IV.

**Důvodová zpráva**

**I. Obecná část**

V roce 2021 bylo orgány Evropské unie přijato nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ze dne 29. dubna 2021 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále jen „nařízení (EU) 2021/782“).

Hlavním cílem předkládaného návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, (dále také „návrh zákona“) je tak provést adaptaci právního řádu České republiky na uvedené nařízení.

V návaznosti na výtky Evropské komise dochází též k dílčímu upřesnění právní úpravy provozování zařízení služeb, pro která je v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 20112/34/EU“) třeba vést oddělené účetnictví.

Nad rámec implementační právní úpravy se dále navrhuje zakotvit v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o dráhách“) nový institut přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, který má umožnit nový status dráhy (vedle dráhy plně provozované nebo zrušené) pro případ, kdy na dráze nebo její části dlouhodobě není nebo je, ovšem ve značně omezeném rozsahu, provozována drážní doprava a zároveň není žádoucí její úplné zrušení z důvodu umožnění jejího případného budoucího obnovení. Zakotvení tohoto institutu do zákona o dráhách je již poměrně dlouho diskutováno, kdy stěžejní část této diskuse probíhala v rámci projednávání předcházejících návrhů novel zákona o dráhách na půdě Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky. Nyní navrhovaná právní úprava z výsledků této diskuse vychází a zohledňuje dříve identifikované zájmy klíčových adresátů, jichž se dotýká.

Dalším, již vcelku drobnějším, tématem obsaženým v návrhu zákona je zúžení okruhu podmínek pro připuštění ke zkoušce, která je podmínkou pro vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na trolejbusové dráze, a to v návaznosti na požadavky vznesené Sdružením dopravních podniků České republiky, které poukázalo na duplicitní požadavky při získávání příslušných oprávnění nezbytných pro řidiče trolejbusů, kteří musí naplnit obdobné požadavky stanovené v oblasti řízení dotčených vozidel na pozemních komunikacích, tak v oblasti řízení drážních vozidel.

Návrhem zákona rovněž dochází k drobné úpravě ustanovení § 6 odst. 4 písm. g) zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, podle něhož se působnost Státního úřadu inspekce práce a oblastních inspektorátů práce nevztahuje na kontrolované osoby v rozsahu, ve kterém u nich vykonávají dozor drážní správní úřady a Drážní inspekce. Jednou z předchozích novel zákona o dráhách (vyhlášené ve Sbírce zákonů jako zákon č. 319/2016 Sb.) totiž došlo k odnětí působnosti Drážní inspekce k výkonu státního dozoru, jež však nebylo zohledněno v zákoně č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů.

S ohledem na závazky České republiky vyplývající z výše uvedeného předpisu práva Evropské unie bude Ministerstvo dopravy v rámci legislativního procesu prosazovat ponechání této legislativní předlohy v navrženém rozsahu.

**Hodnocení dopadů regulace (RIA)**

Plán legislativních prací vlády na rok 2022 u příslušného úkolu stanoví, že se hodnocení dopadů regulace neprovede.

Vzhledem k zařazení právní úpravy přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy do návrhu zákona však nakonec byla závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace (RIA) zpracována, a to pouze ve vztahu k té části návrhu zákona, která právní úpravu uvedeného institutu obsahuje.

# Zhodnocení platného právn**ího stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace** a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

*A. 1 Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k nařízení (EU) 2021/782*

Nařízení (EU) 2021/782 nahradilo svého předchůdce, jímž je nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, v platném znění (dále jen „nařízení (ES) 1371/2007“).

Nová unijní úprava si klade za cíl zlepšit ochranu cestujících a kvalitu a efektivitu přepravy osob na železnici, napomoci ke zvýšení počtu cestujících v železniční přepravě a podpořit zvýšení podílu železniční dopravy ve vztahu k jiným druhům dopravy. Vychází se ze skutečnosti, že cestující v železniční přepravě je slabší stranou přepravní smlouvy a proto by měla být více chráněna jeho práva.

Nařízení (ES) 1371/2007 umožnovalo členským státům Evropské unie využít celou řadu výjimek z uplatňování určitých ustanovení tohoto nařízení (zejména ve vztahu k vnitrostátním osobním železničním dopravním spojům). Možnost uplatnění těchto výjimek nařízení (EU) 2021/782 postupně ruší (vizte čl. 2), což povede k větší ochraně cestujících napříč Evropskou unií. V České republice nicméně výjimky z uplatňování určitých ustanovení tohoto nařízení ve vztahu k vnitrostátním osobním železničním dopravním spojům skončily dne 3. prosince 2019. Největší změny nařízení (EU) 2021/782 přináší pro cestující se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace a cestující s jízdními koly. Nově se bude právo cestujícího se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace na pomoc při nastupování do vlaku a vystupování z vlaku vztahovat na všechna regionální a dálková spojení v Evropské unii. Dále by mělo dojít ke zlepšení poskytování informací těmto osobám a stanoví se jasnější pravidla pro odškodnění za ztracené nebo poškozené vybavení pro mobilitu. Zkracuje se rovněž lhůta pro zaslání žádosti ze strany osoby se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace o zajištění asistence v železniční stanici nebo ve vlaku, a to z nynějších 48 hodin na 24 hodin.

V souvislosti s podporou zelené mobility a využíváním alternativních způsobů dopravy zavádí nařízení (EU) 2021/782 povinnost zajistit dostatečný prostor pro jízdní kola v každém vlaku, a to v minimálním počtu 4 míst na vlak. Změna se přitom dotýká nových nebo modernizovaných železničních vozů.

Další změny se týkají například vyššího využívání přímých přepravních dokladů, které zajišťují lepší ochranu práv cestujících v případě zpoždění nebo zmeškání přípojného spoje, včetně nároku na kompenzaci. Také bude posílena ochrana cestujících v případě nutnosti přesměrování, aby byla zajištěna kontinuita jejich cesty, a to i za využití jiného způsobu dopravy.

Nová unijní úprava tak přináší řadu nových povinností pro dopravce, provozovatele dráhy, provozovatele železniční stanice, prodejce jízdních a přepravních dokladů, provozovatele cestovní kanceláře nebo provozovatele cestovní agentury. Tyto povinnosti vyplývají z přímo použitelného předpisu Evropské unie a není je tudíž třeba zakotvovat ve vnitrostátním právním řádu. Za účelem zachování vysoké úrovně ochrany spotřebitelů v železniční dopravě jsou členské státy Evropské unie povinny určit vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování nařízení (EU) 2021/782, které budou kontrolovat uplatňování tohoto nařízení a prosazovat ho na vnitrostátní úrovni. Cestujícím je též dána možnost podávat k těmto subjektům stížnosti na porušení předmětného nařízení. Obdobně tomu bylo i v nařízení (ES) 1371/2007. Stávající vnitrostátní právní úprava týkající se subjektu pro prosazování práv cestujících v železniční dopravě a přijímání stížností od cestujících je obsažena v § 55 odst. 3 zákona o dráhách. Podle tohoto ustanovení Drážní úřad dohlíží nad plněním povinností týkajících se dodržování práv cestujících v železniční přepravě a vyřizuje stížnosti na porušování těchto povinností. S ohledem na to, že tato vnitrostátní úprava nadále vyhovuje požadavkům nařízení (EU) 2021/782 na tento subjekt, není návrhem zákona určení Drážního úřadu coby subjektu pro prosazování práv cestujících v železniční dopravě a přijímání stížností od cestujících měněno.

V souladu s čl. 35 nařízení (EU) 2021/782 dále Česká republika coby členský stát Evropské unie musí stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a přijmout veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce přitom musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Stávající vnitrostátní právní úprava postihování porušení povinností v oblasti ochrany práv cestujících je obsažena v § 52 odst. 6 zákona o dráhách. Toto ustanovení představuje adaptační opatření ve vztahu k předcházejícímu nařízení (ES) 1371/2007. S ohledem na novou unijní úpravu obsaženou v nařízení (EU) 2021/782 se však tato právní úprava jeví jako nedostačující a je tedy nezbytné přistoupit k její změně a doplnění tak, aby byl zajištěn soulad s novou unijní úpravou.

 Nařízení (EU) 2021/782 obsahuje rovněž řadu fakultativních ustanovení, která poskytují členským státům Evropské unie prostor pro vynětí určitého segmentu drážní dopravy z jeho působnosti či pro jiné odchýlení se od nově stanovených unijních pravidel. Česká republika se rozhodla několika takových fakultativních ustanovení využít. Je proto nezbytné přijmout příslušné legislativní opatření, které toto její rozhodnutí bude ztělesňovat.

 V souvislosti s nahrazením nařízení (ES) 1371/2007 nařízením (EU) 2021/782 vyvstala též potřeba aktualizovat odkazy na předmětné nařízení.

*A. 2 Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k povinnosti dopravce, který má dominantní postavení na trhu osobní nebo nákladní železniční dopravy a který je současně provozovatelem zařízení služeb nebo takového provozovatele ovládá*

Ustanovení § 23f zákona o dráhách upravuje povinnosti dopravce, který má dominantní postavení na trhu osobní nebo nákladní železniční dopravy a který je současně provozovatelem zařízení služeb nebo takového provozovatele ovládá. Tento dopravce dle předmětného ustanovení musí u v něm vyjmenovaných zařízení služeb zajistit, aby byly tyto služby poskytovány prostřednictvím pobočky a o jejich poskytování má být vedeno oddělené účtování. Předmětné ustanovení bylo do zákona o dráhách začleněno jednou z jeho předcházejících novel (vyhlášenou ve Sbírce zákonů jako zákon č. 319/2016 Sb.) a představuje transpozici čl. 13 odst. 3 pododst. prvního a druhého směrnice 2012/34/EU do českého právního řádu. V návaznosti na výtky Evropské komise sdělené v rámci řízení o porušení Smlouvy o fungování Evropské unie bylo shledáno, že požadavek na oddělené účtování nedopadá na všechna zařízení služeb, tak jak je předvídáno v čl. 13 odst. 3 pododst. druhém směrnice 2012/34/EU*.* Česká republika tedy přislíbila Evropské komisi provedení dílčího upřesnění tak, aby vnitrostátní transpoziční ustanovení plně korespondovalo požadavkům směrnice 2012/34/EU.

*A. 3 Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k zajištění provozuschopnosti a provozování dráhy*

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. Vlastník dráhy tak je nucen vynakládat značné finanční prostředky na zajištění provozuschopnosti dráhy nebo její části (přestože dráha provozována není nebo sice je, ale v zanedbatelném rozsahu v poměru k nutným nákladům vynakládaným na udržení jejího provozu), což je velmi nehospodárné. Zrušení dráhy je stav, který (v případě opětovného vzrůstu zájmu na jejím provozování) reálně neumožňuje budoucí obnovení dráhy, respektive toto obnovení dráhy sice umožňuje, avšak s velmi vysokými náklady.

Poměrně dlouhou dobu je proto diskutováno zakotvení nového institutu přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, který by představoval vhodný mezistupeň mezi provozováním dráhy (na straně jedné) a jejím úplným zrušením (na straně druhé). Využití daného institutu by pomohlo vlastníku dráhy zejména šetřit finanční prostředky nehospodárně vynakládané na zajištění provozuschopnosti dráhy nebo její části (přestože dráha provozována není nebo je provozována pouze sporadicky). Zároveň však bude umožněno snazší obnovení dráhy v budoucnu v případě, kdy by zájem na jejím provozování v průběhu času vzrostl.

*A. 4 Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k okruhu podmínek pro připuštění ke zkoušce, která je podmínkou pro vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na trolejbusové dráze*

Podle § 45 odst. 2 zákona o dráhách vydá drážní správní úřad průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze místní, tramvajové, trolejbusové, speciální nebo lanové anebo na vlečce žadateli, který prokázal odbornou způsobilost zkouškou. Dané ustanovení dále stanoví, že zkoušce se může podrobit žadatel, který *a)* dosáhl předepsaného věku a vzdělání, *b)*je spolehlivý k řízení drážního vozidla, *c)* prokázal svou zdravotní způsobilost a *d)* podrobil se předepsané výuce a výcviku.

Podle § 6 písm. a) vyhlášky č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „vyhláška č. 16/2012 Sb.“) je stanoven pro žadatele o vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové věk na 21 let. Ustanovení § 7 písm. b) uvedené vyhlášky pak pro takového žadatele stanoví pouze podmínku ukončeného základního vzdělání.

Spolehlivost k řízení drážního vozidla je pak vymezena ustanovením § 46 zákona o dráhách. Stanoví se, že spolehlivým k řízení drážního vozidla není ten,

a) kdo byl pravomocně odsouzen pro trestný čin, jehož skutková podstata souvisí s řízením drážního vozidla, nebo pro jiný trestný čin spáchaný úmyslně, jestliže vzhledem k řízení drážního vozidla a osobě žadatele je obava, že se dopustí stejného nebo podobného činu při řízení drážního vozidla,

b) komu byl soudem uložen trest zákazu činnosti spočívající v řízení drážního vozidla.

Podmínky zdravotní způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové pak upravuje vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů.

Podle § 90 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon č. 361/2000 Sb.“) platí, že při řízení drážních vozidel, která jsou používána v provozu na pozemních komunikacích, musí být řidič tohoto vozidla držitelem oprávnění k řízení drážního vozidla podle zvláštního právního předpisu, jímž je zákon o dráhách. Dále je stanoveno, že řidič trolejbusu musí být držitelem řidičského oprávnění pro vozidla skupiny D.

Rovněž vyhláška č. 16/2012 Sb. ve svém § 8 odst. 3 stanoví, že potřebné odborné znalosti k prokázání odborné způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové (tyto odborné znalosti jsou předmětem zkoušky, jejíž úspěšné složení je podmínkou pro vydání průkazu způsobilosti) zahrnují mimo jiné rovněž udělení řidičského oprávnění pro vozidla skupiny D podle zákona č. 361/2000 Sb.

Podle § 83 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb. je pro získání řidičského oprávnění pro vozidla skupiny D třeba dosažení věku 24 let. Pro řidičské oprávnění pro vozidla skupiny D jsou dále stanoveny výjimky, kdy podle § 83 odst. 5 a 6 lze řidičské oprávnění pro vozidla skupiny D udělit (pouze však ve stanovených případech) rovněž osobě, která dosáhla věku 21 let, případně 23 let.

Zákon č. 361/2000 Sb. rovněž vyžaduje, aby žadatel o udělení řidičského oprávnění

a) nebyl ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, nebyl povinným v exekuci pozastavením řidičského oprávnění, nebyl osobou, které nebylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, ani osobou, která má v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů (vizte § 82 odst. 1 písm. f)), ani

b) nevykonával závazek zdržet se řízení motorových vozidel, ke kterému se zavázal pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání (vizte § 82 odst. 1 písm. h)).

 Ustanovení § 82 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. dále vyžaduje, aby žadatel o udělení řidičského oprávnění byl zdravotně způsobilý. Podmínky zdravotní způsobilosti pak pro řidiče motorových vozidel upravuje § 84 zákona č. 361/2000 Sb. a podrobněji též vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění pozdějších předpisů.

 Ze shora uvedené komparace stávající právní úpravy v oblasti podmínek pro řízení motorových vozidel a v oblasti podmínek pro řízení drážních vozidel vyplývá, že osoby, které se hodlají stát řidičem trolejbusu, musí splnit dvě paralelní sady velmi obdobných podmínek k získání řidičského oprávnění pro vozidla skupiny D na jedné straně a průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové na straně druhé, což se jeví jako duplicitní a pro tyto osoby, ale i správní orgány, zcela nadbytečně zatěžující.

*A. 5 Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k vynětí osob, na které se nevztahuje působnost Státního úřadu inspekce práce a oblastních inspektorátů práce*

Ustanovení § 6 odst. 4 písm. g) zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, stanoví, že se působnost Státního úřadu inspekce práce a oblastních inspektorátů práce nevztahuje na kontrolované osoby v rozsahu, ve kterém u nich vykonávají dozor drážní správní úřady a Drážní inspekce. Ve vztahu k Drážní inspekci uvedená právní úprava neodpovídá platné právní úpravě obsažené v zákoně o dráhách, podle něhož Drážní inspekce státní dozor nevykonává (vizte § 58 zákona o dráhách). Působnost k výkonu státního dozoru totiž byla Drážní inspekci odňata jednou z předcházejících novel zákona o dráhách (vyhlášenou ve Sbírce zákonů jako zákon č. 319/2016 Sb.).

# Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

**B. 1 Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy**

*B. 1. 1 Zajištění implementace nařízení (EU) 2021/782*

Předně je třeba uvést, že nařízení (EU) 2021/782 umožňuje ve svém čl. 2 odst. 2 vyloučit ze své působnosti spoje, které jsou provozovány výhradně pro historické nebo turistické účely, s výjimkou jeho vybraných ustanovení (týká se čl. 13 upravujícího odpovědnost vůči cestujícímu a za zavazadla a čl. 14 týkajícího se pojištění a krytí odpovědnosti dopravce).

Vzhledem k tomu, že Česká republika se rozhodla tohoto fakultativního ustanovení obsaženého v nařízení (EU) 2021/782 využít, obsahuje návrh zákona právní úpravu, kterým k popsanému vynětí daných spojů dochází.

Stěžejní úpravu v rámci implementační části návrhu zákona představuje návrh nového katalogu skutkových podstat přestupků postihujících jednání dopravce, provozovatele dráhy, provozovatele železniční stanice, prodejce jízdních a přepravních dokladů, provozovatele cestovní kanceláře nebo provozovatele cestovní agentury, která jsou v rozporu s nařízením (EU) 2021/782, a rovněž sankcí za jejich spáchání. Nově navrhovaná právní úprava v této části představuje provedení čl. 35 uvedeného nařízení, podle něhož musí členské státy Evropské unie stanovit sankce za jeho porušení a přijmout veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být zároveň účinné, přiměřené a odrazující.

Některá jednání dopravce, provozovatele dráhy, provozovatele železniční stanice, prodejce jízdních a přepravních dokladů, provozovatele cestovní kanceláře nebo provozovatele cestovní agentury, která jsou zahrnuta v návrhu zákona do nově formulovaných skutkových podstat přestupků, jsou postižitelná i podle stávající právní úpravy. Návrhem zákona však v souladu s unijním právem dochází k jejich potřebné úpravě a rovněž k doplnění řady nových skutkových podstat přestupků.

Návrhem zákona dále dochází k zakotvení potřebného legislativního opatření, které ztvárňuje využití fakultativního ustanovení obsaženého v čl. 11 odst. 4 pododst. 4 nařízení (EU) 2021/782, podle něhož mohou členské státy Evropské unie rozšířit právo zakoupit si v případě situace, kdy v železniční stanici v místě odjezdu není výdejna přepravních dokladů nebo žádné dostupné automaty pro prodej přepravních dokladů ani žádný jiný dostupný způsob, jak si přepravní doklad zakoupit předem (vizte čl. 11 odst. 4 pododst. 1 uvedeného nařízení), přepravní doklad ve vlaku bez dodatečných nákladů na všechny cestující.

Třetím (a posledním) fakultativním ustanovením obsaženým v nařízení (EU) 2021/782, které se Česká republika rozhodla využít, je ustanovení čl. 24 písm. a) pododst. 4 uvedeného nařízení, podle něhož členské státy Evropské unie mohou, ovšem nikoliv po 30. červnu 2026, povolit, aby byla 24 hodinová lhůta pro oznámení osoby se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace o potřebě pomoci v železniční stanici nebo ve vlaku směřované vůči dopravci nebo provozovateli železniční stanice prodloužena až na 36 hodin. Rovněž toto fakultativní ustanovení vyplývající z unijního práva tedy nalezlo v návrhu zákona své ztvárnění.

*B. 1. 2 Zpřesnění povinnosti dopravce, který má dominantní postavení na trhu osobní nebo nákladní železniční dopravy a který je současně provozovatelem zařízení služeb nebo takového provozovatele ovládá*

Čl. 13 odst. 3 pododst. druhý směrnice 2012/34/EU požaduje, aby dopravce, který má dominantní postavení na trhu osobní nebo nákladní železniční dopravy a který je současně provozovatelem zařízení služeb nebo takového provozovatele ovládá, zajistil, aby o poskytování služeb prostřednictvím zařízení služeb vyjmenovaných v příloze II bodu 2 směrnice 2012/34/EU bylo vedeno oddělené účtování. § 23f zákona o dráhách nicméně povinnost odděleného účtování vztahuje jen na v tomto ustanovení vyjmenovaná zařízení služeb, konkrétně železniční stanice, odstavné koleje, čerpací stanice a technická zařízení v přístavech. Vzhledem k tomu, že předmětný výčet zařízení služeb v § 23f zákona o dráhách neobsahuje všechna zařízení služeb dle přílohy II bodu 2 směrnice 2012/34/EU, upřesňuje návrh zákona výčet zařízení služeb, na která se vztahuje povinnost odděleného účtování tak, aby korespondoval unijní právní úpravě.

*B. 1. 3 Zavedení nového institutu přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části*

Návrhem zákona dochází k zakotvení nového institutu přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části do zákona o dráhách. Přijetí této úpravy bylo v posledních letech poměrně detailně diskutováno, kdy stěžejní část této diskuse probíhala v rámci projednávání předcházejících návrhů novely zákona o dráhách na půdě Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky. S ohledem na koncepční povahu navrhované právní úpravy, její možné dopady na její klíčové adresáty a potřebu patřičného zohlednění jejich zájmů však bylo nakonec rozhodnuto o tom, že je třeba ji podrobit projednání v řádném legislativním procesu zahrnujícím diskusi v rámci resortu dopravy i v meziresortním připomínkovém řízení. Nyní navrhovaná právní úprava vychází z výsledků předchozí diskuse a zohledňuje dosud identifikované zájmy klíčových adresátů, jichž se dotýká.

Předně se zakotvují podrobnosti řízení o přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy (náležitosti žádosti a postup Drážního úřadu v řízení), povinnost vlastníka dráhy nebo její části, u níž byly provozuschopnost a provozování dráhy přerušeny, povinnost vlastníka dráhy nebo její části, u níž došlo k rozhodnutí o obnovení její provozuschopnosti a provozování, a rovněž skutkové podstaty přestupků postihujících jednání spočívajících v porušení těchto povinností.

 Návrh zákona rovněž upravuje nezbytné důsledky, které vyplývají z povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy. Navrhovaná právní úprava v tomto smyslu vychází z detailní analýzy jednotlivých ustanovení zákona o dráhách a na tuto analýzu navazující závěr v tom smyslu, zda a v jakém rozsahu jednotlivá ustanovení zákona o dráhách budou (či nebudou) dopadat na dráhu nebo její část, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny.

*B. 1. 4 Zúžení okruhu podmínek pro připuštění ke zkoušce, která je podmínkou pro vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na trolejbusové dráze*

V návaznosti na podnět vznesený ze strany Sdružení dopravních podniků České republiky dochází návrhem zákona k zúžení okruhu podmínek pro připuštění ke zkoušce, která je podmínkou pro vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na trolejbusové dráze.

Jak již bylo shora uvedeno, musejí být osoby, které se hodlají stát řidičem trolejbusu, držiteli 2 dokladů, a to průkazu dokládajícího řidičské oprávnění pro vozidla skupiny D podle zákona č. 361/2000 Sb. a též průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové podle zákona o dráhách.

Osoby, které se hodlají stát řidičem trolejbusu, sice budou i nadále muset získat jak řidičské oprávnění pro vozidla skupiny D podle zákona č. 361/2000 Sb., tak průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové podle zákona o dráhách, nicméně k získání zmíněného průkazu způsobilosti nebude nutné zvlášť prokazovat dosavadní požadavky obsažené v zákoně o dráhách týkající se věku, dosaženého vzdělání, spolehlivosti a zdravotní způsobilosti žadatele. Zcela totiž postačí, že tyto osoby splní předepsané podmínky pro vydání řidičského oprávnění pro vozidla skupiny D a není tedy nezbytné tyto podmínky nadbytečně dublovat.

*B. 1. 5 Vypuštění Drážní inspekce z ustanovení zákona o inspekci práce upravujícího vynětí osob, na které se nevztahuje působnost Státního úřadu inspekce práce a oblastních inspektorátů práce*

Navrhuje se provést úpravu ustanovení § 6 odst. 4 písm. g) zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, které stanoví, že se působnost Státního úřadu inspekce práce a oblastních inspektorátů práce nevztahuje na kontrolované osoby v rozsahu, ve kterém u nich vykonávají dozor drážní správní úřady a Drážní inspekce. Vzhledem k tomu, že působnost k výkonu státního dozoru byla Drážní inspekci odňata jednou z předcházejících novel zákona o dráhách (vyhlášenou ve Sbírce zákonů jako zákon č. 319/2016 Sb.), navrhuje se v uvedeném ustanovení zmínku o Drážní inspekci ve vztahu k výkonu státního dozoru vypustit a uvést tak právní úpravu obsaženou v zákoně o inspekci práce do souladu se zákonem o dráhách.

**B. 2 Zhodnocení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

Na zákaz diskriminace a na rovnost žen a mužů nemá navrhovaná právní úprava žádný dopad.

# Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

Předkládaným návrhem zákona dochází především k zajištění slučitelnosti právního řádu České republiky s právem Evropské unie.

Dochází tak zejména k adaptaci vnitrostátní právní úpravy na nařízení (EU) 2021/782. Neprovedení potřebných implementačních opatření by mělo za následek veškerá rizika spojená s neplněním závazků plynoucích České republice z jejího členství v Evropské unii, zejména tedy zahájení procedur podle čl. 258 Smlouvy o fungování Evropské unie.

# Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Nové povinnosti v oblasti ochrany práv cestujících směřující k dopravcům, provozovatelům dráhy, provozovatelům železniční stanice, prodejcům jízdních a přepravních dokladů, provozovatelům cestovní kanceláře nebo provozovatelům cestovní agentury jsou zakotveny přímo v unijním právu. Návrh zákona tak obsahuje pouze nezbytné a na tyto povinnosti navázané skutkové podstaty přestupků, jimiž bude postihováno jednání spočívající v porušení unijním právem stanovených povinností. Jejich vtělení do zákona o dráhách je nezbytné z hlediska zajištění závazků České republiky vyplývajících z členství v Evropské unii.

Lze konstatovat, že navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky, jakož i s ustálenou judikaturou Ústavního soudu.

# Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Navrhovaná právní úprava v převážné míře představuje implementační opatření ve vztahu k nařízení (EU) 2021/782, které se použije ode dne 7. června 2023. V souvislosti s nařízením (EU) 2021/782 lze konstatovat, že převážná většina ustanovení tohoto právního předpisu je přímo použitelná a nevyžaduje legislativní provedení. Návrhem zákona dochází zejména ke stanovení sankcí za porušení povinností vyplývajících z nařízení a využití několika fakultativních ustanovení.

Součástí návrhu zákona je i parciální upřesnění transpozice směrnice 2012/34/EU ve vztahu k zařízení služeb. Směrnice 2012/34/EU je již do vnitrostátního právního řádu transponována (její transpoziční lhůta uplynula 16. června 2015), navrhované změny zákona o dráhách byly Evropské komisi přislíbeny v řízení pro porušení povinnosti č. 2021/2160.

Navrhovaná právní úprava je se shora uvedenými předpisy Evropské unie v souladu.

Předkládaný návrh zákona je plně v souladu s právem Evropské unie, judikaturou Soudního dvora Evropské unie i obecnými právními zásadami práva Evropské unie.

# Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, včetně zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod

**F. 1 Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána**

Navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána.

**F. 2 Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod**

Obsah navrhované právní úpravy byl posouzen z hlediska slučitelnosti s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a byla identifikována navrhovaná ustanovení, o nichž lze uvažovat jako o ustanoveních, jichž se dotýká právní úprava obsažená v Úmluvě. Jako relevantní se jeví posouzení slučitelnosti navrhovaných ustanovení s právem na ochranu majetku ve smyslu Protokolu č. 1 Úmluvy a zásadou uložení trestu jen na základě zákona ve smyslu čl. 7 Úmluvy.

*F. 2. 1 Právo na ochranu majetku (Protokol č. 1 Úmluvy)*

Protokol č. 1 Úmluvy stanoví, že každá fyzická nebo právnická osoba má právo pokojně užívat svůj majetek. Nikdo nemůže být zbaven svého majetku s výjimkou veřejného zájmu a za podmínek, které stanoví zákon a obecné zásady mezinárodního práva (čl. 1 odst. 1). To nebrání právu států přijímat zákony, které považují za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut (čl. 1 odst. 2).

Návrh zákona rozšiřuje okruh stávajících přestupků a stanoví sazby pokut, které se za jejich spáchání uloží. Jde o přestupky, jejichž skutkové podstaty vychází z porušení nových povinností vyplývajících z unijního práva, konkrétně z nařízení (EU) 2021/782, a dílčím způsobem rovněž z návrhu zákona. U všech přestupků jsou stanoveny pouze horní hranice sazeb pokut. Jejich výše odpovídá typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Návrh zákona tak ctí zásadu přiměřenosti a je v tomto ohledu v souladu s čl. 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

*F. 2. 2 Zásada uložení trestu jen na základě zákona (čl. 7 Úmluvy)*

Čl. 7 odst. 1 Úmluvy stanoví, že nikdo nesmí být odsouzen za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, nebylo podle vnitrostátního nebo mezinárodního práva trestným činem. Rovněž nesmí být uložen trest přísnější, než jaký bylo možno uložit v době spáchání trestného činu. Podle čl. 7 odst. 2 Úmluvy tento čl. nebrání souzení a potrestání osoby za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, bylo trestné podle obecných právních zásad uznávaných civilizovanými národy.

Při vědomí toho, že pro účely posouzení souladu návrhu zákona s Úmluvou lze nahlížet na přestupky jako na trestné činy, lze konstatovat, že nově formulované přestupky naplňují zásadu *nullum crimen sine lege* a *nulla poena sine lege* vtělenou do čl. 7 Úmluvy. Přestupky jsou formulovány jasným způsobem, takže adresát normy z ní může seznat, jaké konání či opomenutí způsobuje jeho deliktní (trestní) odpovědnost, a působí do budoucna, nikoliv retroaktivně. I z tohoto pohledu je tedy návrh zákona v souladu s Úmluvou.

# Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dopadu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel a dopady na životní prostředí

***G. 1 Dopad navrhované právní úpravy na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty***

S nově navrhovanou právní úpravou je spojen jistý nárůst agendy na straně Drážního úřadu. Tato skutečnost souvisí zejména se znatelným rozšířením okruhu stávajících povinností dopravců, vlastníků a provozovatelů dráhy, provozovatelů železniční stanice, prodejců jízdních a přepravních dokladů, provozovatelů cestovní kanceláře nebo provozovatelů cestovní agentury, a tedy i jejich následným vymáháním ze strany státní moci.

Primární povinnosti v oblasti ochrany cestujících vyplývají především přímo z nařízení (EU) 2021/782. Návrh zákona v této souvislosti zakotvuje pouze příslušné skutkové podstaty přestupků spočívajících v porušení těchto povinností. Pouze ve velmi dílčím rozsahu zakotvuje povinnosti v této oblasti navrhovaná čistě vnitrostátní právní úprava. V případě jedné z takových povinností se na základě jednoho z fakultativních ustanovení obsažených v nařízení (EU) 2021/782 rozšiřuje okruh jejích adresátů na všechny cestující a nad rámec požadavků unijního práva se rovněž doplňuje povinnost dopravce poskytnout zprávu o kvalitě jím poskytovaných služeb Agentuře Evropské unie pro železnice.

Plnění těchto povinností bude podléhat kontrole ze strany Drážního úřadu, který bude v případě zjištění jejich porušení vést s tím související přestupková řízení. Návrhem zákona dále dochází k zakotvení zcela nového správního řízení o žádosti o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy, případně též o obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy. Tato nová správní řízení bude rovněž vést Drážní úřad.

V souvislosti s navýšením agendy spočívajícím ve vedení shora uvedených řízení se nepředpokládají žádné výdaje z veřejných rozpočtů. Drážní úřad bude tyto agendy vykonávat v rámci stávajícího rozpočtového rámce bez nároku na navýšení systemizovaných míst.

V obecné rovině lze konstatovat, že dílčí příjmy pro veřejné rozpočty budou představovat pokuty, které budou uloženy v řízení o přestupcích spočívajících v jednání, jimiž došlo k porušení stanovených povinností.

Jak bude uvedeno níže, lze úspory veřejných rozpočtů očekávat rovněž v souvislosti se zavedením institutu přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, a to v případech drah provozovaných státní organizací Správa železnic.

*G. 2 Dopad na podnikatelské prostředí*

Návrh zákona se dotýká postavení, tedy práv a povinností dopravců, vlastníků a provozovatelů dráhy, provozovatelů železniční stanice, prodejců jízdních a přepravních dokladů, provozovatelů cestovní kanceláře a provozovatelů cestovní agentury. Přijetím navrhované právní úpravy budou jednání spočívající v porušení povinností stanovených nařízením (EU) 2021/782 podléhat stanoveným sankcím. Povinnost členských států Evropské unie stanovit účinné, přiměřené a odrazující sankce za porušení uvedených povinností však plyne přímo z unijního práva (konkrétně z čl. 35 zmíněného nařízení) a České republice nezbývá než implementovat tento unijní požadavek do vnitrostátního právního řádu.

V případech, v nichž jde pak navrhovaná právní úprava nad rámec unijních požadavků, přistoupil předkladatel k zakotvení povinností z důvodu větší ochrany cestujících (vizte povinnost dopravce zakotvená v § 36 odst. 1 písm. d) návrhu zákona), případně z důvodu usnadnění aplikace unijním právem regulovaných postupů (vizte povinnost dopravce zakotvená v § 35 odst. 3 návrhu zákona). Tyto případy jsou však spíše marginální. Současně návrhem zákona dochází k využití fakultativního ustanovení obsaženého v nařízení (EU) 2021/782, a to ve prospěch dopravců provozujících historická drážní vozidla nebo uskutečňujících zážitkové jízdy. Ve prospěch uvedených podnikatelských subjektů bylo dále zohledněno fakultativní ustanovení umožňující dočasné prodloužení lhůty pro oznámení cestujícího se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace o tom, že bude potřebovat pomoc v železniční stanici či ve vlaku, na 36 hodin.

Pozitivní dopad nově navrhované právní úpravy na podnikatelské prostředí je očekáván ve vztahu k vlastníkům dráhy, a to v souvislosti s nově zaváděným institutem přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části. Využití tohoto institutu významně pomůže vlastníku dráhy šetřit finanční prostředky nehospodárně vynakládané na zajištění provozuschopnosti dráhy nebo její části, která není provozována nebo sice je, ale v zanedbatelném rozsahu v poměru k nutným nákladům vynakládaným na udržení jejího provozu. Za stávajícího stavu, kdy právní úprava zná pouze stav provozované dráhy nebo zrušené dráhy, musí vlastník dráhy v případech, kdy na dráze nebo její části dlouhodobě není (nebo je pouze sporadicky) provozována drážní doprava a zároveň není žádoucí její úplné zrušení z důvodu umožnění jejího případného budoucího obnovení, zajistit její základní provozuschopnost, což je spojeno s jeho značnými výdaji. Tento nevyhovující stávající stav se návrh zákona snaží napravit. V podrobnostech se odkazuje na závěrečnou zprávu z hodnocení dopadů regulace (RIA), která tvoří součást materiálu.

Pozitivní dopady na podnikatelské prostředí jsou očekávány v souvislosti s navrhovanou právní úpravou zúžení okruhu podmínek pro připuštění ke zkoušce z odborné způsobilosti, která je podmínkou pro vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové. Odstraněním stávajícího stavu, kdy osoby hodlající řídit drážní vozidlo na dráze trolejbusové musí splnit (jak předkladatel vyhodnotil, nadbytečně) dvě sady velmi obdobných podmínek pro to, aby získaly oprávnění a doklady nezbytné k výkonu této činnosti, dojde ke znatelnému zjednodušení procesu získání jednoho z těchto dokladů, což pozitivně ovlivní nábor nových řidičů předmětných drážních vozidel.

*G. 3 Dopad na životní prostředí*

Nově navrhovaná právní úprava nevyvolá žádné dopady na životní prostředí.

*G. 4 Sociální dopady*

S návrhem zákona nejsou spojeny žádné sociální dopady.

# Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Navrhovaná právní úprava je v souladu s principy ochrany soukromí a osobních údajů.

Lze konstatovat, že návrh zákona žádným způsobem nemění dosavadní praxi v oblasti správních řízení jím předvídaných. Zpracování osobních údajů v uvedených správních řízeních bude probíhat zcela v mezích nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů), zákona č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů, případně rovněž Úmluvy o ochraně osob se zřetelem na automatizované zpracování osobních dat (vyhlášené pod č. 115/2001 Sb. m. s.). Veškeré osobní údaje tak budou zpracovávány v souladu s právními předpisy o ochraně soukromí a bezpečnost osobních údajů tak bude dostatečně zajištěna. Riziko zneužití osobních údajů nebo nechtěných zásahů do soukromí je tedy velmi malé.

# Zhodnocení korupčních rizik

V zásadě jakákoliv právní regulace, tj. jakýkoliv zásah do práv a povinností a rozhodování o nich orgány veřejné moci, s sebou přináší potenciální korupční rizika. Proto je při jejich zhodnocení namístě zaměřit se na konkrétní aspekty navrhované právní úpravy, stejně jako jejích jednotlivých institutů. Zhodnocení korupčních rizik bylo provedeno podle Metodiky CIA (Corruption Impact Assessment – Metodika hodnocení korupčních rizik), kterou uveřejnil Vládní výbor pro koordinaci boje s korupcí.

*I. 1 Přiměřenost*

Nejprve je třeba konstatovat s odkazem na část C této důvodové zprávy, že navržená právní úprava je pro dosažení sledovaných cílů nezbytná a těchto cílů není možné dosáhnout prostředky nezasahujícími do právního řádu. Rozsah ukládaných povinností je ve značné míře determinován unijním právem, odpovídá danému účelu, nepředstavuje pro adresáty právní úpravy nadměrnou zátěž a nevyžaduje vynaložení nepřiměřených nákladů na přizpůsobení se novým požadavkům.

*I. 2 Efektivita*

Navrhovaná právní úprava je dostatečně určitá a předpokládá, že veřejná správa bude schopna kontrolovat a vynucovat dodržování dané právní regulace. Za tímto účelem jsou rovněž stanoveny odpovídající skutkové podstaty přestupků a navazující správní tresty.

*I. 3 Odpovědnost*

Návrhem zákona nedochází k excesivnímu rozšíření kompetencí orgánů veřejné moci.

Návrhem zákona dochází k zakotvení řady skutkových podstat přestupků, které mají reagovat na porušení unijním (okrajově i vnitrostátním) právem stanovených nových povinností dopravců, vlastníků a provozovatelů dráhy, provozovatelů železniční stanice, prodejců jízdních a přepravních dokladů, provozovatelů cestovní kanceláře nebo provozovatelů cestovní agentury. Nad dodržováním těchto povinností bude vykonávat státní dozor Drážní úřad, který povede i příslušná řízení o přestupcích. Drážní úřad již v současné době vede přestupková řízení za porušení povinností v dané oblasti (převážně se jedná o oblast ochrany práv cestujících) a v tomto ohledu se na stávajícím stavu nic nemění, dochází pouze k rozšíření okruhu projednávaných přestupků.

Nově navrhovaná právní úprava počítá rovněž s vedením zcela nového správního řízení o přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy, případně též správního řízení o obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy. Toto správní řízení bude vedeno rovněž Drážním úřadem. Tento správní orgán však již v současné době má dánu zákonnou kompetenci ve věcech provozování dráhy či zrušení dráhy, tedy v souvisejících věcech.

Lze tedy konstatovat, že je dána jednoznačná působnost konkrétního orgánu státní správy v daných věcech. Osoby odpovědné za konkrétní rozhodnutí lze jasně identifikovat.

*I. 4 Opravné prostředky*

Řízení v navrhované právní úpravě jsou v obecné rovině navázána na správní řád a případně též na zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Odchylky od těchto předpisů návrh zákona jasně identifikuje.

Rozhodnutí Drážního úřadu vydaná ve shora uvedených správních řízeních budou přezkoumávána ve standardním odvolacím řízení nadřízeným správním orgánem, jímž je Ministerstvo dopravy, a to s využitím obecných institutů upravených správním řádem.

*I. 5 Kontrolní mechanismy*

Předkladatel se snažil navrženou právní úpravu formulovat jednoznačně, protože jednoznačná právní úprava poskytuje větší míru právní jistoty a usnadňuje kontrolu nad aplikační praxí ze strany orgánů veřejné moci a tím snižuje reálný prostor pro korupci. Navržená právní úprava obsahuje jasné vymezení práv a povinností všech dotčených orgánů
a osob. V rámci všech procesů jsou nastaveny standardní kontrolní mechanismy, které limitují možnosti korupce.

*I. 6 Dobrá praxe*

Navrhovaná právní úprava využívá již existující postupy vyplývající ze správního řádu a zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Správní tresty za přestupky, které jsou zaváděny, jsou doplňovány do již existujícího systému správních trestů a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupků.

*I. 7 Transparentnost a otevřená data*

 Navrhovaná právní úprava nemá vliv na dostupnost informací podle zákona
o svobodném přístupu k informacím.

S ohledem na shora uvedené je zřejmé, že významnost korupčních rizik navrhované právní úpravy je nízká.

# Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Návrh zákona nepředpokládá žádné dopady na bezpečnost nebo obranu státu.

**II. Zvláštní část**

**K bodům 1, 2 a 10 (poznámka pod čarou č. 1a a č. 17)**

V návaznosti na změny unijního práva dochází k aktualizaci poznámek pod čarou v zákoně o dráhách. V poznámkách pod čarou č. 1a a 17, které vymezují návaznost zákona o dráhách na přímo použitelné předpisy Evropské unie, se v souvislosti se zrušením nařízení (ES) 1371/2007 a jeho nahrazením nařízením (EU) 2021/782 aktualizuje odkaz tak, aby odpovídal nové unijní úpravě práv cestujících v železniční přepravě.

**K bodu 3 (§ 10a a 10b)**

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 nebo je, ovšem ve značně omezeném rozsahu, provozována drážní doprava a zároveň není žádoucí její úplné zrušení z důvodu umožnění jejího případného budoucího obnovení. Zákon o dráhách zná pouze stav, kdy je dráha provozována za současného splnění všech podmínek souvisejících se zajištěním její provozuschopnosti, nebo stav, kdy je dráha zcela zrušena, k čemuž však prakticky nedochází. Navrhuje se tak zakotvit institut přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, který představuje vhodné řešení představující mezistupeň mezi provozováním dráhy (na straně jedné) a jejím úplným zrušením (na straně druhé). Využití daného institutu pomůže vlastníku dráhy zejména šetřit finanční prostředky nehospodárně vynakládané na zajištění provozuschopnosti dráhy nebo její části (přestože dráha provozována není nebo sice je, ale v zanedbatelném rozsahu v poměru k nutným nákladům vynakládaným na udržení jejího provozu). Zároveň však bude umožněno snazší obnovení dráhy v budoucnu v případě, kdy by zájem na jejím provozování v průběhu času vzrostl.

Navrhovaná právní úprava předně stanoví, že využít tohoto nově navrhovaného institutu bude možné v případě dráhy celostátní, regionální, místní nebo vlečky anebo její části. O přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy rozhodne drážní správní úřad na žádost vlastníka takové dráhy a to za splnění podmínky, že dráha nebo její část nebyla po dobu 2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti užita za účelem přepravy cestujících ani věcí nebo byla-li po tuto dobu užita v rozsahu nepřekračujícím 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících a 11 jízd ročně za účelem přepravy věcí. Vymezení podmínky pro rozhodnutí o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy tak konkretizuje předpokládaný dlouhodobý omezený zájem nebo dokonce nezájem na provozování drážní dopravy na dotčené dráze. Navržený počet 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících vychází z diskuse vedené se zainteresovanými subjekty, především krajskými samosprávami, a odráží potřeby toliko sezónního provozu na potenciálně dotčených tratích.

Navrhuje se, aby se po dočasné období v rámci posuzování naplnění podmínek pro povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy do rozhodné doby (2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti) započítala doba, v níž byl provoz dráhy omezen z důvodu její opravy nebo údržby ve smyslu § 23b odst. 1 písm. a) zákona o dráhách (doposud totiž nebylo možné využít institut přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy). Zároveň se však stanoví, že, došlo-li ve shora uvedené době 2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti k omezení provozování dráhy nebo její části jejím provozovatelem z jiných důvodů než je provádění údržby nebo opravy dráhy, např. z důvodu obnovy provozuschopnosti dráhy po jejím narušení mimořádnou událostí, pak se taková doba nebude započítávat do rozhodné doby pro povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dotčené dráhy.

Žádost vlastníka dráhy (nebo její části) o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy musí obsahovat vedle obecných náležitostí podání podle správního řádu rovněž označení dráhy nebo její částí 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 nebo její části a doklad, kterým prokáže splnění podmínky pro rozhodnutí o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy, 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.

Podkladem pro rozhodnutí drážního správního úřadu o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy bude předně závazné stanovisko Ministerstva obrany, které může vydat nesouhlasné stanovisko pouze v případě, byla-li by povolením přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy ohrožena obrana státu. V takovém případě by drážní správní úřad nemohl žádosti vyhovět.

Zohledněn byl rovněž požadavek územních samosprávných celků (zejména krajů) na jejich zahrnutí do procesu zamýšleného přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nacházející se na jejich území, který rezonoval v průběhu odborných diskusí vedených s dotčenými subjekty při přípravě navrhované právní úpravy, a to s odkazem na jejich roli objednatele veřejné dopravy.

V § 10a odstavci 3 se proto stanovuje, že drážní správní úřad si vedle závazného stanoviska Ministerstva obrany bude povinen vyžádat rovněž závazné stanovisko kraje a obce, v jejichž územním obvodu se dráha nebo její část 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 ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, tak budou s to proces přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy zastavit, pokud projeví svůj úmysl spočívající v zajištění závazkové dopravy na dané dráze. Současně by však měl být tento úmysl prokazatelný prostřednictvím jeho zahrnutí do koncepčního materiálu týkajícího se zajišťování dopravní obslužnosti v území, který kraje a obce sestavují povinně dle § 5 uvedeného zákona. Stanoví se tak, že nesouhlasné stanovisko kraje nebo obce může být vydáno pouze tehdy, vyplývá-li z jejich plánu dopravní obslužnosti území platného ke dni podání žádosti o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy, že kraj nebo obec na této dráze nebo její části 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. Z obligatorního vyžádání si závazného stanoviska kraje nebo obce jsou vyňata řízení o žádosti o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování vlečky. Vlečky jsou často ve vlastnictví soukromých osob (i fyzických) a jsou primárně určeny pro nákladní dopravu a není tak opodstatněné, aby v případě žádosti o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování takovéto dráhy bylo vyžadováno závazné stanovisko kraje či obce, které zde nejsou dotčeny, pokud jde o jejich postavení objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících.

Zakotvují se rovněž důležité konsekvence spojené s tím, že kraj nebo obec svému (ve svém nesouhlasném závazném stanovisku vyslovenému) záměru zajišťovat dopravní obslužnost na předmětné dráze v příslušném rozsahu nedostojí. Přirozeným cílem navrhované právní úpravy je zde zamezit podávání deklarativních či dokonce účelových nesouhlasných stanovisek, která by vedla pouze k jedinému cíli, a to zabránění přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy bez jakékoliv návazného konání. V takovém případě již příslušný kraj nebo obec napříště nebude moci vydat nesouhlasné stanovisko v téže věci. Je proto stanoveno, že nesouhlasné stanovisko kraje nebo obce nemůže být vydáno, bylo-li takové stanovisko týkající se téže dráhy nebo její části vydáno tímto krajem nebo touto obcí v již ukončeném řízení o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy a v období 3 let přede dnem podání nové žádosti o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebyla zajištěna dopravní obslužnost v rozsahu překračujícím 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících alespoň po dobu 1 roku. Za účelem zajištění dostatečného časového prostoru, v němž příslušná samospráva bude moci dostát svému závazku k zajištění dopravní obslužnosti na příslušné dráze nebo její části, je stanoveno, že novou žádost o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy lze podat nejdříve po uplynutí 3 let po dni nabytí právní moci rozhodnutí, jímž byla zamítnuta žádost o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy týkající se téže dráhy nebo její části z důvodu vydání nesouhlasného stanoviska kraje nebo obce.

Současně se nejeví jako opodstatněné pro takový případ zamezit kraji nebo obci vydání nesouhlasného závazného stanoviska v dané věci natrvalo. V situaci, kdy konkrétní samospráva vydá své nesouhlasné závazné stanovisko ve věci povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy a svému závazku v tomto stanovisku vyjádřeném nedostojí, je jistě legitimní požadovat, aby tato samospráva nemohla přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy sama blokovat. Jestliže však k přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nedošlo a je požadována opětovně až po uplynutí delší doby, lze předpokládat, že zájem o využívání takové dráhy i poměry týkající se konkrétních samospráv se po uplynutí takovéto doby mohou podstatně změnit a za této situace se nejeví jako opodstatněné bránit kraji nebo obci opětovně vydat nesouhlasné závazné stanovisko v řízení o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy. Je tak stanoveno, že pravidlo, podle něhož samospráva, která v minulosti vydala nesouhlasné závazné stanovisko ve věci žádosti o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy a svému závazku v něm vyjádřeném nedostála, nemůže napříště vydat opětovně nesouhlasné závazné stanovisko v téže věci, se neuplatní, uplynula-li ode dne vydání původního závazného stanoviska doba delší než 10 let.

Navrhovaná právní úprava pak dále předpokládá, že bylo-li rozhodnuto o přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, musí vlastník dráhy zajistit, aby byly zachovány alespoň těleso, stavba a zařízení železničního spodku dráhy nebo její části. Tento požadavek vychází z podstaty samotného institutu přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy, 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 nebo její části 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 nebo její části, 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.

Rovněž dochází k úpravě dalších nezbytných důsledků, jež vyplývají z povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy. Navrhovaná právní úprava v tomto smyslu vychází z detailní analýzy jednotlivých ustanovení zákona o dráhách a na tuto analýzu navazující závěr v tom smyslu, zda a v jakém rozsahu jednotlivá ustanovení zákona o dráhách budou (či nebudou) dopadat na dráhu nebo její část, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny.

K nejvýznamnějším důsledkům rozhodnutí o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části bude bezesporu patřit to, že na takové dráze nebude možné provozovat drážní dopravu. Dalším zásadním důsledkem bude, že na takové dráze nebo její části nebude přidělována kapacita. Z důvodu právní jistoty dopravců a ochrany jejich legitimního očekávání zároveň dochází k posunutí právních účinků rozhodnutí o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části do doby, dokud nebude vyčerpána již přidělená kapacita dráhy. Právní účinky daného rozhodnutí tak nastanou až dnem následujícím po uplynutí doby platnosti jízdního řádu, na níž byla ke dni vydání rozhodnutí kapacita dráhy již přidělena.

Jako nezbytné se ve vztahu k dráze nebo její části, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, jeví výslovné vyloučení některých ustanovení zákona o dráhách. Mezi tato ustanovení patří úprava obsahující požadavky na stavbu dráhy nebo její části (nebo stavbu na dráze nebo její části) zakotvená v § 5 odst. 5 zákona o dráhách, úprava postupu vlastníka sítě technického vybavení při havárii sítě technického vybavení v obvodu dráhy nebo její části, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, obsažená v § 5a odst. 3 zákona o dráhách, nebo úprava křížení dráhy nebo její části, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, obsažená v § 6 zákona o dráhách. Ostatní ustanovení zákona o dráhách není nutno nově navrhovanou právní úpravou výslovně vylučovat, neboť úprava v nich obsažená se na dráhu nebo její část, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, nedá aplikovat ze své vlastní podstaty. Mezi taková ustanovení patří např. celá řada ustanovení obsahujících povinnosti provozovatele, kdy dráha nebo její část, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, není provozována a nemá tudíž ani žádného provozovatele, jenž by stanovené povinnosti mohl plnit. Přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy vyvolává rovněž důsledky související s úředním povolením vydaným dotčenému provozovateli dráhy.

Navrhovaná právní úprava dále počítá s obnovením provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, 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 prospěšné. Drážní správní úřad pak rozhodne o obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části pouze za předpokladu, že je dráha nebo její část způsobilá k užívání, což vlastník dráhy prokáže dokladem o provedení technicko bezpečnostní zkoušky, která tuto skutečnost musí osvědčit. Uvedená podmínka pro obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části tak reflektuje skutečnost, že provozuschopnost a provozování dráhy nebo její části mohou být přerušeny po libovolně dlouhou dobu (v závislosti na vůli vlastníka) a je nezbytné, aby před obnovením jejího provozu byla uvedena do odpovídajícího technického stavu.

Navrhované vymezení podmínky pro obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy (nebo její části) nevylučuje, že na dotčenou dráhu budou i nadále dopadat stavební předpisy a rovněž požadavky na interoperabilitu takové dráhy (tedy i nutnost vydání průkazu způsobilosti dráhy ve smyslu § 49f zákona o dráhách, bude-li dráha nebo její část oproti původnímu stavu obnovena či modernizována). Bude-li tak k obnovení provozuschopnosti a provozování dotčené dráhy potřeba výraznějších stavebních úprav, uplatní se na takovou dráhu (nebo její část) nad rámec úpravy obsažené v § 10b odst. 1 příslušná ustanovení obecných stavebních předpisů i zákona o dráhách.

**K bodu 4 (§ 10a odst. 1)**

Podmínkou pro povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy (nebo její části) bude skutečnost, že po zákonem stanovenou dobu (2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti) předmětná dráha nebyla užita za účelem přepravy cestujících ani věcí vůbec, anebo pouze v omezeném (zákonem jednoznačně vymezeném) rozsahu. Zároveň se stanoví, že do takto stanovené rozhodné doby nebude započítávána doba, v níž došlo k omezení provozování dráhy nebo její části jejím provozovatelem, a to z důvodů stanovených v § 23b (např. provádění údržby nebo opravy dráhy) nebo § 23c (provádění činností mimo schválený plán omezení provozování dráhy, např. obnova provozuschopnosti dráhy po jejím narušení mimořádnou událostí).

Tato úprava by měla předejít situacím, kdy by provozovatel dráhy jednostranně přispěl k naplnění podmínky pro přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy tak, že by zcela účelově přistoupil k provádění opravy nebo údržby dané dráhy. Zároveň je však potřebné, aby se po dočasnou dobu přihlédlo k situaci, kdy provoz dráhy byl omezen z důvodu její opravy nebo údržby ve smyslu § 23b odst. 1 písm. a) zákona o dráhách, kdy doposud nebylo možné využít institut přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy. Jako potřebná doba se jeví doba 3 let od nabytí účinnosti nově navrhované právní úpravy.

Návrh zákona proto obsahuje 2 různé podoby ustanovení § 10a odst. 1 (mírnější varianta je obsažena v předcházejícím novelizačním bodu, přísnější pak v tomto novelizačním bodu), kdy přísnější z nich nabyde účinnosti později (konkrétně dnem 7. června 2026).

**K bodu 5 (§ 17 odst. 3)**

Dráhu může provozovat právnická nebo fyzická osoba, která je držitelem úředního povolení (vizte § 11 zákona o dráhách). Jedná-li se o provozování dráhy celostátní nebo regionální, je (podle téhož ustanovení) nezbytností rovněž držení osvědčení provozovatele dráhy celostátní a regionální. Úřední povolení vydává drážní správní úřad.

Podle ustanovení § 17 odst. 3 drážní správní úřad na základě odůvodněné žádosti provozovatele dráhy rozhodne o změně úředního povolení, došlo-li ke změně skutečností, na základě kterých bylo rozhodováno o vydání úředního povolení.

Rozhodnutí drážního správního úřadu o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy (nebo její části) bude mít dopad rovněž na existující úřední povolení, které bylo provozovateli dráhy vydáno. Návrhem zákona dochází k doplnění § 17 odst. 3 v tom smyslu, že drážní správní úřad rovněž rozhodne o změně úředního povolení vydaného provozovateli dráhy, pokud a) povolil přerušení provozuschopnosti a provozování jím provozované dráhy nebo její části a b) úřední povolení vydané tomuto provozovateli se nevztahuje pouze k dráze nebo její části, jíž se povolení přerušení provozuschopnosti a provozování týká.

Ke změně úředního povolení drážní správní úřad přistoupí, budou-li obě uvedené podmínky splněny kumulativně. V případech, kdy se úřední povolení vydané provozovateli dráhy vztahuje pouze k dráze nebo její části, u níž došlo k povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy, nebude nutné ke změně úředního povolení přistupovat, neboť již nebude dráha (či její část), k níž by se změněné úřední povolení mohlo vztahovat. V takovém případě by došlo k zániku úředního povolení ze zákona tak, jak předvídá ustanovení § 18 odst. 2 písm. f), které se rovněž v souvislosti s nově navrhovaným institutem přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy navrhuje do zákona o dráhách doplnit.

**K bodu 6 (§ 18 odst. 2 písm. f))**

Jak bylo naznačeno v odůvodnění k ustanovení § 17 odst. 3 návrhu zákona, bude za jistých okolností rozhodnutí drážního správního úřadu o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy (nebo její části) vést k zániku existujícího úředního povolení, které bylo provozovateli dráhy vydáno. Bude tak tomu v případě, kdy se úřední povolení vydané provozovateli dráhy vztahuje pouze k dráze nebo její části, u níž došlo k povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy. V takovém případně nebude drážní správní úřad přistupovat ke změně úředního povolení, neboť již nebude dráha (či její část), k níž by se změněné úřední povolení mohlo vztahovat.

Pro takový případ je do zákona o dráhách doplněno ustanovení, podle něhož úřední povolení k provozování dráhy (ze zákona) zaniká dnem, kdy nastaly právní účinky rozhodnutí, jímž bylo povoleno přerušení její provozuschopnosti a jejího provozování, vztahuje-li se úřední povolení pouze k dráze nebo její části, jíž se povolení přerušení provozuschopnosti a provozování týká.

**K bodu 7 a 8 (§ 23f)**

§ 23f zákona o dráhách upravuje povinnosti dopravce, který má dominantní postavení na trhu osobní nebo nákladní železniční dopravy a který je současně provozovatelem zařízení služeb nebo takového provozovatele zařízení služeb ovládá. Konkrétně jde o povinnost zajistit, aby služby poskytované zařízením služeb byly poskytovány prostřednictvím pobočky a o jejich poskytování bylo vedeno oddělené účtování. Výše uvedené se nicméně vztahuje toliko na zařízení služeb, kterými jsou železniční stanice, odstavné koleje, čerpací stanice a technická zařízení v přístavech. Ve vztahu k poskytování služeb prostřednictvím pobočky výčet zařízení služeb obsažený ve stávajícím § 23f odst. 2 zákona o dráhách koresponduje výčtu zařízení služeb, na něž dopadá čl. 13 odst. 3 pododst. 1 směrnice 2012/34/EU. S ohledem na tuto skutečnost návrh zákona předmětnou povinnost nijak nemění, dochází jím toliko k přesunutí výčtu zařízení služeb této povinnosti podléhající do odstavce prvního.

Ve vztahu k požadavku na oddělené účtování nicméně směrnice 2012/34/EU stanoví okruh zařízení služeb šířeji než stávající zákon o dráhách, konkrétně jej vztahuje ke všem zařízením služeb dle přílohy II bodu 2 směrnice. V návaznosti na příslib Evropské komisi učiněný v rámci odpovědi na formální upozornění v řízení pro porušení povinnosti č. 2021/2160 dochází oproti stávající vnitrostátní právní úpravě k rozšíření povinnosti vést oddělené účtování o poskytování služeb ve vztahu ke všem zařízením služeb provozovaným dopravcem, který má dominantní postavení na trhu osobní nebo nákladní dopravy nebo provozovatele zařízení služeb ovládá. V zájmu přehlednosti byla tato právní úprava začleněna do § 23f odst. 2 návrhu zákona.

**K bodu 9 (§ 35 odst. 3)**

Stávající znění § 35 odst. 3 upravuje povinnost dopravce provozujícího veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální zveřejnit do 30. června kalendářního roku zprávu o kvalitě poskytovaných služeb za uplynulý kalendářní rok a tuto zprávu poskytnout Agentuře Evropské unie pro železnice. Tato povinnost byla do zákona o dráhách včleněna v souvislosti s čl. 28 nařízení (ES) 1371/2007. Navržená změna § 35 odst. 3 reaguje na čl. 29 odst. 2 nařízení (EU) 2021/782. Výše uvedené ustanovení nařízení (EU) 2021/782 stanoví povinnost dopravců zveřejnit na svých internetových stránkách do 30. června 2023 a poté každé 2 roky zprávu o kvalitě poskytovaných služeb. Současně toto ustanovení předvídá zpřístupnění této zprávy na internetových stránkách Agentury Evropské unie pro železnice. Nařízení (EU) 2021/782 však nestanoví bližší podrobnosti ke zpřístupnění této zprávy na internetových stránkách Agentury Evropské unie pro železnice, zejména vlastní povinnost poskytnout tuto zprávu Agentuře Evropské unie pro železnice.

Navrhuje se tedy zakotvit povinnost dopravce provozujícího drážní osobní dopravu podle nařízení (EU) 2021/782 poskytnout zprávu o kvalitě poskytovaných služeb podle tohoto nařízení Agentuře Evropské unie pro železnice ve lhůtě bez zbytečného odkladu po zveřejnění této zprávy na svých internetových stránkách podle ustanovení čl. 29 odst. 2 věty třetí nařízení (EU) 2021/782. Zakotvením povinnosti dopravce poskytnout zprávu o kvalitě poskytovaných služeb Agentuře Evropské unie pro železnice v jasně určené lhůtě dojde k řádnému zajištění účinné aplikace nařízení (EU) 2021/782.

**K bodu 11 (§ 36 odst. 1 písm. d))**

Ustanovení § 36 odst. 1 písm. d) návrhu zákona představuje legislativní opatření, jímž dochází k využití fakultativního ustanovení obsaženého v čl. 11 odst. 4 pododst. 4 nařízení (EU) 2021/782, podle něhož členské státy Evropské unie mohou rozšířit právo osob se zdravotním postižením zakoupit si přepravní doklady ve vlaku bez dodatečných nákladů, pokud v železniční stanici v místě odjezdu není výdejna přepravních dokladů nebo žádné dostupné automaty pro prodej přepravních dokladů ani není žádný jiný dostupný způsob, jak si přepravní doklad zakoupit předem, na všechny cestující.

Právo cestujícího, bez ohledu na to, zda se jedná o osobu se zdravotním postižením, nebo nikoli, zakoupit si jízdní doklad ve vlaku po nástupu do vozidla bez úhrady dodatečných nákladů (přirážky), nezajistil-li dopravce prodej jízdních dokladů před nástupem do vozidla, je dlouhodobě ve vnitrostátním právním řádu zakotveno prostřednictvím ustanovení § 7 odst. 2 vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů. Úprava uvedené vyhlášky se však na základě jejího ustanovení § 1 věty druhé použije toliko na právní vztahy, které nejsou upraveny přímo použitelnými předpisy Evropské unie v oblasti práv cestujících ve veřejné drážní a silniční osobní dopravě. Nevyužití fakultativního ustanovení dle čl. 11 odst. 4 pododst. 4 nařízení (EU) 2021/782 by tedy paradoxně vedlo k nižšímu standardu ochrany práv cestujících v režimu regulovaném unijním právem ve srovnání s režimem podle uvedené vyhlášky, a umožnění přenášení důsledků eventuálního podnikatelského rozhodnutí dopravce nezajistit prodej jízdních dokladů před nástupem do vozidla na cestující ve formě přirážky.

Účelem navrhované úpravy je umožnit cestující veřejnosti zakoupení jízdního nebo přepravního dokladu před nástupem do vlaku ve stanici (např. v pokladně či v samoobslužném automatu), nebo jejím okolí (např. v samoobslužném automatu, nebo prodejním místě dopravce, které jsou umístěny vedle železniční stanice). V případě, že se tak nestane, je dopravce povinen zajistit možnost zakoupení jízdního nebo přepravního dokladu po nástupu do vlaku (např. formou prodeje těchto dokladů průvodčím nebo strojvedoucím, případně vybavením vozidel samoobslužními automaty), přičemž ztrácí možnost požadovat od cestujícího přirážku v souvislosti se zakoupením těchto dokladů ve vlaku. Současně podle navrhované úpravy nestačí, pokud bude dána možnost zakoupit si jízdní nebo přepravní doklad vzdáleným přístupem (tj. typicky prostřednictvím internetu). Předkladatel zde pamatuje na určité kategorie cestujících, kteří mají omezenou možnost využít vzdálený přístup k zakoupení těchto dokladů (senioři nebo osoby s vybranými typy zdravotního postižení). Slova „před nástupem do vlaku“ je přitom třeba vykládat tak, že navržená úprava dopadá na situace, kdy cestující přijde na železniční stanici v místě odjezdu s dostatečnou časovou rezervou (několika minut), aby si příslušný doklad před odjezdem vlaku zakoupil.

**K bodům 12 a 30 (§ 36 odst. 1 písm. i) a § 55 odst. 3)**

 Stávající znění zákona o dráhách odkazuje na přímo použitelný předpis Evropské unie upravující práva a povinnosti cestujících v železniční přepravě nejednotně, tak že na některých místech užívá slovního spojení „železniční doprava“ a na jiných „železniční přeprava“.

Navrhuje se sjednocení pojmosloví zákona o dráhách, tak aby byl odkaz na nařízení (EU) 2021/782 uváděn v zákoně o dráhách jednotně jako „přímo použitelný předpis Evropské unie upravující práva a povinnosti cestujících v železniční přepravě“.

**K bodu 13 (§ 36a)**

Stávající § 36a zákona o dráhách obsahuje ustanovení, které umožňovalo po omezenou dobu (do 3. prosince 2019) neuplatňovat na provozování vnitrostátní veřejné drážní osobní dopravy některá ustanovení nařízení (ES) 1371/2007. Toto obsoletní ustanovení se navrhuje zrušit a nahradit novou úpravou týkající se využití fakultativních ustanovení obsažených v čl. 2 odst. 2 a čl. 24 písm. a) pododst. 4 nařízení (EU) 2021/782.

**K odstavci 1**

Ustanovení § 36a odst. 1 návrhu zákona představuje legislativní opatření, jímž dochází k využití fakultativního ustanovení obsaženého v čl. 2 odst. 2 nařízení (EU) 2021/782, podle něhož členské státy Evropské unie mohou vyjmout z uplatňování nařízení (EU) 2021/782 spoje, které jsou provozovány výhradně pro historické nebo turistické účely. Toto vynětí však není možné ve vztahu k čl. 13 a čl. 14 nařízení (EU) 2021/782, které upravují odpovědnost vůči cestujícím a za zavazadla a pojištění a krytí odpovědnosti železničních podniků.

Pojem „historické nebo turistické účely“ není nařízením (EU) 2021/782 nijak definován. V intencích nařízení (EU) 2021/782 se proto navrhuje využití uvedeného vynětí ve vztahu k provozování osobní drážní dopravy historickým drážním vozidlem nebo osobní drážní dopravy, jejímž hlavním účelem je uskutečnění zážitkové jízdy a nikoli uspokojení přepravní potřeby.

Ve vztahu k provozování osobní drážní dopravy historickým drážním vozidlem lze odkázat na ustanovení § 43f odst. 1 zákona o dráhách, které objektivním způsobem stanoví podmínky pro rozhodnutí drážního správního úřadu o tom, že určité drážní vozidlo je historickým drážním vozidlem. Současně historické drážní vozidlo smí být provozováno na dráze celostátní, regionální, místní, speciální, tramvajové nebo trolejbusové anebo na vlečce výlučně k uspokojování kulturních nebo volnočasových potřeb.

Co se týče provozování osobní drážní dopravy, jejímž hlavním účelem je uskutečnění zážitkové jízdy a nikoli uspokojení přepravní potřeby, vychází vymezení výjimky z působnosti nařízení (EU) 2021/782 a ze znění bodu 6 preambule nařízení, který ve vztahu k železničním spojům pro turistické účely uvádí, že tyto spoje obvykle neslouží běžným dopravním potřebám. Pojem „zážitková jízda“ byl zvolen pro zdůraznění odlišnosti za tímto účelem provozované osobní drážní dopravy od osobní drážní dopravy provozované primárně za účelem uspokojení přepravní potřeby cestujícího. Jako příklad zážitkové jízdy lze uvést tzv. Mikulášskou jízdu, jejímž primárním účelem není uspokojení přepravní potřeby cestujících, ale zážitek spojený se zábavným programem pro rodiny s dětmi za přítomnosti postav čertů, andělů a sv. Mikuláše.

**K odstavci 2**

Ustanovení § 36a odst. 2 návrhu zákona představuje legislativní opatření, jímž dochází k využití dočasné výjimky obsažené v čl. 24 písm. a) pododst. 4 nařízení (EU) 2021/782, podle něhož členské státy Evropské unie mohou, ovšem nikoliv po 30. červnu 2026, povolit, aby byla 24 hodinová lhůta pro oznámení cestujících, kteří jsou osobami se zdravotním postižením či s omezenou schopností pohybu a orientace, že budou potřebovat pomoc v železniční stanici či ve vlaku, prodloužena na 36 hodin.

Ustanovením čl. 24 písm. a) pododst. 1 nařízení (EU) 2021/782 je zkrácena dosavadní lhůta pro poskytnutí uvedené pomoci (stanovená čl. 24 písm. a) nařízení (ES) 1371/2007) ze 48 hodin na polovinu (tedy 24 hodin). Toto zkrácení je velmi citelné. Přes význam tohoto opatření s ohledem na zvýšení kvality života osob se zdravotním postižením či s omezenou schopností pohybu a orientace vnímá předkladatel tuto lhůtu jako problematickou ve vztahu k nutnosti zajistit odpovídající drážní vozidlo, pokud se nástup a výstup takové osoby uskutečňuje v místě (zastávka, železniční stanice), kde není zajištěn bezbariérový nástup cestujících do vlaku a výstup cestujících z vlaku. Nařízení (EU) 2021/782 neumožňuje rozlišovat lhůtu ve vztahu k určitým druhům zdravotního postižení či omezení schopnosti pohybu a orientace u osob, jimž má být pomoc poskytnuta, jeví se proto jako důvodné lhůtu poskytnutí pomoci odvíjet od situace, která je s ohledem na přijímaná opatření k zajištění pomoci nejnáročnější.

Přestože na straně dopravců došlo k modernizaci a rekonstrukci vozového parku i nákupu nových drážních vozidel, nedisponují tito adresáti navrhované právní úpravy dostatečným počtem takových drážních vozidel, která svojí konstrukcí či technickým vybavením umožňují vyzdvižení či najetí invalidního vozíku tak, aby byl řazen do každého vlaku alespoň jeden vůz, který by takovou manipulaci umožnil. Nedostatečný počet drážních vozidel je řešen dopravci operativně úpravami oběhů drážních vozidel, případně i jejich souprav, a to v závislosti na nahlášené požadavky na potřebnou pomoc, kdy dochází k nahrazení běžného drážního vozidla za drážní vozidlo bezbariérové. Tento postup je však z hlediska organizace a provedení časově náročný.

Z těchto důvodů se jeví vhodným využití unijním právem zakotvené dočasné výjimky na zkrácení lhůty pro oznámení potřebné pomoci na 36 hodin, a to pro období (umožněné unijním právem) do 30. června 2026. Toto opatření umožní v mezidobí realizaci dalších finančně nákladných opatření na straně provozovatelů železničních stanic i dopravců tak, aby nastavený systém poskytoval dotčeným cestujícím jistotu poskytnutí potřebné pomoci při jejich přepravě. Podstatné zkrácení uvedené lhůty o polovinu by mohlo, zejména v regionální dopravě, přinést značené komplikace (v současné době je užití bezbariérových vozů vázáno smlouvami o veřejných službách v přepravě cestujících).

Lze konstatovat, že již v současné době se provozovatelé železničních stanic i dopravci snaží zlepšovat své služby ve vztahu k cestujícím se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace. S ohledem na rozšiřující se počet dálkově řízených tratí jsou zřizovány mobilní týmy, které zajišťují asistenci v neobsazených stanicích. I přes doznívající pandemii koronaviru, která způsobila pokles počtu přepravených osob ve veřejné dopravě, státní organizace Správa železnic v roce 2021 poskytla 9 000 asistencí.

V dubnu 2022 byl rovněž zahájen projekt na zlepšení orientace nevidomých s názvem Aplikace pro bodovou navigaci nevidomých, na které se podílí Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých. Výsledky tohoto projektu by měly pomoci rozšíření přístupnosti železničních zastávek a stanic pro nevidomé. Zvýšení samostatnosti pohybu nevidomých osob ve stanicích a zastávkách a jejich soběstačnost by mohla v konečném důsledku přinést i snížení počtu požadovaných asistencí. Výsledky projektu budou známy až v roce 2026.

**K bodu 14 (§ 45 odst. 2)**

V návaznosti na podnět vznesený ze strany Sdružení dopravních podniků České republiky dochází návrhem zákona k zúžení okruhu podmínek pro připuštění ke zkoušce, která je podmínkou pro vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na trolejbusové dráze.

Jak již bylo shora uvedeno, musejí být osoby, které se hodlají stát řidičem trolejbusu, držiteli 2 dokladů, a to průkazu dokládajícího řidičské oprávnění pro vozidla skupiny D podle zákona č. 361/2000 Sb. a též průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové podle zákona o dráhách (vizte § 90 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. a § 45 zákona o dráhách). Žadatelé o vydání obou uvedených dokladů přitom musí splnit do značné míry obdobné podmínky týkající se jejich věku, vzdělání, spolehlivosti či zdravotní způsobilosti, což se jeví jako duplicitní a nedůvodně zatěžující jak adresáty právní úpravy (žadatele o vydání těchto dokladů), tak správní úřady.

Podle § 45 odst. 2 zákona o dráhách vydá drážní správní úřad průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze místní, tramvajové, trolejbusové, speciální nebo lanové anebo na vlečce žadateli, který prokázal odbornou způsobilost zkouškou. Dané ustanovení dále stanoví, že zkoušce se může podrobit žadatel, který *a)* dosáhl předepsaného věku a vzdělání, *b)*je spolehlivý k řízení drážního vozidla, *c)* prokázal svou zdravotní způsobilost a *d)* podrobil se předepsané výuce a výcviku.

Navrhuje se v uvedeném ustanovení podmínky pro přistoupení ke zkoušce z odborné způsobilosti, jejíž úspěšné složení je předpokladem pro vydání průkazu způsobilosti, rozlišit, a to zvlášť pro osoby hodlající řídit drážní vozidlo na dráze místní, tramvajové, speciální nebo lanové anebo na vlečce a zvlášť pro osoby hodlající řídit drážní vozidlo na dráze trolejbusové. U první z uvedených skupin osob zůstane stávající právní úprava beze změn. U osob hodlajících řídit drážní vozidlo na dráze trolejbusové se pak navrhuje upustit od splnění podmínky spočívající v dosažení stanoveného věku a vzdělání, v jejich spolehlivosti a rovněž zdravotní způsobilosti.

Ve vztahu k věku uvedených osob je prováděcím právním předpisem k zákonu o dráhách vyžadováno dosažení 21 let (vizte § 6 písm. a) vyhlášky č. 16/2012 Sb.). Tento požadavek je dostatečně pokryt podmínkou pro získání řidičského oprávnění pro vozidla skupiny D stanovenou v § 83 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., neboť podle tohoto ustanovení je požadováno dosažení věku 24 let, přičemž ve stanovených výjimečných případech je tento požadavek zmírněn na 21, případně 23 let (vizte § 83 odst. 5 a 6 zákona č. 361/2000 Sb.).

Ve vztahu k požadovanému vzdělání vyžaduje ustanovení § 7 písm. b) vyhlášky č. 16/2012 Sb. pak pro žadatele o vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové pouze ukončené základní vzdělání, kdy tato podmínka nepředstavuje podle předkladatele žádnou významnou přidanou hodnotu.

Na předpoklad spolehlivosti k řízení drážního vozidla tak, jak je vymezena ustanovením § 46 zákona o dráhách, pak může být dle předkladatele rovněž rezignováno, neboť se jeví jako zcela postačující, pokud osoba hodlající řídit trolejbus naplní podmínku nezbytnou k udělení řidičského oprávnění pro vozidla skupiny D podle § 82 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb. (taková osoba nesmí být ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, být povinným v exekuci pozastavením řidičského oprávnění, být osobou, které bylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, ani osobou, která má v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů) a rovněž podle § 82 odst. 1 písm. h) téhož zákona (taková osoba nesmí vykonávat závazek zdržet se řízení motorových vozidel, ke kterému se zavázala pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání).

 Ve vztahu k podmínce zdravotní způsobilosti se pak jeví jako dostačující, pokud osoba hodlající řídit drážní vozidlo na dráze trolejbusové naplní požadavky ustanovení § 82 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., podle kterého žadatel o udělení řidičského oprávnění byl zdravotně způsobilý, když podmínky zdravotní způsobilosti pak pro řidiče motorových vozidel upravuje § 84 zákona č. 361/2000 Sb. a podrobněji též vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění pozdějších předpisů.

 Navrhuje se proto odstranit stávající stav, v němž osoby, které se hodlají stát řidičem trolejbusu, musí splnit dvě paralelní sady velmi obdobných podmínek k získání řidičského oprávnění pro vozidla skupiny D na jedné straně a průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové na straně druhé, což se jeví jako duplicitní a pro tyto osoby zcela nadbytečně zatěžující. Osoby, které se hodlají stát řidičem trolejbusu, sice budou i nadále muset získat jak řidičské oprávnění pro vozidla skupiny D podle zákona č. 361/2000 Sb., tak průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové podle zákona o dráhách, nicméně k získání zmíněného průkazu způsobilosti nebude nutné zvlášť prokazovat dosavadní požadavky obsažené v zákoně o dráhách a týkající se věku, dosaženého vzdělání, spolehlivosti a zdravotní způsobilosti žadatele. Zcela totiž postačí, že tyto osoby splní předepsané podmínky pro vydání řidičského oprávnění pro vozidla skupiny D a není tedy nezbytné tyto podmínky nadbytečně dublovat. Namísto požadavků kladených na věk, vzdělání, spolehlivost a zdravotní způsobilost žadatelů o vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze trolejbusové se v zákoně o dráhách výslovně zakotvuje požadavek, aby daná osoba byla držitelem řidičského oprávnění pro vozidla skupiny D.

**K bodu 15 (§ 45 odst. 6)**

Ustanovení § 45 odst. 6 návrhu zákona, podle něhož přezkoušení zdravotní způsobilosti osoby řídící drážní vozidlo na dráze trolejbusové drážní správní úřad nenařizuje, cílí k vyloučení aplikace § 45 odst. 4 a 5 téhož zákona, pokud jde o přezkušování zdravotní způsobilosti u osob řídících drážní vozidlo na dráze trolejbusové. Vzhledem k tomu, že podmínka zdravotní způsobilosti nebude nadále vyžadována ani pro přistoupení ke zkoušce, jejíž úspěšné složení je podmínkou pro vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla, nebude drážní správní úřad ani nařizovat přezkoušení zdravotní způsobilosti daných osob. V případě pochybností o zdravotní způsobilosti řidiče trolejbusu bude moci drážní správní úřad dát podnět příslušnému obecnímu úřadu s rozšířenou působností k zahájení řízení o podmínění řidičského oprávnění (ve smyslu § 93 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.) nebo odnětí řidičského oprávnění (ve smyslu § 94 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.). Tento postup však nemusí být v zákoně o dráhách normativně vyjádřen.

**K bodům 16 až 29 (§ 50 odst. 2 a 6, § 51 odst. 2, 9 a 10, § 52 odst. 1, 3, 6 a 14)**

V návaznosti na unijní i vnitrostátní právní úpravu nových povinností dopravců, vlastníků a provozovatelů dráhy, provozovatelů železniční stanice, prodejců jízdních a přepravních dokladů, provozovatelů cestovní kanceláře a provozovatelů cestovní agentury dochází k doplnění odpovídajících skutkových podstat přestupků.

Předkladatel vyhodnotil nezbytnost zakotvení skutkových podstat přestupků, které jsou obsaženy v předloženém návrhu zákona, podle Zásad tvorby právní úpravy přestupků. Na základě tohoto vyhodnocení dospěl k závěru, že nejsou k dispozici takové nástroje, které jsou k dosažení daného cíle stejně vhodné nebo vhodnější a které současně představují méně intenzivní zásah do právního postavení adresátů navrhované právní úpravy. Z tohoto důvodu je nutno vnímat zakotvení příslušných skutkových podstat přestupků v navrženém rozsahu a navržené podobě do zákona o dráhách za nezbytné.

Navržené změny (doplnění) zákona o dráhách v oblasti správního trestání souvisí předně s novými povinnostmi dopravců, provozovatelů dráhy, provozovatelů železniční stanice, prodejců jízdních a přepravních dokladů, provozovatelů cestovní kanceláře a provozovatelů cestovní agentury v oblasti ochrany práv cestujících v drážní dopravě. Tyto povinnosti vyplývají přímo z unijního práva, konkrétně z nařízení (EU) 2021/782. Předmětné změny též provádějí požadavek čl. 35 nařízení (EU) 2021/782, podle něhož Česká republika coby členský stát Evropské unie musí stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a přijmout veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce přitom musí být účinné, přiměřené a odrazující.

V obecné rovině se předkladatel na základě detailní analýzy jednotlivých ustanovení nařízení (EU) 2021/782 snažil postihnout všechna jednání dopravce, provozovatele dráhy, provozovatele železniční stanice, prodejce jízdních a přepravních dokladů, provozovatele cestovní kanceláře nebo provozovatele cestovní agentury, která jsou v rozporu s uvedeným nařízením. Výjimku tvoří ta jednání, která *a)* spočívají v povinnosti (většinou dopravce) poskytnout cestujícímu nebo jiné oprávněné osobě určité finanční plnění a zároveň *b)* unijní úprava neposkytuje dostatečně jednoznačná kritéria pro stanovení výše tohoto finančního plnění či jeho jiné aspekty (odkazujeme v této souvislosti například na čl. 32 přílohy I uvedeného nařízení, podle něhož náhrada škody zahrnuje přiměřené výdaje, které cestujícímu vznikly v souvislosti s přenocováním a informováním čekajících osob, nebo čl. 41 přílohy I uvedeného nařízení, podle něhož je dopravce při úplné nebo částečné ztrátě cestovního zavazadla povinen vyplatit odškodnění primárně ve výši prokázané utrpěné ztráty nebo škody). Jde o situace, v nichž je pro posouzení splnění podmínek konkrétního soukromoprávního nároku a odpovídající výše plnění (nejčastěji náhrady škody či jiné újmy) nezbytné posoudit v každém jednotlivém případě velmi individuálně okolnosti daného případu. Jde tedy o činnost, která je obvykle předmětem detailního dokazování ze strany soudu v rámci občanského soudního řízení. Takové činnosti by Drážní úřad, který bude přestupky projednávat, nebyl schopen, přinejmenším by pak postihování daných jednání předpokládající předchozí (značně složité) posouzení, zda byla či nebyla v konkrétním případě naplněna skutková podstata daného přestupku, tento správní úřad neúměrně zatěžovalo.

Nově zakotvené skutkové podstaty přestupků obsažené v návrhu zákona pak dále reagují na povinnost, která je nově ukládána vlastníku dráhy nebo její části, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny. Vlastník takové dráhy nebo její části musí zajistit, aby byly zachovány alespoň těleso, stavba a zařízení jejího železničního spodku. Návrh zákona rovněž stanoví povinnost vlastníku dráhy, v jejímž případě bylo rozhodnuto o obnovení provozuschopnosti a provozování, obnovit provozuschopnost nebo provozování dráhy ve stanovené lhůtě. Pro případ nesplnění těchto povinností vlastníka dráhy pak návrh zákona zakotvuje příslušné skutkové podstaty přestupků.

Ostatní zásahy do ustanovení v oblasti správního trestání, k nimž návrhem zákona dochází, představují pouze zpřesnění skutkových podstat stávajících, a to s ohledem na související změny ve formulaci odpovídajících primárních povinností.

V návaznosti na úpravy a doplnění skutkových podstat přestupků dochází rovněž ke stanovení správních trestů za jejich spáchání, včetně stanovení druhu sankcí a jejich výše.

U všech přestupků jsou stanoveny pouze horní hranice sazeb pokut. Horní hranice sazeb pokut odpovídá typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Správní tresty za přestupky jsou přitom doplňovány do již existujícího systému správních trestů a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupku.

Sazba pokuty ve výši 1 milion Kč se navrhuje v případě přestupků spočívajících v porušení některé z povinností dopravce, provozovatele dráhy, provozovatele železniční stanice, prodejce jízdních a přepravních dokladů, provozovatele cestovní kanceláře nebo provozovatele cestovní agentury, které vyplývají z nařízení (EU) 2021/782. Nově navrhovaná právní úprava přestupků v oblasti ochrany práv cestujících v drážní dopravě nahrazuje stávající katalog přestupků, jenž představoval implementaci nařízení (ES) 1371/2007, které bylo nahrazeno nařízením (EU) 2021/782. Pokud jde o výši horní hranice stanovených pokut, návrh zákona v tomto ohledu nic nemění, neboť všechna jednání, která budou v rozporu s nařízením (EU) 2021/782 a naplní některou ze skutkových podstat přestupků uvedených v § 52 odst. 6 návrh zákona, budou sankcionována ve stávajícím rámci sazby pokuty. Cestující je slabší stranou ve vztazích týkajících se přepravy, kdy k vynucení plnění povinností dopravců a dalších subjektů podílejících se na této přepravě je třeba stanovit takové sankce, které budou účinné a odrazující. Navrhované sankce byly předkladatelem zároveň vyhodnoceny jako přiměřené.

Za porušení povinnosti vlastníka dráhy nebo její části, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, zajistit, aby byly zachovány alespoň těleso, stavba a zařízení jejího železničního spodku, se stanoví sazba pokuty ve výši do 1 milionu Kč. Zachování tělesa, stavby a zařízení spodku dráhy jsou zásadním předpokladem pro možné budoucí obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy. Porušením uvedené povinnosti proto může být zásadně ohroženo možné budoucí obnovení provozu na předmětné dráze.

Za porušení povinnosti vlastníka dráhy nebo její části, v jejímž případě bylo rozhodnuto o obnovení provozuschopnosti a provozování, obnovit provozuschopnost nebo provozování dráhy ve stanovené lhůtě je stanovena sazba pokuty ve výši do 10 milionů Kč. Předkladatel při stanovení výše sazby pokuty v tomto případě vycházel z toho, že zákon o dráhách stanoví v případech obdobných jednání vlastníka dráhy nejvyšší možnou sazbu pokuty, tedy právě 10 milionů Kč (vizte sankci za jednání spočívající v tom, že vlastník dráhy nezajistí v rozporu s § 20 odst. 1 údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost nebo neumožní styk dráhy s jinými dráhami, nebo že nezajistí v rozporu s § 21 odst. 1 provozování dráhy). Nově zaváděná povinnost vlastníka dráhy navazuje na rozhodnutí drážního správního úřadu o tom, že provozuschopnost a provozování dráhy nebo její části, u níž došlo v minulosti k přerušení její provozuschopnosti a jejího provozování, bude obnovena. V takovém případě je třeba dostatečně razantním způsobem odradit vlastníka takové dráhy od jednání, které by spočívalo v tom, že provozuschopnost a provozování takové dráhy ve stanovené lhůtě neobnoví.

V obecné rovině lze konstatovat, že využita byla již zákonem o dráhách zavedená pásma výše pokut, nové pásmo výše pokut není návrhem zákona zaváděno. Shodná horní hranice výše pokuty je přitom v případě shodné skutkové podstaty nastavena jak pro fyzické, tak pro právnické osoby.

Zavedení správního trestu v podobě zákazu činnosti nebylo vyhodnoceno jako nezbytné.

Stanovené správní tresty, co do jejich druhu a rozpětí (výše), byly s ohledem na závažnost jednotlivých přestupků vyhodnoceny jako přiměřené. S ohledem na provedené úpravy dochází rovněž k provedení odpovídajících legislativně technických změn (doplnění odkazů na ustanovení obsahující nové skutkové podstaty v ustanoveních obsahujících výše sankcí).

**K bodu 31 (§ 66 odst. 1)**

Ve zmocňovacím ustanovení dochází k legislativně technické úpravě, pokud jde o odkaz na ustanovení § 45 odst. 7. Vzhledem k doplnění nového odstavce 6 do § 45 došlo k posunu následujících odstavců a zmocnění, které stanoví meze pro vydání prováděcího právního předpisu a které je nyní obsaženo v odstavci 7, je nově obsaženo v odstavci 8. Tuto změnu je třeba promítnout do zmocňovacího ustanovení v § 66 zákona o dráhách, což návrh zákona činí.

**K části druhé (změna přílohy č. 3 zákona o ochraně spotřebitele)**

Vzhledem k tomu, že nařízení (ES) 1371/2007 bylo nahrazeno novým nařízením (EU) 2021/782, dochází návrhem zákona k aktualizaci odkazu na relevantní přímo použitelný předpis Evropské unie v příloze č. 3 zákona č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, a to v části, v níž se vymezuje působnost Drážního úřadu coby příslušného orgánu k uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2394 ze dne 12. prosince 2017 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování právních předpisů na ochranu zájmů spotřebitelů a o zrušení nařízení (ES) č. 2006/2004.

**K části třetí (změna § 6 odst. 4 písm. g) zákona o inspekci práce)**

Ustanovení § 6 odst. 4 písm. g) zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, stanoví, že se působnost Státního úřadu inspekce práce a oblastních inspektorátů práce nevztahuje na kontrolované osoby v rozsahu, ve kterém u nich vykonávají dozor drážní správní úřady a Drážní inspekce.

 Zákonem č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, došlo v souladu se směrnicí 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, v platném znění, k odnětí působnosti Drážní inspekce k výkonu státního dozoru.

Důvodem byla skutečnost, že podle čl. 21 uvedené směrnice každý členský stát Evropské unie zajistí, aby vyšetřování nehod a mimořádných událostí podle čl. 19 prováděl stálý orgán, jehož členem je alespoň jedna odborně způsobilá osoba schopná v případě nehody nebo mimořádné události zastávat funkci pověřeného vyšetřovatele. Tento orgán je, pokud jde o organizaci, právní strukturu a rozhodování, nezávislý na jakémkoli provozovateli infrastruktury, železničním podniku, zpoplatňujícím orgánu, přidělovacím orgánu, oznámeném subjektu a na komkoli, jehož zájmy by mohly být v rozporu s úkoly, které jsou svěřeny inspekčnímu orgánu. Dále je funkčně nezávislý na bezpečnostním orgánu a na jakémkoli regulačním orgánu v odvětví železniční dopravy. Podle téhož ustanovení předmětné směrnice vykonává inspekční orgán své úkoly nezávisle na subjektech uvedených v odstavci 1 a jeho zaměstnancům musí být poskytnuto postavení, které jim poskytuje nezbytné záruky nezávislosti.

 Odnětí působnosti k výkonu státního dozoru Drážní inspekci však nebylo zohledněno v § 6 odst. 4 písm. g) zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce. Nyní předložený návrh zákona toto opomenutí napravuje a zmínku o Drážní inspekci z uvedeného ustanovení vypouští. Pro úplnost lze uvést, že přestože čl. 21 výše uvedené směrnice byl nahrazen právní úpravou obsaženou v čl. 22 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic, v platném znění, nedošlo k jeho podstatné reformulaci a důvody vedoucí k odnětí působnosti Drážní inspekce k výkonu státního dozoru platí nadále.

**K části čtvrté (účinnost)**

Navrhuje se stanovit účinnost návrhu zákona tak, aby byla zohledněna předpokládaná délka legislativního procesu. Datum účinnosti je navrhováno rovněž s ohledem na závazky vyplývající České republice z jejího členství v Evropské unii.

Naléhavým obecným zájmem odůvodňujícím odchylku od požadavku na jednotná data účinnosti právních předpisů, jenž stanoví § 3 odst. 3 zákona č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, ve znění pozdějších předpisů, ale rovněž § 9 odst. 2 zákona č. 222/2016 Sb., o Sbírce zákonů a mezinárodních smluv a o tvorbě právních předpisů vyhlašovaných ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv (zákon o Sbírce zákonů a mezinárodních smluv), ve znění pozdějších předpisů, který nabyde účinnosti 1. ledna 2023 (tedy ještě před předpokládaným nabytím účinnosti předloženého návrhu zákona), je zajištění včasného přijetí potřebné implementační právní úpravy ve vztahu k relevantnímu unijnímu předpisu. Nařízení (EU) 2021/782 se totiž dle svého čl. 41 použije právě od 7. června 2023.

Odložená účinnost se navrhuje ve vztahu k právní úpravě obsažené v novelizačním bodu 4 (§ 10a odst. 1), podle níž se doba, po kterou bylo provozování dráhy nebo její části omezeno jejím provozovatelem, do doby, která bude rozhodná pro posouzení naplnění podmínek pro povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, nezapočítává. Do dne nabytí takto odložené účinnosti této právní úpravy (tedy do dne 7. června 2026) bude platit, že se uvedené pravidlo neuplatní, bylo-li provozování dráhy nebo její části omezeno jejím provozovatelem z důvodu činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy. Po dočasnou dobu se totiž jeví jako opodstatněné přihlédnout k situaci, kdy provoz dráhy byl omezen z důvodu její opravy nebo údržby ve smyslu § 23b odst. 1 písm. a) zákona o dráhách (doposud nebylo možné využít institut přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy).