V.

**SHRNUTÍ ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY RIA**

|  |
| --- |
| **1. Základní identifikační údaje** |
| **Název návrhu zákona:**  Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o  dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a  další související zákony |
| **Zpracovatel / zástupce předkladatele:**  Ministerstvo dopravy |
| **Předpokládaný termín nabytí účinnosti, v  případě dělené účinnosti rozveďte:**  Návrh zákona nabyde (s  drobnou výjimkou) účinnosti dnem 7. června 2023. |
| **Implementace práva EU:**  Ne v  části, která je předmětem vyhodnocení v  rámci této závěrečné zprávy (RIA) |
| **2. Cíl návrhu zákona** |
| Cílem navrhované právní úpravy je umožnit nový status dráhy (vedle dráhy plně provozované nebo zrušené) pro případ, kdy na dráze nebo její části dlouhodobě není provozována drážní doprava anebo je provozována ve velmi omezeném rozsahu, a  zároveň není žádoucí úplné zrušení dané dráhy z  důvodu umožnění případného budoucího obnovení jejího provozování. |
| **3. Agregované dopady návrhu zákona** |
| **3.1 Dopady na státní rozpočet a  ostatní veřejné rozpočty:**  Ano, dopady do rozpočtu provozovatele dráhy, kterým je dominantně státní organizace Správa železnic hospodařící s  majetkem státu. |
| **3.2 Dopady na podnikatelské subjekty:**  Ano, dopady do rozpočtu provozovatele dráhy, kterým jsou ve výjimečných případech podnikatelské subjekty. |
| **3.3 Dopady na územní samosprávné celky (obce, kraje):**  Ano, případným přerušením provozuschopnosti a  provozování dráhy (nebo její části) bude dotčený ten územní samosprávný celek, na jehož území se daná dráha nachází a  který vůči ní plní roli objednatele veřejné dopravy. |
| **3.4  Sociální dopady:**  Ne |
| **3.5 Dopady na životní prostředí:**  Ne |

**Závěrečná zpráva z  hodnocení dopadů regulace (RIA)**

**1. Důvod předložení a  cíle**

**1.1  Název**

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

**1.2  Definice problému**

Velká část železniční sítě České republiky vznikla již v  19. století. V  průběhu času se u  některých drah změnila jejich uživatelská atraktivita a  potřeba. Železniční spojení, které často dříve představovalo pro obyvatele některých oblastí jedinou nebo nejjednodušší možnost přepravy, bylo nahrazeno jiným, často individuálním, druhem dopravy. Na dráhách v  takových oblastech je potom často jen minimální sezónní provoz, nebo jsou zcela bez dopravních výkonů.

Nevyužité dráhy pak často trpí neduhy vznikajícími při minimálním provozu. Mnohdy ze strany vandalů, ale i  neodvratně plynutím času. Pro obce, kterými taková dráha prochází, se tak jedná o  aktuálně nevyužitou liniovou stavbu dráhy, která již nenabízí pro obyvatele daných lokalit žádné přínosy.

V  současné době lze takovou situaci řešit pouze dvěma způsoby, a  to buď zrušením dráhy nebo její části (dále jen „dráha“), nebo i  přes její nevyužití nákladnou ekonomicky neobhajitelnou obnovou.

V  některých případech však není účelné nebo možné dráhu i  přes její minimální využití zrušit, například z  důvodu předpokladu možného budoucího využití a  obnovení drážní dopravy, kdy její zrušení je ve většině případů nevratné. Na druhé straně obnova dráhy v  plném rozsahu s  sebou zpravidla nese vysoké náklady, jejichž vynaložení má faktický přínos často jen pro velmi úzkou skupinu lidí a  které jsou tak z  hlediska celospolečenských přínosů neefektivní. Pokud její provozování znamená více nákladů, než výhod z  provozu plynoucích, vlastník by je jako řádný hospodář (v  případě drah vlastněných státem operující s  financemi občanů) neměl být nucen zajišťovat její provozuschopnost a  provozování.

**1.3  Popis existujícího právního stavu v  dané oblasti**

a) Zdůvodnění, proč je stávající právní úprava nedostatečná nebo nevyhovující

Dosavadní 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. Chybí jakákoli alternativní možnost představující mezistupeň mezi provozováním dráhy (na straně jedné) a  jejím úplným zrušením (na straně druhé). Bez zakotvení takového institutu je vlastník dráhy nucen nehospodárně vynakládat finanční prostředky na zajištění provozuschopnosti dráhy, která fakticky provozována není, nebo sice je, ale v  zanedbatelném rozsahu v  poměru k  nutným nákladům vynakládaným na udržení jejího provozu. Zároveň, pokud dojde ke zrušení nevyužívané dráhy, prakticky je již nemožné její obnovení v  budoucnu v  případě, kdy by zájem na jejím provozování v  průběhu času vzrostl.

b) Přehled právních předpisů, k  nimž se řešený problém váže, základní zásady, které jsou do nich zapracovány, a  účel, který je jimi sledován. Pokud je záměrem upravit oblast vztahů, která dosud právními předpisy upravena není, uvede se tato skutečnost spolu s  vymezením této oblasti vztahů

Zákon č. 266/1994 Sb., o  dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon je komplexní právní úpravou v  oblasti provozování drah a  drážní dopravy, ve vztahu k  řešené oblasti stanoví povinnosti vlastníka dráhy a  možnost dráhu, na níž pominula přepravní potřeba, na návrh vlastníka zrušit.

c) Zhodnocení stávající právní úpravy nebo její příslušné části ve vazbě na rozbor skutečného stavu, anebo rozbor stavu v  oblasti, která dosud právními předpisy upravena není, nebo rozbor stavu oblasti, která dosud právními předpisy upravena není

Ve stávajícím právním stavu daná problematika upravena není, protože současná právní úprava zná pouze dva stavy dráhy, a  to buď plně provozuschopné, nebo zrušené. Neexistuje žádný mezistupeň, při kterém by nedošlo ke zrušení dráhy.

d) Zhodnocení současného stavu ve vztahu k  zákazu diskriminace

Současný stav nevytváří nerovnost ve výkonu subjektivních práv nebo povinností. Postiženi nehospodárným vynakládáním finančních prostředků jsou všichni vlastníci drah, jež nejsou ze strany dopravců využívány anebo jsou využívány pouze v  zanedbatelném rozsahu v  poměru k  nutným nákladům vynakládaným na udržení jejich provozu.

**1.4  Identifikace dotčených subjektů**

Navržená úprava se dotýká následující subjektů:

* vlastníci drah (zejména státní organizace Správa železnic, jež plní funkci vlastníka dráhy celostátní a  drah regionálních ve vlastnictví státu) v  postavení předkladatele žádosti o  povolení přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy a  rovněž žádosti o  obnovení provozuschopnosti a  provozování dráhy (přímý dopad),
* Drážní úřad v  postavení správního orgánu rozhodujícího v  řízení o  shora uvedených žádostech (přímý dopad),
* Ministerstvo obrany v  postavení správního orgánu, který bude vydávat závazné stanovisko v  řízení o  povolení přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy stran toho, zda zamýšleným přerušením provozuschopnosti a  provozování dráhy nedojde k  ohrožení obrany státu (nepřímý dopad),
* kraje a  obce jako objednatelé regionální dopravy v  postavení orgánu, který bude vydávat závazné stanovisko v  řízení o  povolení přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy  stran toho, zda hodlají na dráze ve svém územním obvodu zajišťovat dopravní obslužnost ve stanoveném rozsahu (nepřímý dopad), a
* dopravci, kteří mají zájem (ať už aktuální nebo do budoucna) provozovat na dané dráze drážní dopravu (nepřímý dopad).

**1.5  Popis cílového stavu**

Cílového stavu navrhované právní úpravy bude dosaženo, pokud právní stav umožní zachování dráhy i  v  případě, že tato není v  současnosti využita ke svému účelu a  v  blízké budoucnosti se takové využití nepředpokládá, přičemž ale vlastník takové dráhy nebude povinen ji udržovat v plně provozuschopném technickém stavu a  zajišťovat na ní provozování dráhy.

Přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy nabízí v  tomto případě dva jasné benefity:

• může zachránit dráhu před nevratným zrušením a  zachovat možnost obnovení provozu v  budoucnosti;

• umožní vlastníku nevyužívané dráhy legálně uspořit nemalé prostředky neúčelně vynakládané na udržení plné provozuschopnosti dráhy, jež ale není provozována buď vůbec, anebo jen v  zanedbatelném rozsahu bez celospolečenského významu.

**1.6  Zhodnocení rizika**

V  případě neřešení problému jsou hlavním rizikem prostředky vynaložené neúčelně, když dráha není nebo je jen velmi málo využita pro účely přepravy, nebo sankcionování vlastníka dráhy za neplnění povinností, jež mu ukládá zákon o  dráhách zejména ve svých ustanoveních § 20 a  21, a  to především zajistit údržbu a  opravu dráhy v  rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a  zajistit provozování dráhy.

Jako hlavní riziko v  případě přijetí navrhované právní úpravy lze vnímat situaci, kdy by byla přerušena provozuschopnost a  provozování části dráhy, která má v  současnosti a  blízké budoucnosti využívaný potenciál, a  tudíž by nedošlo ke zlepšení situace z  pohledu dopravní obslužnosti kraje nebo obce. Definice dopravní obslužnosti v sobě podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon č. 194/2010 Sb.“) zahrnuje kromě zajištění každodenních životních potřeb obyvatel i uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, které přispívají k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Nicméně poptávka po uspokojení těchto potřeb obyvatel vzniká ve významném měřítku zejména v určitém vymezeném časovém období, tj. o prázdninách či víkendech. Pominout nelze ani nákladní drážní dopravu, jejíž potřeba není pro svůj nepravidelný a často nárazový charakter jednoduše kvantifikovatelná v čase, nicméně má značný hospodářský význam i v nižší četnosti přeprav.

Výše uvedená rizika má návrh řešit dvoustupňově. V  první řadě bylo pečlivě zvažováno kritérium rozsahu provozované drážní dopravy, jež by představovalo hranici pro povolení přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy. Východiska zvažovaná a konzultovaná se zainteresovanými subjekty vedoucí ke stanovení výsledného kritéria jsou popsána podrobněji u jednotlivých návrhů variant řešení v kapitole 2. Na tomto místě lze obecně uvést, že rozsah drážní dopravy představující hranici pro povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy by měl být významně nižší než rozsah dopravní obslužnosti pro uspokojení pravidelných životních potřeb obyvatelstva.

V  druhé řadě bude zakotvena povinnost drážního správního úřadu vyžádat si rovněž závazné stanovisko kraje a  obce, v  jejichž územním obvodu se dráha nachází. Dotčené územní samosprávné celky tak budou mít jasně stanovenou roli v  probíhajícím správním řízení a  výrazně jej budou moci ovlivnit svým závazným stanoviskem. Kraje a  obce coby objednatelé veřejné dopravy tak budou s  to proces přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy zastavit, pokud projeví svůj zájem a  úmysl spočívající v  zajištění dopravní obslužnosti prostřednictvím dané dráhy.

**2. Návrh variant řešení**

**Nulová varianta** znamená zachování stávajícího stavu se všemi jeho negativními důsledky, jež jsou popsány výše, zejména v  kapitolách 1.2  a  1.3  a  rovněž 1.6  jakožto riziko při neřešení problému. Stávající stav je dlouhodobě vnímán jako nežádoucí a  ekonomicky neudržitelný, a  to zejména státní organizací Správa železnic, jež vykonává funkci vlastníka u  drah vlastněných státem, a  je nejvíce zatížena povinnou péčí o  nevyužívané dráhy. Rovněž obce, v  jejichž územním obvodu leží nevyužitá stavba dráhy, vyhodnocují tento stav jako nežádoucí a  požadují zavedení jiného řešení, než je pouze jediná možnost dráhu zrušit (jež je navíc většinou nerealizovatelná, neboť stačí projevení jakéhokoli, i  později nerealizovaného, zájmu o  provozování drážní dopravy na dráze, aby tato již nemohla být zrušena).

**Varianta 1 a 2** shodněpředpokládají legislativní řešení, a  to doplnění právní úpravy do zákona o  dráhách. Tato právní úprava by měla zakotvit nyní chybějící „mezistupeň“ mezi provozováním dráhy (na straně jedné) a  jejím úplným zrušením (na straně druhé). Vlastník dráhy by měl mít možnost za stanovených podmínek, tj. pokud na předmětné dráze není dlouhodobě provozována drážní doprava ve stanoveném minimálním rozsahu, požádat o  přerušení provozuschopnosti a  provozování této dráhy. Tím by byl zproštěn stávající povinnosti udržovat tuto dráhu plně provozuschopnou, což s  sebou nese značné náklady nehospodárně vynakládané. Zároveň by dráha nemusela být zcela zrušena a  zůstala by tak zachována možnost na základě žádosti vlastníka její provozování a  provozuschopnost poměrně jednoduše obnovit, pokud by se v  budoucnu objevil zájem na jejím opětovném využívání.

Bylo předpokládáno (a v průběhu projednávání a konzultací se potvrdilo), že je to právě kritérium rozsahu provozované drážní dopravy představující hranici pro povolení přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy nebo její části, v jehož správném nastavení bude spočívat těžiště uvažované právní úpravy a které musí kompromisně vyvážit mnohdy protichůdné zájmy všech zainteresovaných subjektů. Na základě konzultací a připomínek vykrystalizovaly dvě varianty lišící se rozsahem osobní drážní dopravy (se shodným rozsahem pro nákladní drážní dopravu), jež jsou dále uvažovány.

Ve **variantě 1** je pro osobní drážní dopravu stanoven rozhodný limit 300 jízd ročně po dobu 2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti. Tato hranice nepředstavuje ani jeden pár vlaků denně v případě pravidelného celoročního uspokojování životních potřeb obyvatel. Tento počet je navržen v dostatečně nízké hladině tak, aby odrážel potřeby sezónního či víkendového provozu na potenciálně dotčených tratích, a zohledňuje tak kromě zájmů celospolečenských (prezentovaných objednateli veřejné dopravy) i zájmy jednotlivých dopravců či specifických skupin obyvatel (turistů, železničních nadšenců, apod.). V této variantě jsou uvažovány počty přeprav odpovídající přibližně minimálnímu sezónnímu provozu (3 měsíce = cca 90 dní) či víkendovému provozu (cca 100 dní v roce) v objemu nižším než dva páry vlaků denně.

Pro nákladní drážní dopravu byl po konzultacích se sdružením železničních nákladních dopravců České republiky ŽESNAD.CZ stanoven rozhodný limit 12 (resp. nepřekračující 11) jízd ročně za účelem přepravy věcí. Tento počet odpovídá průměrně jedné jízdě měsíčně, zohledňuje přitom specifika nákladní drážní dopravy a vychází z interní analýzy sdružení ŽESNAD.CZ.

Ve **variantě 2** je pro nákladní drážní dopravu zvolen stejný limit jako ve variantě 1. Pro osobní drážní dopravu je stanoven rozhodný limit 1500 jízd ročně po dobu 2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti. Navržený počet jízd vychází ze stále platného usnesení vlády České republiky č. 416 ze dne 13. června 2012, prostřednictvím kterého byla nastavena pravidla převodu železničních drah v majetku státu na nové nabyvatele, přičemž odpovídá zjednodušeně vyčíslené základní dopravní obslužnosti území. Ačkoli dopravní obslužnost je veřejným zájmem a, jak je uvedeno výše, není zákonem č. 194/2010 Sb. kvantifikována, nýbrž vymezena účelem, lze ze zákonné definice dovodit, že se bude jednat primárně o dopravu do relevantních zařízení a zpět po všechny dny v týdnu, přičemž z pohledu využitelnosti takové dopravní služby musí jít o rozsah alespoň dva páry vlaků denně. Takto dosažený počet 1500 jízd ročně je pro zajištění smysluplné dopravní obslužnosti skutečně naprosto minimální, neboť z hlediska atraktivity železniční dopravy je ve skutečnosti potřeba vyšší variabilita nabízených spojů a tendencí je spíše rozvíjet nabídku tak, aby ve špičkách byl zajištěn hodinový nebo dvouhodinový takt. Pak by minimální standard představovalo dokonce až 10 párů vlaků denně, přičemž taková četnost je již schopna účinně konkurovat individuální automobilové dopravě.

Limit 1500 jízd je i výrazně nižší než hranice, od které stát na základě smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy z roku 2016 přispívá na kompenzaci veřejných služeb ve veřejné drážní osobní dopravě. Usnesením č. 191 ze dne 9. března 2016, kterým vláda schválila účast státu na financování regionální železniční osobní dopravy v letech 2020 až 2034, byla schválena podmínka pro použití prostředků na provozování drážní dopravy alespoň ve všech pracovních dnech v rozsahu čtyř párů spojů denně. Ve schváleném materiálu bylo konstatováno, že u drah, které tento požadavek nesplňují, se sice může jednat o určitý způsob zajišťování dopravní obslužnosti, ale zcela jistě ne uceleného provozního konceptu zahrnujícího cesty do školy či do práce, které jsou jádrem zajišťování dopravní obslužnosti regionální dopravou.

**Nelegislativní řešení** nepřichází v  úvahu, neboť zákon o  dráhách v  platném znění ukládá vlastníku dráhy povinnosti, jež musí v  případě existující (nezrušené) dráhy plnit vždy, tudíž jakékoli nelegislativní řešení (spočívající například v  omezení údržby nebo investic do nevyužitých drah celkově) by znamenalo porušení zákona. V  minulosti existovala snaha nevyužité dráhy, o  jejichž provozování projevila teoretický zájem například některá zájmová uskupení železničních nadšenců, těmto spolkům odprodat (a  to i  za symbolickou cenu), nicméně záměr se nezdařil pro nezájem těchto sdružení investovat do provozuschopnosti těchto drah.

**3. Vyhodnocení nákladů a  přínosů**

**3.1  Identifikace nákladů a  přínosů**

Varianta nulová

Primární náklady finančního charakteru na straně vlastníků drah, jež lze vyčíslit, lze definovat jako v  současnosti vynakládané prostředky na zajištění provozuschopnosti dráhy a  na řízení provozu. Tyto náklady jsou pak sníženy o  příjmy, které z  provozování dráhy plynou a  které se rovnají ceně za užití dopravní cesty dráhy.

Varianta 1 a 2

Ve variantách 1 a 2, které počítají se zavedením institutu přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy z  vůle jejího vlastníka, je situace v  podstatě zrcadlově obrácená oproti variantě nulové. Tzn., že se uspoří finanční prostředky odpovídající současným nákladům u  jednotlivých drah či jejich částí, v  jejichž případě bude o  přerušení provozuschopnosti a  provozování rozhodnuto. Nelze předjímat, u  kterých drah, jež přichází dle stanovených podmínek v  úvahu, se vlastník skutečně rozhodne o  přerušení provozuschopnosti a  provozování zažádat. Pro představu možných úspor byly vytipovány takové dráhy ve vlastnictví státu (a  tedy spravovaných Správou železnic), jež v  současné době naplňují kritérium minimálního rozsahu provozované drážní dopravy po dobu 2  let po sobě jdoucích, tedy v  letech 2020 a  2021.

**3.2  Náklady**

Varianta nulová

V  současnosti vynakládané prostředky na zajištění provozuschopnosti dráhy a  na řízení provozu spolu s  příjmy, které z  provozování dráhy plynou a  které se rovnají ceně za užití dopravní cesty dráhy, jsou vyčísleny v přiložené tabulce – za roky 2014 až 2021 (pro roky 2010 až 2013 nejsou specifikovány příjmy plynoucí z  provozování dráhy).

Významným nepeněžním nákladem jsou pak lidské zdroje, kdy zajištění provozuschopnosti, údržba, případně provozování (byť minimální) těchto drah váže pracovní sílu (a to i v případě nulové dopravní potřeby), která je aktuálně kriticky nedostatková a potřebná jinde. K činnostem při zajišťování provozuschopnosti a provozování drah jsou nutně vyžadováni kvalifikovaní odborníci, které nelze jednoduše nahradit v případech, kdy jsou vázáni na málo využívaných dráhách s mizivým významem.

Varianta 1 a 2

Zavedením institutu přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy vzniknou následující náklady:

1. Administrativní náklady na straně vlastníka dráhy spojené s  přípravou příslušné žádosti. Tyto náklady závisí na skutečném počtu žádostí, jež se vlastník rozhodne podat, což nelze předem odhadnout. Je však zřejmé, že se bude jednat o  jednotky, maximálně nižší desítky žádostí v případě majoritního žadatele, jímž bude státní organizace Správa železnic, a  vzhledem ke skutečnosti, že žadatel ze své činnosti disponuje veškerými požadovanými údaji, nebude zpracování žádostí nikterak náročné. Samotný vlastník pak disponuje rozhodnutím, zda je pro něj rentabilní v  jednotlivých případech o  přerušení provozuschopnosti a  provozování dané dráhy či její části žádat.
2. Administrativní náklady na straně drážního správního úřadu spojené s  rozhodováním o  příslušné žádosti. Opět záleží na skutečnosti uvedené výše, tedy kolik žádostí bude fakticky podáno. Drážní správní úřad bude při rozhodování limitován zákonnými mezemi, vyhodnocení došlých žádostí nebude tedy nikterak složité, bude spočívat primárně v  kontrole úplnosti dodaných podkladů.

**3.3  Přínosy**

Jediný přínos v případě varianty nulové může být spatřován ve skutečnosti, že bude muset být nadále zachována kompletní železniční síť ve stávajícím rozsahu, a to i v případě drah či jejich částí, jež nejsou využívány (či pouze ve velmi omezeném rozsahu). Taková situace může být sice žádoucí pro velmi specifické skupiny (zejména železniční nadšence), nicméně představuje zároveň značné mrhání veřejnými prostředky. Předkladatel je toho názoru, že nelze oprávněně požadovat, aby se veřejné prostředky vynakládaly v zájmu jen velmi malé skupiny obyvatel.

V případě  varianty 1 a 2 identifikujeme zejména přínosy finančního charakteru, jež odpovídají úspoře prostředků odpovídajících současným nehospodárně vynakládaným financím na údržbu  nevyužívaných drah či jejich částí, v  jejichž případě bude o  přerušení provozuschopnosti a  provozování rozhodnuto.

Číselně lze pro vyhodnocení přínosů zvolit poměrový přístup, kdy pro porovnání stejné datové řady jsou porovnávány kumulativní náklady a  přínosy za roky 2014 až 2021, kde nákladem je příjem z  provozování dané dráhy, z  nějž v  budoucnu nebude vlastník profitovat, porovnaný s  přínosem, tj. částkou aktuálně vynakládanou na zajištění provozuschopnosti dráhy.

Varianta 1:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úsek** | **Přínosy celkem\***  tis. Kč | **Náklady celkem\*\***  tis. Kč | **Poměr náklady/přínosy\*\*\*** |
| Královec (mimo) - Žacléř | 16 976 | 2 | 0  % |
| Kněževes (mimo) - Kolešovice | 5  496 | 20 | 0,4  % |
| Krásný Dvůr (mimo) - Kaštice (mimo) | 17 427 | 47 | 0,3  % |
| Vilémov u  Kadaně (mimo) - Kadaňský Rohozec | 39 080 | 77 | 0,2  % |
| Ivančice (mimo) - Oslavany | 12 995 | 5 | 0  % |
| Mladecko (mimo) - Svobodné Heřmanice | 19 508 | 216 | 1,1  % |
| Děčín (mimo) - Oldřichov u  Duchcova (mimo)\*\*\*\* | 51 427 | 43 | 0,1  % |
| Kralovice (mimo) - Mladotice (mimo) | 751 | 0 | 0  % |
| Velká Kraš (mimo) - Vidnava | 1  930 | 0 | 0  % |
| Heřmanův Městec (mimo) - Chrudim město (mimo) | 8  131 | 0 | 0  % |
| Broumov (mimo) - Otovice z. | 1  392 | 0 | 0  % |
| Dobronín (mimo) - Polná nz | 8  885 | 158 | 1,8  % |
| Praha Malešice (mimo) - Praha Žižkov | 35 221 | 847 | 2,4  % |
| H. Slavkov-Kounice (mimo) - Loket předm. (mimo) | 2  800 | 0 | 0  % |
| Světlá Hora (mimo) - Malá Morávka | 59 667 | 57 | 0,1  % |
| Celkem | 281 685 | 1  473 | 0,52 % |

Varianta 2:

Vzhledem k povaze varianty 2, která má oproti variantě 1 nastaven vyšší limit pro rozsah osobní dopravy, spadají do varianty 2 jak dráhy (jejich části), které jsou již obsaženy ve variantě 1, tak i další dráhy (jejich části), které za období posledních dvou let splnily podmínku minimálního rozsahu osobní drážní dopravy 1500 jízd ročně.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úsek** | **Přínosy celkem\***  tis. Kč | **Náklady celkem\*\***  tis. Kč | **Poměr náklady/přínosy\*\*\*** |
| Královec (mimo) - Žacléř | 16 976 | 2 | 0  % |
| Kněževes (mimo) - Kolešovice | 5  496 | 20 | 0,4  % |
| Vilémov u  Kadaně (mimo) - Kadaňský Rohozec | 39 080 | 77 | 0,2  % |
| Ivančice (mimo) - Oslavany | 12 995 | 5 | 0  % |
| Mladecko (mimo) - Svobodné Heřmanice | 19 508 | 216 | 1,1  % |
| Děčín (mimo) - Oldřichov u  Duchcova (mimo) | 51 427 | 43 | 0,1  % |
| Kralovice (mimo) - Mladotice (mimo) | 751 | 0 | 0  % |
| Velká Kraš (mimo) - Vidnava | 1  930 | 0 | 0  % |
| Heřmanův Městec (mimo) - Chrudim město (mimo) | 8  131 | 0 | 0  % |
| Broumov (mimo) - Otovice z. | 1  392 | 0 | 0  % |
| Dobronín (mimo) - Polná nz | 8  885 | 158 | 1,8  % |
| Praha Malešice (mimo) - Praha Žižkov | 35 221 | 847 | 2,4  % |
| H. Slavkov-Kounice (mimo) - Loket předm. (mimo) | 2  800 | 0 | 0  % |
| Světlá Hora (mimo) - Malá Morávka | 59 667 | 57 | 0,1  % |
| Aš město (mimo) - Hranice v Čechách | 33 591 | 519 | 1,5 % |
| Vilémov u Kadaně (mimo) - Kaštice (mimo) | 39 423 | 228 | 0,6 % |
| Chornice (mimo) - Dzbel (mimo) | 66 718 | 842 | 1,3 % |
| Krásný Jez (mimo) - Loket předměstí (mimo) | 34 880 | 177 | 0,5 % |
| Boří Les (mimo) – Lednice | 98 926 | 181 | 0,2 % |
| Bříza obec - Libochovice (mimo) | 45 423 | 241 | 0,5 % |
| Celkem | 583 218 | 1  473 | 0,62 % |

Vysvětlivky k  tabulkám:

(\*) částka aktuálně vynakládaná na zajištění provozuschopnosti dráhy, jež bude v případě rozhodnutí o přerušení provozuschopnosti a provozování dané dráhy nebo její části uspořena

(\*\*) cena za užití dopravní cesty dráhy, která je aktuálně příjmem z provozování dané dráhy nebo její části a v případě rozhodnutí o přerušení provozuschopnosti a provozování dané dráhy nebo její části nebude obdržena

(\*\*\*) poměr v procentech mezi náklady a přínosy, jenž vyjadřuje, kolik haléřů z každé koruny přínosů (tj. nevynaložených nákladů) činí náklady (tj. nepřijaté tržby)

(\*\*\*\*) na dráze byl obnoven provoz v roce 2022, a to dle objednávky pro rok 2022 v rozsahu 552 vlaků osobní dopravy ročně; bude-li objem přeprav dodržen dle objednávaného rozsahu, tato dráha od příštího roku již nenaplní podmínky pro přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy stanovené ve variantě 1

Jako nepeněžní přínos variant 1 a 2 lze označit také zachování dráhy pro případné budoucí využití a  poměrně jednoduchý proces obnovení její provozuschopnosti a  provozování, oproti nutnosti aktuálně nevyužitou dráhu nevratně zrušit. Dále lze jako přínos pro vlastníka nevyužívané dráhy označit skutečnost, že již nebude vystaven riziku postihu za nesplnění podmínky zajišťování plné provozuschopnosti a  provozování této dráhy. V neposlední řadě je přínosem úspora kvalifikované pracovní síly, jež nebude v případě přerušení provozuschopnosti a provozování málo využívaných drah vázána údržbou a provozováním těchto drah a bude moci být využita jinde (podrobněji v kapitole 3.2).

**3.4  Vyhodnocení variant**

Nulová varianta znamená zachování stávajícího stavu se všemi jeho negativními důsledky, jež jsou popsány výše, zejména v  kapitolách 1.2  a  1.3  a  rovněž 1.6  jakožto riziko při neřešení problému. Stávající stav je dlouhodobě vnímán jako nežádoucí a  ekonomicky neudržitelný, což vyplývá z  podrobného vyčíslení nákladů na zajištění provozuschopnosti málo využívaných drah nebo jejich částí v  porovnání s  nulovými či mizivými výnosy z  provozování těchto drah, jak vyplývá z  přiložené tabulky.

Varianty 1 a 2 naproti tomu nabízejí významné peněžní přínosy ve formě úspor, přičemž poměrové porovnání ukazuje, že ztráty plynoucí z  neprovozování vytipovaných drah jsou ve srovnání s  úsporami procentuálně zanedbatelné. Zároveň obě tyto varianty přináší možné nepeněžní přínosy specifikované v předchozí kapitole.

Možné finanční úspory ve variantě 1 jsou logicky nižší než ve variantě 2, neboť stanovený limit pro rozsah provozované osobní drážní dopravy splní méně drah či jejich částí. Z věcného a především finančního hlediska se proto objektivně jeví jako přínosnější varianta 2. Z tohoto důvodu varianta 2 také představovala první volbu při odborném vyhodnocení budoucího návrhu právní úpravy. Nicméně v průběhu projednávání poslaneckého pozměňovacího návrhu tzv. konzervace drah k poslední novele zákona o dráhách, jenž zakotvoval limity rozsahu provozování drážní dopravy obdobně jako varianta 2, se tyto limity stanovené variantou 2 ukázaly politicky neprůchozí. Důvodem byla nepřijatelnost návrhu právě pro některé specifické skupiny obyvatel, ale mnohdy i územní samosprávné celky, v jejichž zájmu je zachovat některé dráhy s nízkou přepravní potřebou pro turistické a zájmové účely (nostalgické jízdy, apod.). Jedná se právě o dráhy, které již nejsou relevantní celospolečensky, tedy nezajišťují primárně uspokojování každodenních přepravních potřeb, nýbrž jsou provozovány pouze v sezónním či ve víkendovém provozu. Z tohoto hlediska se poté jeví jako vhodnější varianta 1, kde stanovená hranice pro osobní drážní dopravu je natolik nízká, že zohledňuje i zájem zachovat málo provozované dráhy pro kvalitní turistické a zájmové využití.

S  ohledem na uvedené se jeví jako vhodné řešení podle varianty 1.

**4. Návrh řešení**

**4.1  Stanovení pořadí variant a  výběr nejvhodnějšího řešení**

Na základě analýzy přínosů a  nákladů, uvedené v  části 3  tohoto materiálu, se jeví jako vhodná k  dalšímu řešení varianta 1.

Využití nově navrhovaného institutu přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy bude s  ohledem na charakter jednotlivých kategorií drah přicházet v  úvahu v  případě dráhy celostátní, regionální, místní nebo vlečky.

K  rozhodování o  přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy bude příslušný drážní správní úřad (konkrétně Drážní úřad) na žádost vlastníka takové dráhy a  to za splnění podmínky, že dráha nebyla po dobu 2  let po sobě jdoucích před podáním žádosti užita ve stanoveném minimálním rozsahu. Vymezení tohoto rozsahu bylo předmětem konzultací se zainteresovanými subjekty a  jako většinově přijímaná varianta se ustálilo na počtu alespoň 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících nebo 11 jízd ročně za účelem přepravy věcí, čímž bude konkretizován předpokládaný dlouhodobý omezený zájem nebo dokonce nezájem na provozování drážní dopravy na dotčené dráze.

Žádost vlastníka dráhy o  přerušení její provozuschopnosti a  provozování musí obsahovat vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu rovněž označení dráhy a  její popis, určení začátku a  konce dráhy, místo styku vzájemně zaústěných drah a  stavební délku předmětné dráhy. K  žádosti vlastník musí dále přiložit doklad prokazující jeho vlastnické právo k  dráze a  doklad, kterým prokáže splnění podmínky pro rozhodnutí, tj. že drážní doprava není na předmětné dráze provozována alespoň v  rozsahu shora uvedeném. V  případě dráhy, na níž se nepřiděluje kapacita dráhy (dráha místní nebo veřejně nepřístupná vlečka), bude takovým dokladem čestné prohlášení vlastníka dráhy obsahující deklaraci naplnění stanovené podmínky.

V  úvahu je třeba vzít rovněž případ, kdy je dráha potřebná k  obraně státu a  je tedy nutné ji nadále provozovat bez ohledu na ekonomickou přínosnost pro jejího vlastníka. Z  toho důvodu bude podkladem pro rozhodnutí drážního správního úřadu rovněž závazné stanovisko Ministerstva obrany, které může vydat nesouhlasné stanovisko, byla-li by přerušením provozuschopnosti a  provozování předmětné dráhy ohrožena obrana státu.

V  průběhu odborných diskusí s  dotčenými subjekty rezonoval rovněž požadavek územních samosprávných celků (především krajů) na jejich zahrnutí do procesu zamýšlené konzervace dráhy nacházející se na jejich území, a  to s  odkazem na jejich roli objednatele veřejné dopravy.

Vedle závazného stanoviska Ministerstva obrany proto bude drážní správní úřad povinen vyžádat rovněž závazné stanovisko kraje a  obce, v  jejichž územním obvodu se dráha nachází. Dotčené municipality tak budou mít jasně stanovenou roli v  probíhajícím správním řízení a  výrazně jej budou moci ovlivnit svým závazným stanoviskem. Kraje a  obce coby objednatelé veřejné dopravy tak budou s  to proces konzervace dráhy zastavit, pokud projeví svůj zájem a  úmysl spočívající v  zajištění závazkové dopravy na dané dráze. Současně by však měl být tento zájem prokazatelný prostřednictvím jeho zahrnutí do koncepčního materiálu týkajícího se zajišťování dopravní obslužnosti v  území, který kraje a  obce povinně sestavují. Nesouhlasné stanovisko kraje nebo obce bude moci být vydáno pouze tehdy, vyplývá-li z  jejich plánu dopravní obslužnosti území platného ke dni podání žádosti o  povolení konzervace dráhy, že kraj nebo obec na této dráze hodlá zajišťovat dopravní obslužnost v  rozsahu překračujícím 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících, a  vyjádří-li kraj nebo obec v  závazném stanovisku zájem o  zajišťování dopravní obslužnosti v  tomto rozsahu po dobu 5  let.

Bylo-li rozhodnuto o  přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy, musí vlastník dráhy zajistit, aby byly zachovány alespoň těleso, stavba a  zařízení železničního spodku dráhy. Tento požadavek vychází z  podstaty samotného institutu, který se liší od zrušení dráhy tím, že dráha nebude zcela zničena (odstraněna) a  bude tedy počítáno s  možným obnovením provozování drážní dopravy na takové dráze, která musí být v  budoucnu opět provozuschopná.

Povolení přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy bude spojeno i  s  dalšími významnými důsledky pro jejího vlastníka, a  to zejména pokud jde o  plnění jeho povinností vyplývajících ze zákona o  dráhách. Rozhodne-li drážní správní úřad o  povolení přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy, pak vlastník dráhy nebude povinen plnit povinnosti stanovené v  § 20 a  21 zákona o  dráhách, tedy např. zajistit údržbu a  opravu dráhy v  rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost, pečovat o  její rozvoj a  modernizaci nebo zajistit její provozování.

V  navrhované právní úpravě je třeba dále počítat s  obnovením provozuschopnosti a  provozování dráhy, o  něž může opět požádat pouze vlastník dráhy. Lze předpokládat, že k  tomuto kroku přistoupí právě v  okamžiku, kdy se obnoví zájem o  provozování drážní dopravy na jím vlastněné dráze a  obnovení jejího provozu bude pro vlastníka výhodné zejména z  hlediska ekonomického. Z  tohoto důvodu je ponecháno na vůli vlastníka, jestli o  obnovení provozuschopnosti a  provozování dráhy požádá, či nikoliv. Drážní správní úřad pak rozhodne o  obnovení provozuschopnosti a  provozování dráhy pouze za předpokladu, že je dráha způsobilá k  užívání, což vlastník dráhy prokáže dokladem o  provedení technickobezpečnostní zkoušky, která tuto skutečnost musí osvědčit. Uvedená podmínka tak reflektuje skutečnost, že provozuschopnost a  provozování dráhy může být přerušeno po libovolně dlouhou dobu (v  závislosti na vůli vlastníka) a  je nezbytné, aby před obnovením jejího provozu byla uvedena do odpovídajícího technického stavu.

**5. Implementace doporučené varianty a  vynucování**

1. Určení orgánu veřejné správy, který bude odpovědný za implementaci regulace

Ministerstvo dopravy.

1. Uvedení činnosti, kterou budou regulované subjekty nuceny provádět v  důsledku implementace regulace

Vlastníci drah – předložení žádostí.

Ministerstvo obrany – závazné stanovisko, zda zamýšleným přerušením provozuschopnosti a  provozování dráhy nedojde k  ohrožení obrany státu.

Kraje a  obce – závazné stanovisko, zda kraj nebo obec na dráze hodlá zajišťovat dopravní obslužnost ve stanoveném minimálním rozsahu.

1. Uvedení výčtu všech orgánů veřejné správy, které budou hrát úlohu při implementaci a  vynucování regulace (včetně potřebných zdrojů)

Drážní úřad a  Ministerstvo dopravy.

1. Identifikace nezbytných informací pro administraci řešení, a  zjištění, zda již mají některé orgány tyto informace k  dispozici, případně návrhy na optimalizaci získávání takových informací

O  přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy bude rozhodováno na základě žádosti vlastníka, stejně tak o  opětovném obnovení provozuschopnosti a  provozování dané dráhy. Vlastník disponuje potřebnými informacemi o  veškerých náležitostech žádosti, přičemž ve valné většině případů disponuje rovněž údaji o  rozsahu provozované drážní dopravy na dané dráze, neboť je zároveň i  provozovatelem dráhy (ve většině případů bude žadatelem Správa železnic, která je státní organizací podřízenou Ministerstvu dopravy).

1. Posouzení, zda je možné využít informačních a  komunikačních technologií pro získání a  nakládání s  takovými informacemi

Budou využity běžné informační a  komunikační technologie.

1. Určení způsobu poradenství ze strany státu pro regulované subjekty

V  případě potřeby lze využít metodickou pomoc Ministerstva dopravy nebo Drážního úřadu.

1. Identifikace rizik spojených s  implementací

Vizte část 1.6  této zprávy.

1. Návrh harmonogramu implementace, včetně informace o  tom, že jsou zajištěny prostředky pro implementaci navrhovaného řešení, včetně způsobu a  rozsahu zajištění prostředků na výkon činností, které stát přenáší na obce a  kraje

Na obce a  kraje se žádné povinnosti přímo nepřenášejí. Jádro povinností je na vlastnících drah (nebo jejich částí), jejichž provozuschopnost a  provozování má být přerušeno, zároveň je však ponecháno na vůli těchto vlastníků, zda se rozhodnou (bude pro ně ekonomicky výhodné) k  využití institutu přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy přistoupit.

**5.1  Vynucování**

V  zákoně o  dráhách se navrhuje doplnit odpovídající sankce postihující vlastníka dráhy za neplnění nově stanovených povinností, a  to konkrétně za nezajištění zachování tělesa, stavby nebo zařízení železničního spodku dráhy, a  nesplnění povinnosti obnovit provozuschopnost nebo provozování dráhy ve stanovené lhůtě. Uvedené přestupky bude projednávat drážní správní úřad (v  konkrétní rovině Drážní úřad).

**6. Přezkum účinnosti regulace**

Přezkum účinnosti navrhované právní úpravy bude probíhat jednak v  rámci interních vyhodnocování výsledku kontrol v  rámci státního dozoru a  dále v  rámci komunikace a  metodického řízení ze strany Drážního úřadu.

**7. Konzultace a  zdroje dat**

Při přípravě návrhu právní úpravy Ministerstvo dopravy využilo výstupů z  konzultačního procesu s  odbornými složkami státní organizace Správy železnic a sdružením železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ. Poskytnutá stanoviska byla vyhodnocena a  v  možné míře zapracována do předkládaného návrhu. Zároveň byly zohledněny reakce odborné veřejnosti, zejména zástupců Asociace krajů, vyjádřené v  průběhu projednávání poslaneckého pozměňovacího návrhu, jenž měl za cíl včlenit nyní navrhovaný institut přerušení provozuschopnosti a  provozování dráhy (s  názvem „konzervace dráhy“) do poslední novely zákona o  dráhách.

Pro zpracování dopadů návrhu, zejména vyčíslení jeho nákladů a  přínosů, byly využity interní zdroje Správy železnic.

**8. Kontakty na zpracovatele RIA**

Martina Trávníčková, odbor drážní dopravy, tel. 225 131 372, e -mail martina.travnickova@mdcr.cz