženou osobu nebo osobu s omezenou schopností pohybu a orientace o důvodech, proč jí odmítl přijmout rezervaci, vystavit přepravní doklad nebo proč požadoval, aby tato osoba byla doprovázena jinou osobou,**
- u) dopravce nebo provozovatel stanice v rozporu s příslušnými technickými specifikacemi propojenosti nezajistí, aby stanice, nástupiště a vlakové soupravy,**

případně další prvky, byly přístupné zdravotně postiženým osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace,

- v) dopravce nebo provozovatel stanice neposkytuje v obsazené stanici zdravotně postiženým osobám nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace bezplatnou pomoc při nastupování do vlaku, vystupování z vlaku nebo přestupu mezi vlaky,
- w) dopravce nebo provozovatel stanice nezajistí v neobsazené stanici uvedení jednoduše přístupných informací o nejbližších obsazených stanicích a dostupné pomoci pro zdravotně postižené osoby nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,
- x) dopravce nevyřizuje stížnosti do 1 měsíce a v odůvodněných případech do 3 měsíců od jejich podání,
- y) dopravce nedefinuje normy kvality služeb pro přepravu cestujících a nezavede systém řízení jakosti,
- z) dopravce nezveřejní do 30. června kalendářního roku zprávu o kvalitě poskytovaných služeb,
- aa) dopravce, prodejce přepravních dokladů, provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury neinformuje při prodeji jízdních dokladů cestující o jejich právech a povinnostech vyplývajících z přímo použitelného předpisu Evropských společenství<sup>1a)</sup>, nebo
- bb) dopravce nebo provozovatel stanice neinformuje cestující ve stanici nebo ve vlaku vhodným způsobem o adrese správního orgánu uvedeného v § 55 odst. 3.“.

~~(6)~~ (7) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako přidělcce kapacity dopravní cesty dopustí správního deliktu tím, že

- a) nezpracuje nebo nezveřejní prohlášení o dráze podle § 34c odst. 1 a 2, nebo
- b) přidělí kapacitu dopravní cesty v rozporu s § 34e nebo 34f.

~~(7)~~ (8) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako účastník přepravy nebezpečných věcí dopustí správního deliktu tím, že

- a) nezajistí odpovídající proškolení zaměstnanců podílejících se na přepravě nebezpečných věcí podle kapitoly 1.3 Řádu,
- b) nesplní povinnost z hlediska bezpečnosti podle kapitoly 1.4 Řádu,
- c) neustanoví bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí podle pododdílu 1.8.3.1 Řádu,
- d) nevypracuje bezpečnostní plán, nezajistí proškolení zaměstnanců nebo nedodrží ustanovení bezpečnostního plánu podle kapitoly 1.10 Řádu,

e) užije pro přepravu nebezpečných věcí jiné než předepsané obaly nebo cisterny nebo je užije jiným než předepsaným způsobem podle části 4 Řádu,

f) neoznačí nebezpečnou věc podle části 5 Řádu,

g) nepřiloží řádně vyplněné doklady předepsané pro přepravu nebezpečných věcí podle kapitol 5.1 a 5.4 Řádu,

h) poruší požadavky na konstrukci a zkoušky obalů, velkých nádob pro volně ložené látky, velkých obalů nebo cisteren podle části 6 Řádu, nebo

i) poruší podmínky přepravy, nakládky, vykládky nebo manipulace s nebezpečnými věcmi podle části 7 Řádu.

~~(8)~~ **(9)** Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako provozovatel dráhy při přepravě nebezpečných věcí v seřadovacích nádražích dopustí správního deliktu tím, že nezajistí vypracování interních nouzových plánů (kapitola 1.11 Řádu) pro tuto přepravu podle pododdílu 1.4.3.6 Řádu.

~~(9)~~ **(10)** Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako dopravce nebo provozovatel dráhy při přepravě nebezpečných věcí dopustí správního deliktu tím, že nevypracuje zprávu o nehodě podle oddílu 1.8.5 Řádu.

~~(10)~~ **(11)** Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako odesílatel při přepravě nebezpečných věcí dopustí správního deliktu tím, že při odesílání nezařadí nebezpečnou věc podle části 2 Řádu.

~~(11)~~ Za správní delikt se uloží pokuta do

a) 1 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. a), odstavce 2 písm. b), c), d), e) nebo f), odstavce 3 písm. a), b), c) nebo e), odstavce 4, odstavce 5, nebo odstavce 6, odstavce 7 písm. a), b), c), e), f), g), h) nebo i), odstavce 8, odstavce 9 nebo odstavce 10,

b) 10 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. b), c), d), e) nebo f), odstavce 2 písm. a), odstavce 3 písm. d) nebo odstavce 7 písm. d).

~~(12)~~ Za správní delikt podle odstavce 2 písm. a), odstavce 7, odstavce 8, odstavce 9 nebo odstavce 10 lze uložit též zákaz činnosti.

**(12)** Za správní delikt se uloží pokuta do

a) 1 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. a), odstavce 2 písm. b), c), d), e) nebo f), odstavce 3 písm. a), b), c) nebo e), odstavců 4 až 7, odstavce 8 písm. a) až c) a e) až i), nebo odstavců 9 až 11,

b) 10 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. b), c), d), e) nebo f), odstavce 2 písm. a), odstavce 3 písm. d) nebo odstavce 8 písm. d).

**(13)** Za správní delikt podle odstavce 2 písm. a), nebo odstavců 8 až 11 lze uložit také zákaz činnosti.

§ 52a

**Společná ustanovení**

(1) Právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránila.

(2) Při určení výměry sankce právnické osobě se přihlédne k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl spáchán.

(3) Odpovědnost právnické osoby za správní delikt zaniká, jestliže o něm příslušný orgán nezačal řízení do 2 let ode dne, kdy se o něm dozvěděl, nejpozději však do 4 let ode dne, kdy byl spáchán.

(4) Zákaz činnosti lze právnické osobě uložit nejdéle na tři roky. Do doby zákazu činnosti se započítává doba, po kterou pachatel na základě opatření správního orgánu učiněného v souvislosti s projednávaným správním deliktem nesměl již tuto činnost vykonávat.

(5) Na odpovědnost za jednání, k němuž došlo při podnikání fyzické osoby 8e) nebo v přímé souvislosti s ním, se vztahují ustanovení zákona o odpovědnosti a postihu právnické osoby.

~~(6) Správní delikty podle tohoto zákona v prvním stupni projednává drážní správní úřad s výjimkou správních deliktů podle § 51 odst. 6, které projednává Drážní inspekce.~~

**(6) Správní delikty podle tohoto zákona v prvním stupni projednává drážní správní úřad s výjimkou**

**c) správních deliktů podle § 51 odst. 6, které projednává Drážní inspekce a**

**⇨ správních deliktů podle § 52 odst. 6, dopustí-li se deliktu provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury, které projednává obecní živnostenský úřad.**

(7) Přestupky podle § 50 odst. 1 písm. c) až f) může projednat v blokovém řízení Policie České republiky.

(8) Pokuty vybírá orgán, který je uložil. Příjem z pokut je příjmem rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost orgánu, který pokutu uložil.

(9) Pokuta je splatná do 30 dnů ode dne, kdy rozhodnutí o jejím uložení nabylo právní moci.

§ 55

(1) Drážní úřad vykonává působnost podle tohoto zákona nebo podle zvláštního právního předpisu s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo obce.

(2) Drážní úřad vykonává působnost orgánu dozoru podle ustanovení zvláštního právního předpisu nad stanovenými výrobky 8h) a ostatními výrobky 8i) určenými pro provozování dráhy a drážní dopravy, které jsou součástí dráhy nebo drážních vozidel, nad drážními vozidly, určenými technickými zařízeními a nad strukturálními a provozními subsystémy na dráhách zařazených do evropského železničního systému.

**(3) Drážní úřad dohlíží nad plněním povinností týkajících se dodržování práv cestujících v železniční přepravě podle přímo použitelného předpisu Evropských společenství<sup>1a)</sup> a vyřizuje stížnosti na porušování těchto povinností.**

## § 58

(1) Státní dozor ve věcech drah vykonávají drážní správní úřady a Drážní inspekce. Výkon státního dozoru obcemi náleží do přenesené působnosti obcí. Působnost pro výkon státního dozoru je určena věcnou a územní působností drážního správního úřadu.

(2) Při výkonu státního dozoru pověřené osoby dozírají, zda jsou při provozování dráhy a drážní dopravy dodržovány a plněny povinnosti vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a dopravce stanovené právními předpisy ~~v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.~~

(3) Vrchní státní dozor ve věcech drah vykonává Ministerstvo dopravy.

(4) Při výkonu vrchního státního dozoru pověřené osoby vykonávají činnosti náležející státnímu dozoru a dále dozírají nad výkonem státního dozoru ve věcech drah.

(5) Pověření k výkonu vrchního státního dozoru a k výkonu státního dozoru ve věcech drah vydává Ministerstvo dopravy.