**Digitální automatické spřáhlo**

(dále též jen jako „DAS“)

Právní stanovisko ŽESNAD.CZ:

S ohledem na skutečnosti, sdělené během jednání k DAS dne 13. května 2022 na půdě MD ČR p. ing. Liborem Lochmanem, označujícím se za **CEE/SEE EDDP Ambassadora,**

považujeme za důležité upozornit v tuto chvíli alespoň na tyto zejména právní aspekty celého projektu:

1. **Financování DAS a netarifní překážka obchodu a ochrana hosp. soutěže**
2. Jedním z deklarovaných cílů zavádění DAS je zvýšeni konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy oproti silniční nákladní dopravě.
3. **Náklady na zavádění systému DAS tedy nebude možné v konečném důsledku promítat do ceny přepravních služeb.** Uvedené v zásadě znamená, že to nebudou moci být železniční dopravci, kdo ponese náklady na zavádění systému DAS, nýbrž v zásadě EU.
4. Tato podpora EU nesmí být ovšem v rozporu s čl. 107 SFEU (smlouvy o fungování EU)
5. Je to tedy **EU, kdo bude muset vytvořit příslušný dotační titul a alokovat odpovídající zdroje, za podmínky, že takový dotační titul nebude v rozporu s unijním právem.**
6. TSI mají podle odst. 10 preambule směrnice EP a Rady 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v EU (dále též jen jako „IOP směrnice“) posilovat konkurenceschopnost železniční dopravy otevřeným a konkurenceschopným trhem.
7. Případná ú**prava DAS v TSI tedy zejména nesmí představovat riziko snížení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy oproti silniční nákladní dopravě, a to ani zvýšením nákladů na instalaci DAS a jeho provoz, ani nekompatibilitou vozového parku či snížením již dosažené současné kompatibility spřáhlového a narážecího ústrojí koncepce hák-šroubovka-nárazníky.**
8. Z odst. 13 preambule IOP směrnice jako závazného výkladového pravidla se podává, že zavádění DAS se nesmí stát faktickým nástrojem narušení hospodářské soutěže, zejména ne cestou eliminace účastníků hospodářské soutěže (zejména malých a středních železničních podniků), pro které by DAS představovalo takovou zátěž, že by byly nuceny soutěž opustit, nebo by je zavádění DAS v soutěži znevýhodnilo.
9. **Úspěšné dokončení všech složek vývoje**
10. Velmi negativní zkušenosti v kauze nekovových brzdových špalíků typu LL nutí k adekvátní a mimořádné obezřetnosti i v případě eventuálního zavádění DAS.
11. Vývoj všech komponent systému DAS musí být v okamžiku spuštění provozu již po všech stránkách úspěšně dokončen včetně úspěšných výsledků všech příslušných testů a zkoušek.
12. **Z právního hlediska je nepřípustné, aby TSI ukládaly nebo umožňovaly užívání systému DAS, který by kvůli nedokončenému vývoji představoval ohrožení plynulé a/nebo bezpečné drážní dopravy.**
13. Úspěšné dokončení a otestování DAS představuje podmínku adekvátního zvážení nákladů a přínosů úpravy systému DAS v TSI podle čl. 5 odst. 3 IOP směrnice.
14. V rámci posuzování přínosů novelizace TSI bude komplexně zkoumán i deklarovaný přínos dekarbonizaci a soulad se zásadami Green Deal. Bude tedy nutné prokázat, že provozování DAS představuje dostatečně vysoké úspory emisí oproti provozování vozidel s konvenčním spřáhlem, tj. šroubovkou.
15. **K zavádění DAS tzv. „velkým třeskem“**
16. Pojmovou náležitostí veřejné nákladní dopravy, mimo jiné, je povinnost dopravce, „*přepravit věci, pokud lze přepravu provést dopravcem a zařízeními vyhovujícími obvyklým přepravním potřebám*“ (viz např. § 36 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů – dále též jen jako „ZoD“ nebo „zákon o dráhách“). **Dopravce ve veřejné dopravě tedy nemůže po relativně dlouhé plánované migrační období pro instalaci DAS odmítat přepravu s poukazem na skutečnost, že v jeden okamžik zavádí na všech vozidlech DAS.**
17. **Totéž mutatis mutandis platí pro neveřejnou nákladní dopravu stran plnění smluvních obchodních závazků dopravce vůči přepravcům.**
18. **Rovněž požadavek posílení konkurenceschopnosti železniční dopravy a ochrany hospodářské soutěže podle odst. 10 a 13 preambule IOP směrnice nedovolují ohrozit pozici železničních dopravců na trhu přepravních služeb tím, že po dobu několika týdnů nebudou reálně moci kvůli zavádění DAS velkým třeskem poskytovat své služby.**
19. Z předložené prezentace není zřejmá právní povaha středisek instalace DAS („DACcination centers“). Pokud by se mělo jednat o zařízení služeb, a tedy veřejně přístupná zařízení, pak by možnosti zavádění DAS „velkým třeskem“ byly výrazně limitovány právní úpravou zařízení služeb a možnostmi provozovatele takových středisek instalace DAS. Dopravci by tudíž neměli automatický nárok na užití kapacity středisek instalace kdykoliv a v maximálně možném rozsahu 24 hod. x 7 dnů, nehledě na problematiku koordinace vzájemně si konkurujících žádostí.
20. **Přechodná ustanovení případné novely TSI (WAG)**
21. Evropský zákonodárce vždy poskytl adresátům právní normy přechodná období a ustanovení, zohledňující dosavadní právní úpravu a stav (viz např. i čl. 8 odst. 1 nařízení Komise č. 321/2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES).
22. Není proto důvodné se domnívat, že by mohlo být legitimní vyloučit možnost paralelního využívání DAS a konvenčního spřáhla minimálně do konce odpisové lhůty těch vozidel, kde by instalace DAS nebyla ekonomicky racionální.
23. Ostatně např. i čl. 5 odst. 10 IOP směrnice předpokládá, že **při změně požadavků v rámci novelizace TSI, zajistí nové znění TSI kompatibilitu se subsystémy, které již byly uvedeny do provozu v souladu s předchozím zněním TSI.**
24. Rovněž z odst. 17 preambule IOP směrnice plyne, že **zavádění DAS by nemělo vyžadovat dodatečné náklady od dopravců, nýbrž by TSI měly zajistit zpětnou kompatibilitu DAS s konvenčním spřahovacím systémem, tj. šroubovkou.** To zjevně předpokládá právní možnost paralelního užívání konvenční šroubovky a DAS, minimálně do konce odpisového období vozidel vybavených šroubovkou v okamžiku účinnosti novely TSI upravující DAS.
25. **Jednotný železniční prostor a jeho hranice**
26. Není zřejmé, jak bude zajištěno provozování DAS ve vztahu k přepravě ze/do zemí mimo EU. Pokud bude systém DAS zaveden jako výhradní, pak v jednotném železničním prostoru nebude možné provozovat vozidla z/do nečlenských států.
27. Nutno také pečlivě analyzovat, zda mezinárodní dohody v oblasti železniční dopravy, jejichž stranami jsou i dopravci usazení v členských státech a/nebo členské státy a/nebo EU takový postup vůbec umožňují.
28. **DAS tedy nesmí představovat překážku v obchodu s třetími zeměmi a tak porušovat unijní cíle stanovené např. v čl. 206 a 207 SFEU.**
29. **Systém DAS současně nesmí ohrozit přeshraniční dopravu v rámci Unie.** Již v okamžiku posuzování konceptu DAS proto nelze rozdělovat jednotný železniční prostor na jakékoliv sektory, o nichž by se vedla oddělená jednání a které by měly mít případně odlišnou úpravu zavádění či fungování DAS.
30. **Taková úprava TSI, která by omezovala služby železniční dopravy se třetími zeměmi nebo v rámci Unie, by současně byla v rozporu s odst. 3 preambule IOP směrnice.**
31. **Působnost TSI a dotčené kategorie zařízení služeb**
32. Fungování DAS bude pravděpodobně vyžadovat nemalou součinnost přinejmenším s provozovateli nákladních terminálů, s provozovateli seřaďovacích nádraží a zařízení pro sestavování vlaků, včetně zařízení pro seřaďování a s provozovateli odstavných kolejí. Jedná se o zařízení služeb podle přílohy II. odst. 2 písm. b) až d) směrnice 2012/34, nikoliv o železniční infrastrukturu podle přílohy I. směrnice 2012/34.
33. Nařízení Komise č. 321/2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES (dále též jako „TSI WAG“) se týká subsystému kolejová vozidla, nikoliv subsystému infrastruktura. **Novelizací TSI WAG tudíž nemusí být dosaženo žádoucí úpravy ve vztahu k zařízením služeb podle přílohy II. odst. 2 písm. b) až d) směrnice 2012/34.**
34. S ohledem na definici subsystému infrastruktura v bodě 2.1. Přílohy II. IOP směrnice, resp. na definici i ostatních subsystému v bodě 2 Přílohy II. IOP směrnice **je přinejmenším velmi nejisté, zda některý ze subsystémů podle IOP směrnice zahrnuje zařízení služeb podle přílohy II. odst. 2 písm. b) až d) směrnice 2012/34.**
35. **Obecně tedy není doposud dostatečně jisté, zda novelizace jakýchkoliv TSI je způsobilá dosáhnout kompatibility zařízení služeb podle přílohy II. odst. 2 písm. b) až d) směrnice 2012/34 se systémem DAS.**
36. Z čl. 5 odst. 1 a 2 IOP směrnice plyne, že TSI přijímá Komise na základě návrhů Agentury EU pro železnice (dále též jen jako „ERA“), nikoliv členské státy EU. Postoj členských států k obsahu TSI tudíž nemůže být rozhodující. Členské státy toliko poskytují Komisi, resp. ERA potřebné údaje podle čl. 5 odst. 3 IOP směrnice. ERA při legislativním procesu konzultuje podle čl. 5 odst. 7 IOP směrnice sdružení a subjekty zastupující uživatele. Je proto žádoucí, ab jak **ŽESNAD.CZ, tak jeho členové, byli takovými subjekty, jež se budou moci k příslušné novelizaci TSI týkající se DAS, i jiných novelizací týkajících se nákladní dopravy.**
37. **ŽESNAD.CZ a jeho členové by měli současně sladit svůj postup s organizacemi zákazníků nákladní dopravy, se kterými se podle čl. 7 nařízení EP a Rady 2016/796 o Agentuře EU pro železnice a podle čl. 5 odst. 8 IOP směrnice vedou konzultace o novelizaci TSI.**
38. **Princip subsidiarity**
39. V předložené prezentaci, ani v jiných dokumentech nebylo zatím nijak prokázáno, že úprava DSA cestou IOP směrnice, resp. TSI je nezbytná a že by deklarovaných cílů nebylo možné dosáhnout stejně efektivně nebo i efektivněji jinak, a proto je nutná novelizace TSI. Není tedy zřejmé, zda by úprava DSA v TSI byla v souladu s principem subsidiarity.
40. **Nutno tudíž prokázat, že cílů sledovaných úpravou DSA v TSI by nebylo možné stejně dobře nebo lépe dosáhnout jinak, např. cestou technických dohod mezi dopravci podle čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení Rady (ES) č. 169/2009** o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách.

pro ŽESNAD.CZ

zpracoval Mgr. Tomáš Tyll, advokát 18/VI/2022