**IV.**

**Důvodová zpráva**

**I. Obecná část**

Mezi léty 2013 až 2016 byl orgány Evropské unie projednán a přijat tzv. čtvrtý železniční balíček, který tvoří 6 základních právních předpisů Evropského parlamentu a Rady. V nejobecnější rovině lze konstatovat, že tyto předpisy sledují cíl spočívající v revitalizaci železničního sektoru a ve zvýšení jeho konkurenceschopnosti ve srovnání s jinými druhy dopravy. Předmětné předpisy lze zařadit z hlediska postupu jejich projednávání a věcného obsahu do dvou „pilířů“, a to do pilíře technického a tržního. Předložený návrh zákona je zaměřen na implementaci předpisů tzv. technického pilíře čtvrtého železničního balíčku. Návrh zákona zaměřený na implementaci předpisů tzv. tržního pilíře čtvrtého železničního balíčku nyní předkládaný návrh zákona předcházel (přijatý jako zákon č. 367/2019 Sb.), a to s ohledem na kratší implementační lhůty obsažené v příslušných unijních předpisech.

Pokud jde o předpisy technického pilíře, Česká republika využila oprávnění přiznaného příslušnými unijními směrnicemi prodloužit transpoziční lhůtu do 16. června 2020.

Hlavním cílem předkládaného návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, (dále také „návrh zákona“) je provést transpozici

– směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (dále jen „směrnice o interoperabilitě“) a

* směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (dále jen „směrnice o bezpečnosti“).

Oba unijní předpisy tvoří součást technického pilíře čtvrtého železničního balíčku.

K uvedeným předpisům Evropské unie byla přijata celá řada prováděcích aktů, z nichž převážná většina představuje předpisy závazné a přímo použitelné. Transpoziční právní úpravu, která je stěžejním předmětem předloženého návrhu zákona, je tedy nutno vnímat v její úzké provázanosti a komplexnosti s úpravou obsaženou v relevantních přímo použitelných předpisech Evropské unie, na něž návrh zákona na řadě míst odkazuje (identifikace těchto předpisů je obsažena v kapitole E) této důvodové zprávy).

S ohledem na závazky České republiky vyplývající z výše uvedených předpisů práva Evropské unie a stanovenou transpoziční lhůtu bude Ministerstvo dopravy v rámci legislativního procesu prosazovat ponechání této legislativní předlohy v navrženém rozsahu.

**Hodnocení dopadů regulace (RIA)**

Hodnocení dopadů regulace nebylo u tohoto návrhu zákona prováděno, a to v souladu s Plánem legislativních prací vlády na rok 2019, který u příslušného úkolu stanoví, že se hodnocení dopadů regulace neprovede.

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

*Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k směrnici o interoperabilitě*

Směrnice o interoperabilitě nahrazuje směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (dále jen „směrnice 2008/57/ES“), která byla několikrát podstatně měněna. Cílem nové směrnice je uceleněji a přehledněji vymezit podmínky celkové kompatibility železničního systému Evropské unie, usnadnit, zlepšit a rozvíjet služby železniční dopravy v Evropské unii a přispět k dokončení jednotného evropského železničního prostoru a postupného dosažení jednotného trhu. Za tím účelem směrnice stanoví podmínky týkající se navrhování, výroby, výstavby, uvedení na trh a do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby součástí tohoto systému a rovněž podmínky odborné způsobilosti, ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců podílejících se na provozu a údržbě tohoto systému.

Součásti železničního systému Evropské unie, na které se směrnice o interoperabilitě vztahuje, tvoří jednak síť (dráhy) a železniční vozidla, přičemž tyto základní součásti jsou dále právem Evropské unie rozlišovány na subsystémy a prvky interoperability. Prvky interoperability jsou součásti subsystému, na kterých závisí dosažení technické a provozní propojenosti drah v Evropské unii a na nich provozovaných drážních vozidel. Subsystémy jsou směrnicí o interoperabilitě dále členěny (viz příloha III uvedené směrnice) na subsystémy strukturální a funkční. Směrnice o interoperabilitě klade požadavky na subsystémy především ve strukturální oblasti, přičemž tyto subsystémy je možno dále rozlišovat na subsystémy tvořící dráhu (ve smyslu směrnice „pevná zařízení“), a subsystémy vztahující se k vozidlům. Subsystémy tvořícími dráhu jsou pak subsystém infrastruktura, energie a traťové řízení a zabezpečení. Subsystémy vztahujícími se k vozidlům jsou subsystémy kolejová vozidla a palubní řízení a zabezpečení.

Ve vztahu k subsystémům tvořícím dráhu směrnice stanoví podmínky pro jejich uvedení do provozu. Ve vztahu k prvkům interoperability a subsystémům vztahujícím se k vozidlům, jakož i k vozidlům samotným, pak směrnice stanoví podmínky pro jejich uvedení na trh. Podmínkou pro uvedení prvku interoperability, subsystému vztahujícího se k vozidlu, a vozidla samotného na trh anebo pro uvedení subsystému tvořícího dráhu do provozu je splnění základních požadavků stanovených uvedenou směrnicí (viz příloha III uvedené směrnice), přičemž tyto základní požadavky jsou dále podrobně rozvedeny přímo použitelnými předpisy označenými jako technické specifikace pro interoperabilitu (jedná se o značné množství předpisů týkajících se různých součástí železničního systému). Směrnice rovněž stanoví způsob prokazování splnění stanovených základních požadavků prvkem interoperability nebo subsystémem a postupy pro posuzování souladu s těmito požadavky.

Stávající vnitrostátní právní úprava požadavků na součásti interoperability (nynější právní úprava nepoužívá slovní spojení „prvky interoperability“) a na subsystémy tvořící dráhu a vztahující se k drážním vozidlům, tedy součásti železničního systému Evropské unie (ve smyslu směrnice o interoperabilitě), je obsažena

– v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“),

– ve vyhlášce č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů,

– v zákoně č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,

– v nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů.

Na úrovni zákona o dráhách je základní právní rámec požadavků směřujících k zajištění provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, potažmo požadavků na součásti interoperability a subsystémy, obsažen v části sedmé (Provozní a technická propojenost evropského železničního systému), v § 49a a násl. Zákon o dráhách v této části stanoví předně povinnost vlastníka a provozovatele dráhy, která je součástí evropského železničního systému, zajistit při stavbě nebo modernizaci dráhy, při jejím uvedení do užívání, provozování a údržbě dodržení základních požadavků na konstrukční a provozní podmínky a dodržení technických specifikací propojenosti. Zákon o dráhách na tomto místě rovněž stanoví podmínky pro vydání kolaudačního rozhodnutí k užívání nově budované nebo modernizované dráhy, povinnost výrobce drážních vozidel a výrobce určených technických zařízení zajistit, aby konstrukce a technický stav drážních vozidel a určených technických zařízení dráhy, která jsou nebo se stanou součástí evropského železničního systému, splňovaly základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti. Zakotvena je dále povinnost dopravce provozovat drážní dopravu na dráze, která je nebo se stane součástí evropského železničního systému, pouze drážním vozidlem, které splňuje základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti (stanoveny jsou i případy, kdy nemusí být dodrženy technické specifikace pro interoperabilitu). Uvedená část zákona o dráhách zakotvuje dále působnost Drážního úřadu vést registr jednotlivých součástí subsystémů nově budovaných nebo modernizovaných drah zařazených do evropského železničního systému a registr drážních vozidel a některé aspekty výkonu státního dozoru Drážním úřadem v této oblasti včetně možnosti přijmout ochranná opatření v případě zjištění porušení zákona. Pokud jde o vymezení součástí interoperability a subsystémů (zákon zde nesprávně používá pouze slovního spojení „strukturální a provozní subsystémy“) a vymezení základních požadavků na jejich konstrukční a provozní vlastnosti (zákon zde nesprávně používá slova „podmínky“), obsahuje zákon o dráhách ve svém ustanovení § 49a odst. 4 zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu.

Na tuto zákonnou úpravu pak navazuje prováděcí právní předpis, jímž je vyhláška č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů. Tato vyhláška upravuje technické požadavky na součásti interoperability a subsystémy evropského železničního systému, základní požadavky na jejich konstrukční a provozní vlastnosti a dále upravuje způsob vedení registrů součástí subsystémů a údaje v nich stanovené.

Rámcová pravidla relevantní pro oblast posuzování shody výše zmíněných součástí železničního systému Evropské unie upravuje zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 22/1997 Sb.“). Klíčový je přitom prováděcí právní předpis k tomuto zákonu implementující obecné zákonné požadavky, jímž je nařízení vlády č. 133/2005 Sb. Uvedené nařízení vlády upravuje jednak technické požadavky na součásti interoperability a subsystémy ve vztahu k jejich uvedení na trh a do provozu a rovněž podmínky pro pověření právnické osoby k činnostem při posuzování shody stanovených výrobků a jejich vhodnosti pro použití.

S ohledem na významné posuny v unijním právu, zejména ve vztahu k postupnému upřesňování pravidel platných pro volný pohyb výrobků, došlo k přijetí tzv. nového legislativního rámce (NLF – New Legislation Framework) pro jednotlivé výrobky jako celek. V návaznosti na to došlo k přijetí nové zákonné úpravy v podobě zákona č. 90/2016 Sb., o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování shody“), který tvoří společný vnitrostátní právní rámec pro posuzování shody vybraných výrobků. Ustanovení jednotlivých směrnic upravujících technické požadavky pro konkrétní výrobky jsou pak v návaznosti na zákon o posuzování shody transponována v nařízeních vlády vydaných k jeho provedení.

Zároveň došlo, jak již bylo shora uvedeno, ke změně úpravy obsahující požadavky na součásti interoperability (prvky interoperability) a subsystémy coby součásti evropského železničního systému a na postup při posuzování splnění těchto požadavků na úrovni práva Evropské unie, konkrétně k nahrazení směrnice 2008/57/ES novou směrnicí o interoperabilitě. Směrnice o interoperabilitě stanoví technické požadavky na jednotlivé součásti železničního systému Evropské unie (sítě, vozidla a prvky interoperability a subsystémy je tvořící), podrobná pravidla pro postup posuzování jejich shody s těmito technickými požadavky, procesy schvalování jejich uvádění na trh či do provozu, podmínky pro jejich provozování, postupy při zjištění nesouladu se stanovenými požadavky, postavení a činnosti oznámených a určených subjektů a požadavky na registry infrastruktury, registry vozidel a registry povolených typů vozidel.

Oproti směrnici 2008/57/ES přitom směrnice o interoperabilitě přináší několik zásadních změn unijní právní úpravy v této oblasti, mezi něž lze řadit

– paušální rozšíření působnosti směrnice o interoperabilitě nad rámec transevropského konvenčního a vysokorychlostního železničního systému dle původního rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (byť již k dílčímu rozšiřování působnosti technických specifikací pro interoperabilitu postupně docházelo),

– další omezování uplatňování technických a bezpečnostních požadavků stanovených členskými státy ve prospěch technických specifikací pro interoperabilitu, kdy se zavádí zvláštní notifikační proces návrhů a nově přijatých vnitrostátních předpisů v této oblasti vůči Evropské komisi,

– nový typ povolení, jenž doposud unijní právo nepředepisovalo, o jehož vydání rozhoduje Agentura Evropské unie pro železnice, za účelem zajištění souladu evropského systému řízení železničního provozu s platnými technickými specifikacemi a jeho interoperability v Evropské unii,

– změna koncepce ve vztahu k povolování vozidel, kdy doposud unijní právo předpokládalo, že se povoluje uvedení vozidla do provozu, zatímco nově bude předmětem povolování jeho uvedení na trh, čímž bude umožněno snadnější obchodování s vozidly v rámci Evropské unie a dojde ke snížení administrativní zátěže dotčených subjektů,

– nově bude povolení k uvedení vozidla na trh nebo povolení typu vozidla vydáváno Agenturou Evropské unie pro železnice, přičemž vnitrostátní bezpečnostní orgán bude tato povolení vydávat pouze, pokud bude zamýšlená oblast provozu vozidla omezena na území jednoho členského státu,

– stanovení nových podrobných pravidel upravujících postavení a činnosti oznámených a určených subjektů, které provádějí posuzování shody,

– postupné nahrazení vnitrostátních registrů infrastruktury a vozidel registry spravovanými Agenturou Evropské unie pro železnice.

Je nutno konstatovat, že vnitrostátní právní úprava aktuální požadavky práva Evropské unie, a to jak pokud jde o společný právní rámec pro posuzování shody vybraných výrobků, tak pokud jde o konkrétní požadavky kladené právem Evropské unie na součásti evropského železničního systému a související postupy, dostatečně nereflektuje, je tedy nedostačující a je nutno ji zásadně upravit a doplnit.

Zvláště je pak nutno zmínit, že právem Evropské unie předvídané procesy rozhodování vnitrostátních orgánů členských států se v dané oblasti (interoperabilita železničního systému Evropské unie) zároveň vyznačují řadou specifik, zejména pokud jde o opravné prostředky proti rozhodnutím, ale i v jiných aspektech (např. lhůty pro vydání rozhodnutí), které stávající vnitrostátní právní úprava nijak neřeší, které se vymykají obecné právní úpravě obsažené ve správním řádu a které je tak nezbytné zohlednit.

*Zhodnocení platného právního stavu ve vztahu k směrnici o bezpečnosti*

Cílem směrnice o bezpečnosti je zajistit rozvoj a zvyšování bezpečnosti železničního systému Evropské unie a zlepšit přístup k trhu služeb železniční dopravy. Za tímto účelem musí členské státy Evropské unie jednak zřídit vnitrostátní bezpečnostní orgán a inspekční orgán pro vyšetřování nehod a mimořádných událostí a dále v souladu s uvedenou směrnicí vymezit odpovědnost (povinnosti) provozovatelů drah a drážní dopravy a stanovit zásady pro vydávání, obnovování, změnu, omezování a odebírání osvědčení o bezpečnosti dopravce a schválení provozovatele drah z hlediska bezpečnosti.

Ve vztahu k požadovanému zřízení vnitrostátního bezpečnostního orgánu a inspekčního orgánu pro vyšetřování nehod a mimořádných událostí lze stávající právní úpravu obsaženou v zákoně o dráhách považovat za dostatečnou. Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je ve smyslu § 55 odst. 1 zákona o dráhách Drážní úřad, který byl zřízen na základě § 53 odst. 1 téhož zákona. Inspekčním orgánem pro vyšetřování nehod a mimořádných událostí je pak podle § 53b zákona o dráhách Drážní inspekce, která byla zřízena podle § 53a odst. 1 téhož zákona.

Z hlediska požadavků směrnice o bezpečnosti vztahujících se k vymezení odpovědnosti provozovatelů drah a drážní dopravy a stanovení zásad pro vydávání, obnovování, změnu, omezování a odebírání osvědčení o bezpečnosti dopravce a schválení provozovatele drah z hlediska bezpečnosti však stávající právní úpravu nelze považovat za vyhovující.

Povinnosti provozovatele dráhy jsou obsaženy v § 22 zákona o dráhách. Podle § 22 odst. 2 uvedeného zákona je provozovatel dráhy mimo jiné povinen zavést systém zajišťování bezpečnosti a zajistit jeho dodržování. Prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy jsou stanoveny prováděcím právním předpisem (viz § 22 odst. 3 zákona o dráhách). Stávající právní úprava nezohledňuje veškeré požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy tak, jak jsou obsaženy jednak ve směrnici o bezpečnosti, jednak rozvedeny a upřesněny přímo použitelným předpisem Evropské unie, jímž je nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010 (dále jen „nařízení (EU) 2018/762“). Ustanovení obsahující povinnosti provozovatele dráhy rovněž neobsahuje řadu dalších povinností kladených na provozovatele infrastruktury uvedenou směrnicí, zejména analyzovat, hodnotit a usměrňovat rizika podle stanovených metod, přijmout nezbytná bezpečnostní opatření a (smluvně) zajistit přijetí těchto opatření i ze strany osob, jejichž činnost může mít dopad na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Termín pro předložení výroční zprávy o bezpečnosti provozování dráhy provozovatelem dráhy, stanovený v § 22 odst. 2 písm. e) zákona o dráhách na 30. června kalendářního roku, neodpovídá požadavku směrnice o bezpečnosti, která požaduje tuto zprávu předložit do 31. května kalendářního roku.

V případě povinností dopravce je stávající právní úprava, která je obsažena v § 35 zákona o dráhách, obdobná a tudíž je z obdobných důvodů nedostatečná a nevyhovující.

Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy je upraveno v ustanovení § 23a zákona o dráhách. Stávající právní úprava předně neodpovídá veškerým požadavkům vyplývajícím z práva Evropské unie. Neobsahuje zejména právem Evropské unie předvídanou možnost omezení osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy v případě, nesplňuje-li provozovatel dráhy podmínky pro jeho vydání, ale pouze odnětí tohoto osvědčení, nestanoví žádnou speciální lhůtu pro vydání tohoto osvědčení (vychází se tedy z obecné lhůty dané správním řádem) a neobsahuje ani zvláštní postup drážního správního úřadu coby vnitrostátního bezpečnostního orgánu pro případ podstatné změny právního rámce, v němž bylo osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy vydáno. Uvedené ustanovení zákona o dráhách je rovněž nevhodně formulováno, neboť skutečnosti, které se podle § 23a odst. 3 zákona o dráhách osvědčením o bezpečnosti provozovatele dráhy dokládají, jsou ve své podstatě podmínkami pro vydání rozhodnutí o osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a tato skutečnost by měla z právní úpravy jednoznačně vyplývat. Dané ustanovení rovněž obsahuje nadbytečnou (duplicitní úpravu), a to ve svém odstavci 1, podle kterého provozovatel dráhy musí mít ke dni zahájení provozování dráhy celostátní nebo regionální osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Tato skutečnost je ovšem jakožto podmínka pro provozování dráhy obsažena již v ustanovení § 11 odst. 1 zákona o dráhách. Předmětné ustanovení rovněž zmocňuje k vydání prováděcího právního předpisu, který stanoví náležitosti žádosti o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy, což je nepřípustné, neboť náležitosti žádosti musí být upraveny na úrovni zákona.

Osvědčení dopravce je upraveno v § 34h zákona o dráhách. I tato úprava je z hlediska požadavků práva Evropské unie zcela nevyhovující. Zatímco směrnice o bezpečnosti předpokládá, že osvědčení dopravce bude vydáváno ve vymezených případech Agenturou Evropské unie pro železnice, je působnost k jeho vydávání na úrovni vnitrostátního práva svěřena pouze vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu (drážnímu správnímu úřadu). Stávající právní úpravou nejsou naplněny ani požadavky kladené směrnicí o bezpečnosti na samotný proces vydávání osvědčení dopravce, včetně specifických požadavků kladených na přezkum rozhodnutí. Nedostatečnou se platná právní úprava jeví i ve vztahu k právem Evropské unie předvídané možnosti změnit, omezit či odejmout osvědčení dopravce (zákon o dráhách předvídá pouze možnost odejmout toto osvědčení). Konečně dané ustanovení zákona o dráhách neodpovídá úpravě obsažené ve směrnici o bezpečnosti, pokud jde o notifikační povinnost drážního správního úřadu o vydání nebo změně osvědčení dopravce anebo o omezení či odnětí osvědčení dopravce, neboť na úrovni práva Evropské unie dochází mimo jiné ke změně lhůty pro splnění této notifikační povinnosti.

Směrnice o bezpečnosti stanoví dále podrobná pravidla pro údržbu vozidel, kdy se předpokládá, že každému vozidlu bude přidělen subjekt odpovědný za údržbu a tento subjekt bude zapsán v registru vozidel. Způsobilost subjektu odpovědného za údržbu provádět tuto činnost řádně má být ověřena vnitrostátním bezpečnostním orgánem, což bude dokládáno osvědčením subjektu odpovědného za údržbu, popřípadě jednotným osvědčením o bezpečnosti.

Právní úprava šetření příčin mimořádných událostí je obsažena v § 49 zákona o dráhách, pokud jde o vymezení pojmu mimořádné události a povinností provozovatele dráhy a dopravce souvisejících se šetřením příčin mimořádných událostí, a dále v § 53b a násl. zákona o dráhách, pokud jde o působnost Drážní inspekce šetřit příčiny mimořádných událostí, oprávnění inspektorů Drážní inspekce při šetření příčin mimořádných událostí a postup Drážní inspekce při šetření příčin mimořádných událostí. Stávající právní úprava zcela neodpovídá požadavkům obsaženým ve směrnici o bezpečnosti, zejména pokud jde o lhůtu, v níž má inspekční orgán zpracovat závěrečnou zprávu o výsledcích šetření, vymezení okruhu subjektů, jimž se závěrečná zpráva zasílá či vymezení okruhu subjektů, od nichž má inspekční orgán přijímat a zohledňovat podněty k šetření. Platná právní úprava rovněž nezakotvuje povinnost Drážní inspekce zpracovat a zveřejnit prozatímní informace z šetření v případě, že závěrečnou zprávu není možno zpracovat ve stanovené lhůtě. Ve srovnání s ostatními shora uvedenými oblastmi však stávající úprava vykazuje spíše dílčí nedostatky, které je nutno v souladu s požadavky práva Evropské unie upravit (jde tudíž v tomto případě pouze o dílčí doplnění stávající právní úpravy).

Směrnice o bezpečnosti požaduje, aby příslušné orgány určené členskými státy zajistily sledování dodržování použitelných pravidel týkajících se pracovní doby, *doby řízení* a doby odpočinku strojvedoucích. Stávající právní úprava těchto otázek je obsažena v obecných právních předpisech, kterými jsou zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, a zejména nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení vlády č. 589/2006 Sb.“). Maximální pracovní doba zaměstnanců v drážní dopravě je uvedeným nařízením vlády stanovena ve vztahu k (jednomu) zaměstnavateli (stanoví se maximální délka směny a minimální doba odpočinku) a neřeší tak v praxi existující případy, kdy strojvedoucí vykonávají práci pro více dopravců, přičemž ačkoliv ve vztahu k jednomu zaměstnavateli (dopravci) stanovenou maximální délku směny zakotvenou v uvedeném nařízení vlády dodrží, dochází bezprostředně či v krátkém časovém intervalu od ukončení směny pro prvního dopravce k řízení drážního vozidla pro jiného dopravce. Mimořádné události na železnici, ke kterým v poslední době došlo, si vyžádaly potřebu doplnění pravidel pro efektivnější sledování dodržování doby řízení drážních vozidel.

Směrnice o bezpečnosti požaduje, aby zaměstnanci železničních podniků a provozovatelů infrastruktury spadající do její působnosti, kteří plní rozhodující úkoly týkající se bezpečnosti, absolvovali potřebná školení. Právo Evropské unie v této souvislosti rovněž stanoví zaměření těchto školení a požadavky na subjekty, které tato školení poskytují. Předchozí právní úprava obsažená v § 46s zákona o dráhách obsahuje požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců zajišťujících provozování dráhy a drážní dopravy, nicméně tuto právní úpravu nelze považovat za vyhovující, a to nejen ve vztahu k požadavkům vyplývajícím ze směrnice o bezpečnosti. Ustanovení § 46s zákona bylo do zákona o dráhách vloženo na základě pozměňovacího návrhu a bylo zrušeno předcházející novelou zákona o dráhách (zákon č. 367/2019 Sb.), neboť bylo v jeho tehdejším rozsahu (vztahuje se na zaměstnance všech drah) nadbytečné a v některých ohledech i duplicitní k povinnostem provozovatelů dráhy i dopravců již zakotvených zákonem. Tuto rušenou právní úpravu je nicméně nutno nahradit právní úpravou novou, která bude odpovídat všem požadavkům vyplývajícím ze směrnice o bezpečnosti a bude se vztahovat pouze na zaměstnance vykonávající činnost na dráhách spadajících do její působnosti.

I na tomto místě je nutno doplnit, že právem Evropské unie předvídané procesy rozhodování vnitrostátních orgánů členských států se v dané oblasti (bezpečnost provozování infrastruktury a železniční dopravy v Evropské unii) zároveň vyznačují řadou specifik, zejména pokud jde o opravné prostředky proti rozhodnutím, ale i v jiných aspektech (např. lhůty pro vydání rozhodnutí), které stávající právní úprava nijak neřeší, které se vymykají obecné právní úpravě obsažené ve správním řádu a které je tak nezbytné zohlednit.

# 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**

*Transpozice směrnice o interoperabilitě*

Předně je třeba uvést, že směrnice o interoperabilitě umožňuje vyloučit ze své působnosti infrastrukturu vymezenou v jejím článku 1 odst. 4 (železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, včetně vedlejších kolejí, používanou jejím vlastníkem nebo provozovatelem pro účely jejich nákladní dopravy či osobní dopravy pro nekomerční účely a vozidla používaná výlučně na této infrastruktuře – viz písmeno a) uvedeného ustanovení a infrastrukturu a vozidla vyhrazené výlučně pro místní, historické nebo turistické využití – viz písmeno b) uvedeného ustanovení). Této možnosti se Česká republika rozhodla využít, přičemž v souladu s uvedenými ustanoveními bude transpoziční právní úprava vztažena pouze na dráhy celostátní a regionální a na drážní vozidla provozovaná na těchto dráhách. Zároveň došlo k využití možnosti vynětí historických vozidel z působnosti směrnice o interoperabilitě.

Vzhledem ke značným specifikům obsaženým ve směrnici o interoperabilitě (včetně všech na tuto směrnici navazujících předpisů práva Evropské unie) ve vztahu k obecné právní úpravě podmínek pro uvádění výrobků na trh, popřípadě do provozu, posuzování shody výrobků a požadavků na tyto výrobky obsažené v zákoně o posuzování shody, se předkladatel návrhu zákona rozhodl upravit požadavky na prvky interoperability a subsystémy, posuzování shody s těmito požadavky a podmínky pro jejich uvádění na trh či do provozu, včetně souvisejících správních řízení, přímo v zákoně o dráhách. Obecné právní úpravy obsažené v zákoně o posuzování shody pak bylo částečně, i když ve značné míře, využito, pouze pokud jde o samotné subjekty posuzování shody, postup v řízení o jejich oznámení, postupy oznámených subjektů při samotném provádění posuzování shody, ale i při zjištění nesplnění stanovených požadavků, informační povinnost oznámeného subjektu a kontrolu oznámených subjektů. Rovněž v této oblasti však bylo nutno zároveň speciálně od obecné úpravy obsažené v zákoně o posuzování shody zakotvit právem Evropské unie předvídaná specifika na úrovni zákona o dráhách. Vedle oznámených subjektů, jejichž právní úprava je obsažena v zákoně o posuzování shody a na kterou bude zákon o dráhách odkazovat, je nutno ve vnitrostátní právní úpravě stanovit pravidla týkající se určených subjektů. Zatímco oznámené subjekty však budou posuzovat prvky interoperability a subsystémy z hlediska jejich souladu s předpisy Evropské unie, zejména s technickými specifikacemi pro interoperabilitu, určené subjekty budou posuzovat soulad subsystémů s vnitrostátními předpisy. Směrnice o interoperabilitě předvídá i v případě určených subjektů, že budou oznámeny ze strany členského státu Evropské komisi a ostatním členským státům a stanoví rovněž požadavky na tyto subjekty a jejich povinnosti. I v případě určených subjektů bylo v částečném rozsahu využito právní úpravy týkající se oznámených subjektů, která je obsažena v zákoně o posuzování shody, na níž je v příslušných částech navrhované právní úpravy odkazováno, se současnou úpravou právem Evropské unie vyžadovaných specifik.

*Prvky interoperability*

V případě prvků interoperability je právo Evropské unie založeno na principu podmínek pro jejich uvedení na trh. Návrh zákona tak v souladu s tímto principem předně stanoví podmínky pro uvedení prvku interoperability na trh. Na trh bude moci být uveden pouze takový prvek interoperability, který splňuje stanovené základní požadavky, přičemž splnění těchto požadavků bude prokazováno ES prohlášením o shodě nebo vhodnosti pro použití vypracovaným výrobcem nebo jeho zplnomocněným zástupcem. Zákon rovněž stanoví podmínky, kdy bude možno ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití vypracovat (u prvku interoperability bude muset být naplněno, že splňuje pro něj stanovené požadavky, a bude muset být dodržen rovněž stanovený postup posouzení shody nebo vhodnosti pro použití). V případech stanovených právem Evropské unie bude posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvku interoperability provádět oznámený subjekt. Ten v případě splnění stanovených požadavků vydá k posuzovanému prvku interoperability certifikát. Návrh zákona dále stanoví vzor a přílohy ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití a jeho přílohy, resp. v tomto ohledu odkazuje na přímo použitelný předpis Evropské unie tento vzor upravující. Návrh zákona rovněž stanoví opatření, která přijme drážní správní úřad v případě zjištění, že k prvku interoperability nebylo ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití vypracováno v souladu se stanovenými podmínkami nebo že prvek interoperability nesplňuje základní požadavky.

*Subsystémy*

Právní úprava obsažená v návrhu zákona a vztahující se k subsystémům dopadá takřka výlučně (až na výjimku popsanou níže ve zvláštní části této důvodové zprávy – viz odůvodnění k ustanovení § 2) na subsystémy v tzv. strukturální oblasti (ve smyslu přílohy II písm. a) směrnice o interoperabilitě). Příslušné předpisy Evropské unie, k jejichž implementaci návrhem zákona dochází, se totiž právě na tuto kategorii subsystémů zaměřují a obsahují ve vztahu k nim řadu požadavků.

V případě subsystémů je třeba rozlišovat mezi subsystémy tvořícími dráhu (subsystém infrastruktura, energie a traťové řízení a zabezpečení) a subsystémy vztahujícími se k vozidlům (subsystém kolejové vozidlo a palubní řízení a zabezpečení). Zatímco v případě subsystému tvořícího dráhu bude návrh zákona v souladu se směrnicí o interoperabilitě upravovat podmínky pro uvedení do provozu, v případě subsystému vztahujícího se k vozidlu bude návrh zákona (rovněž v souladu se směrnicí o interoperabilitě) upravovat podmínky pro uvedení na trh.

V případě všech subsystémů však v obecné rovině bude muset být naplněno, že splňují základní požadavky. Splnění základních požadavků se bude prokazovat ES prohlášením o ověření vypracovaným zadavatelem, výrobcem nebo jejich zplnomocněným zástupcem. Návrh zákona stanoví podmínky, za nichž bude moci být ES prohlášení o ověření vypracováno. Subsystém bude muset splňovat požadavky stanovené technickou specifikací pro interoperabilitu, v zákonem stanovených a právem Evropské unie předvídaných případech vnitrostátní (prováděcí) právní úpravou, a při posuzování splnění těchto požadavků bude muset být dodržen stanovený postup (ES ověření).

V souladu se směrnicí o interoperabilitě návrh zákona upravuje případy (výjimky), kdy se technická specifikace pro interoperabilitu nepoužije. V některých případech návrh zákona ukládá notifikační povinnost, kdy bude třeba neuplatnění technické specifikace pro interoperabilitu oznámit drážnímu správnímu úřadu, který následně tuto skutečnost oznámí Evropské komisi. Ta může rozhodnout, že technická specifikace pro interoperabilitu dodržena být musí.

Návrh zákona rovněž stanoví, že ES ověření provádí oznámený subjekt (v případě posuzování souladu subsystému s technickou specifikací pro interoperabilitu) nebo určený subjekt (v případě posuzování souladu subsystému s vnitrostátními právními předpisy). Výsledkem ES ověření bude vydání ES certifikátu oznámeným subjektem nebo vnitrostátního certifikátu určeným subjektem. Konkrétní postup při ES ověření stanoví prováděcí právní předpis v souladu s přílohou IV směrnice o interoperabilitě, přičemž návrh zákona obsahuje příslušné zákonné zmocnění k jeho vydání. Návrh zákona rovněž stanoví opatření, která přijme drážní správní úřad v případě zjištění, že k subsystému nebylo ES prohlášení o ověření vypracováno v souladu se stanovenými podmínkami nebo že subsystém nesplňuje základní požadavky.

*Subsystémy tvořící dráhu*

V případě subsystémů tvořících dráhu je právo Evropské unie založeno na principu podmínek pro jejich uvedení do provozu. Subsystémy tvořící dráhu budou moci být uvedeny do provozu, byl-li drážním správním úřadem vydán průkaz způsobilosti dráhy tvořené těmito subsystémy. O vydání průkazu způsobilosti bude rozhodovat drážní správní úřad, a to na základě žadatelem předložených dokladů, jejichž výčet návrh zákona obsahuje. Jedním z těchto dokladů bude shora uvedené ES prohlášení o ověření vypracované zadavatelem, výrobcem nebo jejich zplnomocněným zástupcem. Návrh zákona stanoví v souladu s požadavky směrnice o interoperabilitě rovněž podmínky pro vydání průkazu způsobilosti dráhy. Průkaz způsobilosti dráhy bude osvědčovat způsobilost subsystémů tvořících dráhu z technického hlediska.

Způsobilost dráhy ze stavebního hlediska bude posuzována ve stávajícím právním rámci daném obecnou právní úpravou obsaženou ve stavebním zákoně a v ustanovení § 7 zákona o dráhách. Podle tohoto ustanovení musí být způsobilost stavby dráhy k užívání před kolaudací ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou, přičemž u staveb ovlivňujících podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy stanoví drážní správní úřad coby speciální stavební úřad ve stavebním povolení nebo společném povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje, též zavedení zkušebního provozu. Nově se dané ustanovení navrhuje doplnit v tom smyslu, že podmínkou pro vydání kolaudačního souhlasu k užívání stavby dráhy celostátní a regionální je vydání průkazu způsobilosti dráhy, a to pokud je podle navrhované právní úpravy (viz § 49d pro případ stavby nové dráhy a § 49f pro obnovu a modernizace již existující dráhy) vyžadován. Z uvedeného vyplývá, že v případě stavby uvedené dráhy bude moci být kolaudační souhlas vydán až poté, kdy bude osvědčena (prokázána) právě technická způsobilost všech subsystémů tvořících danou dráhu.

Zvláštní pozornost věnuje návrh zákona schvalování evropského vlakového zabezpečovacího systému nebo globálního systému pro mobilní komunikace v železničním provozu (tzv. ERTMS systém). Je-li daný systém součástí subsystému traťové řízení a zabezpečení, musí být podle směrnice o interoperabilitě schválen Agenturou Evropské unie pro železnice. Rozhodnutí Agentury Evropské unie pro železnice, jímž byl daný systém schválen, tvoří jednu z příloh žádosti o vydání průkazu způsobilosti dráhy. Návrh zákona tak v dané souvislosti zakotvuje okamžik, ke kterému musí být systém ERTMS schválen, způsob podávání žádosti o jeho schválení, přílohy k žádosti a notifikační povinnost žadatele ve vztahu ke stanoveným případům vůči Agentuře Evropské unie pro železnice.

Návrh zákona konečně v souladu se směrnicí o interoperabilitě upravuje řízení o vydání nového průkazu způsobilosti v případě obnovy nebo modernizace subsystému tvořícího dráhu.

*Subsystémy tvořící drážní vozidlo*

V případě subsystémů tvořících drážní vozidlo je právo Evropské unie založeno na principu podmínek pro jejich uvedení na trh. Návrh zákona tak v souladu s tímto principem rovněž stanoví podmínky pro uvedení subsystému tvořícího drážní vozidlo na trh a rovněž stanoví podmínky k uvedení drážního vozidla jako takového na trh. Místo průkazu způsobilosti drážního vozidla bude napříště vydáváno povolení k uvedení drážního vozidla na trh.

Nově bude o vydání povolení k uvedení drážního vozidla (nebo řady vozidel) na trh rozhodovat (vedle drážního správního úřadu) rovněž Agentura Evropské unie pro železnice. Žadatel o vydání povolení k uvedení drážního vozidla (nebo řady vozidel) na trh, který bude mít zájem o provozování drážního vozidla pouze na území České republiky, se bude moci rozhodnout, zda svoji žádost podá u drážního správního úřadu nebo u Agentury Evropské unie pro železnice. Naproti tomu žadatel, který bude mít zájem provozovat drážní vozidlo (rovněž) v jiném členském státu Evropské unie, bude moci podat svoji žádost pouze u Agentury Evropské unie pro železnice.

Samotná úprava procesu vydávání rozhodnutí o vydání povolení k uvedení drážního vozidla na trh je úzce navázána na úpravu obsaženou v přímo použitelném předpisu Evropské unie, kterým je prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí o interoperabilitě. Tento přímo použitelný předpis upravuje zejména postup žadatele před podáním žádosti a postup při samotném vydávání povolení. Návrh zákona tak obsahuje v dané souvislosti odkaz na tento přímo použitelný předpis.

Návrh zákona pamatuje rovněž na typové schválení vozidel. I v tomto případě se na postup žadatele při podání žádosti a postup při samotném vydávání povolení typu vozidla použije uvedené unijní nařízení. Bylo-li vydáno povolení typu vozidla, povolení k uvedení na trh jednotlivého vozidla odpovídajícího tomuto typu proběhne bez zvláštních kontrol, toliko na základě předložení prohlášení o shodě drážního vozidla se schváleným typem. Návrh zákona rovněž stanoví podmínky, za nichž může být prohlášení o shodě s typem vozidla vypracováno.

Poměrně zásadní novinkou navrhované právní úpravy je možnost vydat povolení k uvedení vozidla na trh, aniž by tomu muselo předcházet typové schválení.

Zákon o dráhách dále v souladu s požadavky práva Evropské unie stanoví podmínky pro povolení zkušebního provozu drážního vozidla, jemuž dosud nebylo vydáno povolení k jeho uvedení na trh a rovněž právní úpravu vztahující se k obnově a modernizaci drážního vozidla, jemuž toto povolení již bylo vydáno, či k rozšíření jeho oblasti použití.

Stejně, jako je tomu u prvků interoperability a subsystémů, upravuje návrh zákona rovněž postupy (opatření) pro případ zjištění, že drážní vozidlo, jemuž bylo vydáno povolení k jeho uvedení na trh, nesplňuje stanovené požadavky.

*Podmínky provozování drážních vozidel*

Je nutno konstatovat, že stávající právní úprava podmínek pro provozování drážních vozidel obsažená v § 43 a násl. zákona o dráhách je nejednoznačná, nepřehledná, nekoncepční a nesrozumitelná. Tato úprava předně jednoznačně a přehledně neodlišuje sadu podmínek pro provozování drážních vozidel spadajících do působnosti práva Evropské unie a sadu podmínek pro provozování drážních vozidel tzv. unijně nerelevantních, na něž se vztahují „pouze“ požadavky dané vnitrostátní právní úpravou. V řadě ohledů odkazuje platná právní úprava na právní úpravu obsaženou v prováděcím právním předpisu, ačkoliv by dané otázky měly být upraveny na úrovni zákona (např. podmínky pro schválení změny konstrukce drážního vozidla podle § 43 odst. 7 zákona o dráhách). Tyto nedostatky se navrhovaná právní úprava snaží odstranit, přičemž nově navrhovaná právní úprava by měla jasně rozlišit podmínky pro provozování drážních vozidel na dráhách celostátních nebo regionálních, tedy těch drážních vozidel, na něž se budou vztahovat požadavky stanovené směrnicí o interoperabilitě, a drážních vozidel provozovaných na dráhách jiných než celostátních nebo regionálních coby těch drážních vozidel, na něž se uplatní vnitrostátní právní úprava. V případě unijně relevantních drážních vozidel návrh zákona plně reflektuje požadavky stanovené směrnicí o interoperabilitě. V případě drážních vozidel unijně nerelevantních pak nově navrhovaná právní úpravy vychází ze stávající právní úpravy, která je však nově (přehledně a srozumitelně) uspořádána a snaží se odstranit identifikované nedostatky stávající právní úpravy.

Návrh zákona předně v souladu s požadavky práva Evropské unie jednoznačně stanoví podmínky provozování drážních vozidel spadajících do působnosti směrnice o interoperabilitě. V konkrétní rovině tak půjde o drážní vozidla provozovaná na dráze celostátní nebo regionální. Mezi tyto podmínky bude patřit zejména skutečnost, že drážnímu vozidlu bylo vydáno povolení k jeho uvedení na trh a že je zapsáno v registru drážních vozidel, obdobné evidenci jiného členského státu nebo v evropském registru vozidel (později půjde pouze o evropský registr vozidel). Návrh zákona rovněž stanoví podmínky pro zápis drážního vozidla do registru drážních vozidel, problematiku přidělování evropského čísla vozidla a související povinnosti držitele drážního vozidla.

Pokud jde o drážní vozidla tzv. unijně nerelevantní, tedy drážní vozidla provozovaná na dráze jiné než celostátní nebo regionální (konkrétně jde o dráhy místní, speciální, tramvajové trolejbusové a vlečky), upravuje návrh zákona ve vztahu ke stávající právní úpravě jednoznačněji a přehledněji především podmínky pro jejich provozování na těchto dráhách, včetně jejich schvalování, podmínky provozování drážního vozidla, u něhož došlo k vymezené změně konstrukce, na uvedených dráhách a právní úpravu zkušebního provozu drážních vozidel na těchto dráhách. Ačkoliv nově navrhovaná právní úprava převážně vychází ze stávající právní úpravy dané problematiky, dochází k odstranění jejích shora uvedených nedostatků.

*Registr infrastruktury*

 Směrnice o interoperabilitě obsahuje požadavky na registr infrastruktury a stanoví povinnost členským státům Evropské unie zajistit, aby jimi vedené veřejně dostupné registry infrastruktury tyto požadavky naplňovaly. Zároveň je nutno uvést, že v tomto ohledu bylo Evropskou komisí přijato prováděcí nařízení (EU) 2019/777 ze dne 16. května 2019 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury a o zrušení prováděcího rozhodnutí 2014/880/EU, které předvídá, že Agentura Evropské unie zřídí a bude udržovat internetovou aplikaci (aplikace RINF) jako jednotné kontaktní místo pro zveřejňování informací o infrastruktuře členských států v souladu se směrnicí o interoperabilitě, a to nejpozději k 16. červnu 2019 (je tedy již zřízena a provozována). Podle uvedeného nařízení pak členské státy musí oznámit registrační orgán (již bylo fakticky ze strany České republiky naplněno, přičemž tímto registračním orgánem je Drážní úřad) a dále musí zajistit, aby byly potřebné údaje o jeho železniční síti shromážděny a vloženy do aplikace RINF ve stanovených termínech a aby tyto údaje byly aktualizovány. Zároveň se předvídá, že od 1. ledna 2021, v závislosti na vývoji aplikace RINF budou provozovatelé infrastruktury každého členského státu sami odpovědni za shromažďování a vkládání údajů do aplikace RINF. Předkladatel vyhodnotil, že úprava vedení registru infrastruktury obsažená ve směrnici o interoperabilitě je dostatečně provedena uvedeným nařízením coby přímo použitelným předpisem Evropské unie, přičemž pokud jde o přechodné období (do 31. prosince 2020), v němž bude nezbytné provozovat rovněž vnitrostátní registr infrastruktury a naplnit v souvislosti s jeho vedením právem Evropské unie předvídané požadavky, nejeví se zakotvení těchto požadavků do zákona o dráhách z důvodu délky legislativního procesu spojeného s předloženým návrhem zákona (předpokládané nabytí jeho účinnosti je odhadováno ve třetím čtvrtletí roku 2020) jako nezbytné a účelné. Z tohoto důvodu návrh zákona neobsahuje zvláštní právní úpravu registru infrastruktury s tím, že příslušná úprava této problematiky je plně ponechána na uvedeném přímo použitelném předpisu Evropské unie. Do zákona o dráhách bude předloženým návrhem zákona doplněna pouze skutková podstata přestupku spočívající v nesplnění povinnosti provozovatelů drah celostátních nebo regionálních zadat údaje do RINF podle uvedeného přímo použitelného předpisu Evropské unie.

*Registr drážních vozidel a evropský registr vozidel*

Právo Evropské unie předvídá, že od 16. června 2021 budou drážní vozidla provozovaná v členských státech spadající do působnosti směrnice o interoperabilitě registrována v evropském registru vozidel. Do 16. června 2024 nicméně mohou být drážní vozidla registrována tzv. decentralizovaným způsobem, tedy na úrovni členského státu, který ovšem zajistí kompatibilitu a komunikaci s evropským registrem vozidel (registrace vozidel musí odpovídat specifikacím evropského registru vozidel). Ke dni 16. června 2021 musí být údaje o registrovaných vozidlech převedeny z vnitrostátních registrů vozidel do evropského registru vozidel. Během migrace dat Agentura Evropské unie pro železnice koordinuje přechod od příslušných vnitrostátních registrů vozidel k evropskému registru vozidel a zajišťuje dostupnost prostředí IT. Od 16. června 2024 již bude používána pouze centralizovaná registrace vozidel na úrovni Evropské unie. Na směrnici o interoperabilitě v tomto ohledu navazuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES ze dne 9. listopadu 2007, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel stanoveného podle čl. 14 odst. 4 a 5 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES a dále prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES. Tyto předpisy mimo jiné upravují rozsah a způsob vedení údajů v registrech. Členské státy musí zároveň zajistit přístup k údajům obsaženým v národním registru drážních vozidel právem Evropské unie vymezenému okruhu subjektů. Návrh zákona obsahuje vedle právní úpravy počítající s vedením národního registru drážních vozidel zohledňující vyžadované aspekty i právní úpravu zohledňující budoucí existenci pouze evropského registru vozidel, která první ze zmíněných úprav ke stanovenému datu nahradí.

*Specifika správních řízení*

Jak již bylo shora uvedeno, předvídá právo Evropské unie jistá specifika procesů rozhodování vnitrostátních orgánů členských států v dané oblasti (interoperabilita součástí železničního systému Evropské unie), která se vymykají obecné úpravě řízení obsažené ve správním řádu. Jde zejména o specifika týkající se opravných prostředků, ale i další odlišnosti řízení (např. lhůty pro vydání rozhodnutí). Jako příklad těchto odlišností lze uvést řízení o povolení uvedení vozidla na trh nebo povolení typu vozidla, řízení o povolení k uvedení subsystémů tvořících dráhu do provozu nebo řízení o dočasných bezpečnostních opatřeních ukládaných v případě nesouladu vozidel nebo typů vozidel se stanovenými požadavky. Tato specifika návrh zákona v rámci právní úpravy jednotlivých institutů a souvisejících správních řízení plně zohledňuje. Podrobně jsou daná specifika vyžadovaná směrnicí o interoperabilitě i způsob jejich ztvárnění v navrhované právní úpravě (coby speciální právní úpravy ve vztahu ke správnímu řádu) popsány v kapitole I této důvodové zprávy.

|  |
| --- |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

*Transpozice směrnice o bezpečnosti*

Rovněž v tomto případě je třeba uvést, že směrnice o bezpečnosti umožňuje vyloučit ze své působnosti infrastrukturu vymezenou v jejím článku 2 odst. 3 (železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, včetně vedlejších kolejí, používanou jejím vlastníkem nebo provozovatelem pro účely jejich nákladní dopravy či osobní dopravy pro nekomerční účely a vozidla používaná výlučně na této infrastruktuře – viz písmeno a) uvedeného ustanovení a infrastrukturu a vozidla vyhrazené výlučně pro místní, historické nebo turistické využití – viz písmeno b) uvedeného ustanovení). Této možnosti se Česká republika rozhodla využít, přičemž v souladu s uvedenými ustanoveními bude transpoziční právní úprava vztažena pouze na dráhy celostátní a regionální.

*Povinnosti provozovatele dráhy a dopravce*

S cílem zajistit slučitelnost vnitrostátní právní úpravy se směrnicí o bezpečnosti návrh zákona upřesňuje a doplňuje povinnosti provozovatele dráhy a dopravce. Stávající povinnost provozovatele dráhy zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a povinnost dopravce zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy bude primárně navázána na požadavky, které na tyto systémy stanoví přímo použitelný předpis Evropské unie, jímž je nařízení (EU) 2018/762. Požadavky na tyto systémy tedy již nadále nebudou vymezeny prováděcím právním předpisem. Návrhem zákona dochází rovněž v souladu s požadavkem směrnice o bezpečnosti k doplnění sady nových povinností provozovatele dráhy a dopravce, spočívajících zejména v přijetí opatření spočívajících v monitoringu bezpečnostních rizik souvisejících s provozováním dráhy a drážní dopravy a v jejich předcházení, jakož i v zajištění přijetí těchto opatření ze strany osob, s nimiž má provozovatel dráhy nebo dopravce uzavřen smluvní vztah a jejichž činnost může mít na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy dopad.

*Osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy*

Návrh zákona v souladu s požadavky směrnice o bezpečnosti mění právní úpravu osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy. Dle požadavků práva Evropské unie se upravuje postup správního orgánu při vydávání osvědčení bezpečnosti provozovatele, včetně lhůty pro vydání osvědčení, náležitosti žádosti, povinnost žadatele poskytnout potřebnou součinnost i notifikační povinnost drážního správního úřadu vůči Agentuře Evropské unie pro železnice, pokud jde o jím vydaná rozhodnutí. Oproti stávající právní úpravě se doplňuje právem Evropské unie předvídaná možnost omezení osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy v případě, nesplňuje-li provozovatel dráhy veškeré podmínky pro jeho vydání (stávajíc právní úprava umožňuje v takovém případě pouze odnětí osvědčení). Dále se zakotvuje zvláštní postup drážního správního úřadu coby vnitrostátního bezpečnostního orgánu pro případ podstatné změny právního rámce, v němž bylo osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy vydáno. Současně dochází k odstranění stávajících nedostatků právní úpravy spočívajících v pojetí podmínek pro vydání rozhodnutí o osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy coby skutečností, jež se osvědčením dokládají. Podmínky pro vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy budou jako podmínky pro vydání správního rozhodnutí výslovně koncipovány.

*Osvědčení dopravce*

K zásadním změnám dochází v návaznosti na požadavky směrnice o bezpečnosti v právní úpravě osvědčení dopravce. Nově totiž bude o vydání osvědčení dopravce rozhodovat (vedle drážního správního úřadu coby vnitrostátního bezpečnostního orgánu) Agentura Evropské unie pro železnice. Agentura Evropské unie pro železnice bude o vydání osvědčení dopravce rozhodovat v případě záměru žadatele provozovat drážní dopravu (rovněž) v jiném členském státu Evropské unie. V případě záměru žadatele provozovat drážní dopravu pouze na území České republiky bude na žadateli, zda podá žádost u drážního správního úřadu nebo u Agentury Evropské unie pro železnice. V souladu s požadavky práva Evropské unie se nově upravuje postup drážního správního úřadu při rozhodování o vydání osvědčení dopravce, včetně specifických požadavků kladených na přezkum rozhodnutí, a nově se zakotvuje možnost omezit či odejmout osvědčení dopravce (stávající právní úprava předvídá pouze možnost odejmout toto osvědčení). Konečně se upravuje ustanovení upravující notifikační povinnost drážního správního úřadu o vydání osvědčení dopravce nebo o omezení či odnětí osvědčení dopravce, včetně úpravy lhůty pro splnění této notifikační povinnosti.

*Údržba drážních vozidel*

Zvláštní pozornost zasluhuje problematika údržby drážních vozidel provozovaných na dráze celostátní nebo regionální. V souladu s požadavky směrnice o bezpečnosti návrh zákona stanoví povinnost držitele drážního vozidla zajistit, aby údržbu drážního vozidla zabezpečovala osoba, která splňuje stanovené podmínky a jíž bylo vydáno osvědčení osoby zabezpečující údržbu (splnění těchto podmínek může být v případě dopravce doloženo prostřednictvím osvědčení dopravce, jde-li o drážní vozidlo určené pro osobní drážní dopravu). Rovněž tato úprava je úzce navázána na přímo použitelný předpis Evropské unie, kterým je v tomto případě prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019, kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011. Tento přímo použitelný předpis stanoví podmínky pro vydání uvedeného osvědčení. Návrh zákona v této souvislosti rovněž stanoví povinnosti osoby zabezpečující údržbu drážních vozidel.

*Monitoring doby řízení drážního vozidla*

V souvislosti s požadavkem směrnice o bezpečnosti se do zákona o dráhách navrhuje doplnit právní úprava monitoringu doby řízení drážních vozidel. Navrhovaná právní úprava reaguje na v poslední době diskutovanou problematickou situaci týkající se přetížení strojvedoucích, jako jednoho z možných důvodů mimořádných událostí na dráze, a umožní posoudit potřebu další regulace doby řízení drážních vozidel, zejména pro případy výkonu práce strojvedoucích pro více dopravců. Navrhovaná právní úpravy zároveň umožní efektivnější kontrolu dodržování pravidel stanovených jinými právními předpisy, pokud jde o dodržování délky směny a doby řízení drážního vozidla v mezinárodní dopravě.

*Školení zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce*

S cílem naplnit požadavky směrnice o bezpečnosti vztahující se k zajištění školení osob majících rozhodující vliv na bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy návrh zákona upravuje povinnost provozovatele dráhy celostátní a regionální a dopravce provozujícího drážní dopravu na této dráze zajistit, aby vymezený okruh jejich zaměstnanců absolvoval potřebná školení. Návrh zákona stanoví zaměření těchto školení a požadavek, aby tato školení byla poskytována akreditovanou osobou, nejsou-li poskytována přímo provozovatelem dráhy nebo dopravcem. Zároveň se stanoví podmínky pro udělení akreditace k poskytování školení, kterou bude udělovat drážní správní úřad, a důvody pro její odnětí. Navrhovaná právní úprava nahrazuje právní úpravu podmínek odborné způsobilosti zaměstnanců zajišťujících provozování dráhy a drážní dopravy, která byla obsažena v § 46s zákona o dráhách, byla do zákona o dráhách vložena na základě pozměňovacího návrhu a byla zrušena předcházející novelou zákona o dráhách (zákon č. 367/2019 Sb.). Tato, nyní nahrazovaná, úprava byla totiž v jejím původním rozsahu (vztahovala se na zaměstnance všech drah) nadbytečná a v některých ohledech i duplicitní k povinnostem provozovatelů dráhy i dopravců již zakotvených zákonem. Nově navrhovaná právní úprava odpovídá všem požadavkům vyplývajícím ze směrnice o bezpečnosti a v souladu s touto směrnicí se vztahuje pouze na zaměstnance vykonávající činnost na dráhách spadajících do její působnosti.

*Specifika správních řízení*

Jak již bylo shora uvedeno, předvídá právo Evropské unie i v této oblasti (bezpečnost provozování infrastruktury a železniční dopravy v Evropské unii) jistá specifika procesů rozhodování vnitrostátních orgánů členských států, která se vymykají obecné úpravě řízení obsažené ve správním řádu. Jde zejména o specifika týkající se opravných prostředků, ale i další odlišnosti řízení (např. lhůty pro vydání rozhodnutí). Jako příklad těchto odlišností lze uvést řízení ve věcech jednotného osvědčení o bezpečnosti (dle dikce zákona o dráhách „osvědčení dopravce“), ve věcech schválení provozovatele infrastruktury z hlediska bezpečnosti (dle dikce zákona o dráhách „osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy“) či řízení o dočasných bezpečnostních opatřeních ukládaných vůči držiteli osvědčení dopravce. Tato specifika návrh zákona v rámci právní úpravy jednotlivých institutů a souvisejících správních řízení plně zohledňuje. Podrobně jsou daná specifika vyžadovaná směrnicí o bezpečnosti i způsob jejich ztvárnění v navrhované právní úpravě (coby speciální právní úpravy ve vztahu ke správnímu řádu) popsány v kapitole I této důvodové zprávy.

Návrh zákona v návaznosti na nově ukládané povinnosti rovněž stanoví odpovídající sankce za jejich porušení.

**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 transpozici relevantních ustanovení směrnice o interoperabilitě a směrnice o bezpečnosti do vnitrostátního právního řádu. 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 a čl. 260 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

# Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Z hlediska Listiny základních práv a svobod se navržená regulace dotýká zejména práva na podnikání (čl. 26), kdy nicméně platí, že zákonodárce může stanovit podmínky a omezení pro výkon určitých povolání nebo činností. Předkladatel se domnívá, že navržená právní úprava obstojí v tzv. testu rozumnosti, jenž Ústavní soud používá v kontextu tohoto hospodářského práva při hodnocení ústavně právní konformity konkrétní právní úpravy.

Nově navrhované povinnosti směřující k provozovatelům dráhy a dopravcům, zadavatelům a výrobcům prvků interoperability a subsystémů tvořících součást dráhy nebo vztahujících se k drážním vozidlům a zplnomocněným zástupcům, držitelům drážních vozidel, osobám zabezpečujícím údržbu drážních vozidel a oznámeným a určeným subjektům vycházejí z požadavků unijního práva a jejich zavedení 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

* s**měrnici o interoperabilitě a**
* s**měrnici o bezpečnosti.**

**Standardní transpoziční lhůty směrnice** o interoperabilitě **a směrnice** o bezpečnosti **uplynuly 16. června 2019, čl. 57 odst. 2 směrnice** o interoperabilitě **a čl. 33 odst. 2 směrnice** o bezpečnosti **nicméně umožnily členským státům, aby si prodloužily transpoziční lhůtu těchto směrnic o jeden rok. Česká republika výše uvedených ustanovení směrnic využila a v souladu s nimi oznámila Evropské komisi a Agentuře Evropské unie pro železnice prodloužení transpoziční lhůty do 16. června 2020. T**ranspoziční lhůta směrnice o interoperabilitě a směrnice o bezpečnosti tedy pro Českou republiku uplyne dne 16. června 2020.

Směrnici o interoperabilitě provádí celá řada nových přímo použitelných předpisů Evropské unie, na které je z důvodu provázanosti unijní a vnitrostátní právní úpravy v navrhované právní úpravě odkazováno. Jedná se o:

- nařízení upravující technické specifikace pro interoperabilitu,

- prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797,

- prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES,

- prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/250 ze dne 12. února 2019 o vzorech ES prohlášení a certifikátů pro železniční prvky interoperability a subsystémy, o vzoru prohlášení o shodě s povoleným typem železničního vozidla a o postupech ES ověřování subsystémů v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a o zrušení nařízení Komise (EU) č. 201/2011 a

- prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/777 ze dne 16. května 2019 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury a o zrušení prováděcího rozhodnutí 2014/880/EU.

Na právní úpravu ve směrnici o bezpečnosti navazují rovněž nové přímo použitelné předpisy Evropské unie, na které je z důvodu provázanosti unijní a vnitrostátní právní úpravy v navrhované právní úpravě odkazováno. Jedná se o:

- nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/761 ze dne 16. února 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012,

- nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010,

- prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/763 ze dne 9. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 653/2007 a

- prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019 kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011.

 Ve vztahu k výše uvedeným přímo použitelným právním předpisům je třeba konstatovat (zejména nařízení (EU) 2018/545, nařízení (EU) 2018/763, nařízení (EU) 2019/779), že ve svých ustanoveních často přepisují nebo podrobněji rozvádějí ustanovení již obsažená ve směrnici o interoperabilitě nebo směrnici o bezpečnosti. Navrhovaná právní úprava v těchto případech tedy toliko odkazuje na přímo použitelný předpis.

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

Předkládaný návrh zákona je plně v souladu s právem Evropské unie.

Ke směrnici o interoperabilitě ani směrnici o bezpečnosti se zatím nevztahuje žádná judikatura Soudního dvora Evropské unie. V navrhované právní úpravě přezkumu byl zohledněn rozsudek Soudního dvora Evropské unie proti České republice ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10. V navržené právní úpravě jsou též zohledněny výtky, které Evropská komise vyjádřila v řízení o porušení Smlouvy o fungování Evropské unie č. 2016/2117, jehož předmětem je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, a to konkrétně rozšířením působnosti právní úpravy též na dráhy regionální, upravením přezkumu rozhodnutí Drážního úřadu tak, aby odpovídalo požadavkům směrnice o interoperabilitě, stanovením zvláštních lhůt oproti právní úpravě obsažené ve správním řádu, v právní úpravě zkušebního provozu drážních vozidel provozovaných na dráze celostátní a regionální a právní úpravě povolení typu drážního vozidla provozovaného na dráze celostátní a regionální.

Návrh zákona je rovněž slučitelný s 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.

*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 přestupků a stanoví sazby pokut, které se za jejich spáchání uloží. Jde o přestupky, jejichž skutkové podstaty vychází z porušení nových povinností zaváděných návrhem 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 článkem 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

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

Článek 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 článku 7 odst. 2 Úmluvy tento článek 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 článku 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 dosahu 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

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

Navrhované změny zákona o dráhách upravují zejména postavení, práva a povinnosti provozovatelů dráhy, dopravců, zadavatelů, výrobců prvků interoperability a subsystémů tvořících dráhu a vztahujících se k drážním vozidlům (a jejich zplnomocněných zástupců), držitelů drážních vozidel, subjektů zabezpečujících údržbu drážních vozidel a oznámených a určených subjektů.

Návrh zákona rovněž v souladu se směrnicí o interoperabilitě mění stávající postupy drážního správního úřadu, kterým je ve smyslu § 55 odst. 1 zákona o dráhách Drážní úřad. Změny postupů se týkají celé řady správních řízení vedených Drážním úřadem ve věcech osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy, osvědčení dopravce, průkazu způsobilosti dráhy, průkazu způsobilosti drážního vozidla, zápisu drážního vozidla do registru drážních vozidel, osvědčení subjektu odpovědného za údržbu, schválení typu vozidla, změny konstrukce drážního vozidla, povolení k uvedení drážního vozidla na trh a povolení typu vozidla. Drážnímu úřadu bude rovněž svěřena působnost k přijetí opatření v případě nedodržení stanovených požadavků u součástí železničního systému Evropské unie (tedy drah, drážních vozidel a prvků interoperability a subsystémů tyto součásti tvořících) a bude rovněž vykonávat dozor nad plněním nově stanovených povinností dopravce a provozovatele dráhy.

 V návaznosti na směrnici o bezpečnosti se dílčím způsobem rovněž doplňuje právní úprava zakotvující postupy Drážní inspekce při šetření příčin mimořádných událostí.

Ministerstvo dopravy nepředpokládá vznik zvláštních výdajů veřejných rozpočtů v souvislosti se shora uvedenými postupy ani s výkonem kontroly dodržování úpravy nově obsažené v zákoně o dráhách oproti stávajícímu stavu. Je přitom vhodné uvést, že některé povolovací procedury se přenáší z Drážního úřadu na Agenturu Evropské unie pro železnice, což může znamenat dílčí úbytek agendy, na straně druhé však se předpokládá, že v předmětných řízeních se agentura bude obracet na Drážní úřad se žádostí o dílčí stanoviska.

Drážní úřad i Drážní inspekce budou vykonávat agendu svěřenou jim návrhem zákona v rámci stávající působnosti, navýšení systemizovaných míst v souvislosti s přijetím navrhované právní úpravy se nepředpokládá.

V obecné rovině lze konstatovat, že dílčí přínosy pro veřejné rozpočty může vyvolat změna ustanovení upravujících správní poplatky, v nichž oproti stávající právní úpravě došlo k navýšení dosud stanovených sazeb a rovněž k zavedení nových správních poplatků.

*Dopad na podnikatelské prostředí*

Jak bylo uvedeno výše, navrhované změny zákona o dráhách upravují zejména postavení, práva a povinnosti provozovatelů dráhy, dopravců, zadavatelů, výrobců prvků interoperability a subsystémů tvořících dráhu a vztahujících se k drážním vozidlům (a jejich zplnomocněných zástupců), držitelů drážních vozidel, osob zabezpečujících údržbu drážních vozidel a oznámených a určených subjektů.

Návrh zákona předně rozšiřuje okruh povinností provozovatele dráhy celostátní a regionální a dopravce provozujícího drážní dopravu na těchto dráhách, a to v souvislosti se zavedením systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, systémem zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy a přijetím opatření v souvislosti s řízením rizik. Charakter těchto opatření zejména spočívá ve zvláštních smluvních ujednáních mezi dopravci a provozovateli drah celostátních a regionálních a jejich smluvními partnery. Provozovatelé uvedených drah a dopravci provozující drážní dopravu na těchto dráhách budou dále povinni zajistit, aby vymezení zaměstnanci absolvovali školení. Návrh zákona zároveň upravuje požadavky na toto školení i na osoby toto školení poskytující. Předmětné školení si nicméně může dopravce nebo provozovatel uvedených drah zabezpečit sám.

V souladu s požadavky práva Evropské unie se nově formulují podmínky pro vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy a osvědčení dopravce coby jedné z podmínek pro provozování dráhy a drážní dopravy. Základním předpokladem vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy je zavedení systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a u osvědčení dopravce pak zavedení systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. Požadavky na tyto systémy jsou vymezeny přímo použitelným předpisem Evropské unie a náklady spojené s jejich zavedením jsou tedy determinovány unijním právem. Nově se rovněž upravují podmínky pro zánik či změnu, omezení či odnětí oprávnění vyplývajících z těchto osvědčení.

Návrh zákona nově a v souladu s právem Evropské unie upravuje podmínky pro provozování drážního vozidla na dráze celostátní a regionální. Místo typového osvědčení a průkazu způsobilosti drážního vozidla bude u vozidel provozovaných na dráze celostátní a regionální požadován nový doklad, konkrétně povolení k uvedení drážního vozidla na trh. Procesní pravidla pro vydání tohoto povolení jsou vymezeny přímo použitelným předpisem Evropské unie. Technické požadavky na tato drážní vozidla jsou stanoveny v technických specifikacích pro interoperabilitu majících též povahu přímo použitelných předpisů Evropské unie. I v tomto případě lze tedy konstatovat, že náklady týkající se drážních vozidel provozovaných na dráze celostátní a regionální jsou determinovány unijním právem.

Ve vztahu k drážním vozidlům provozovaným na dráze jiné než celostátní a regionální návrh zákona plně přebírá požadavky na tato vozidla ze stávající právní úpravy, přičemž lze uvést, že návrh zákona ve vztahu k těmto vozidlům pouze přepisuje stávající úpravu přehlednějším a srozumitelnějším způsobem. Dopady navržené právní úpravy na osoby provozující drážní vozidla na dráze jiné než celostátní a regionální se tedy nepředpokládají.

Návrh zákona nově zakotvuje povinnost držitele drážního vozidla provozovaného na dráze celostátní nebo regionální zajistit provádění údržby drážních vozidel prostřednictvím osob, které splňují stanovené podmínky a další povinnosti související s registrací drážního vozidla v registru drážních vozidel, včetně zajištění označení drážního vozidla přiděleným evropským číslem vozidla a splnění notifikační povinnosti vůči Drážnímu úřadu v případě změny údajů zapsaných v tomto registru. Požadavky na osoby zabezpečující údržbu drážních vozidel provozovaných na dráze celostátní nebo regionální jsou obsaženy v přímo použitelném předpisu Evropské unie. I v tomto případě tedy platí, že náklady jsou determinovány unijním právem. Je vhodné doplnit, že držitel drážního vozidla nemusí vždy být zároveň dopravcem (jsou totiž identifikovány případy, kdy vlastník či držitel drážního vozidla využívá služeb jiných subjektů, které prostřednictvím jimi vlastněných či držených drážních vozidel provozují drážní dopravu).

Ve vztahu k nově zakotvené povinnosti dopravce a provozovatele dráhy notifikovat (předávat) údaje související s dobu řízení drážního vozidla strojvedoucím na dráze celostátní nebo regionální) ve stanoveném rozsahu a stanoveným způsobem (viz ustanovení § 22 odst. 2 písm. k) a § 35 odst. 2 písm. p) návrhu zákona lze uvést následující. Navrhovaný postup oznamování stanovených údajů mezi dopravcem, provozovatelem dráhy (tedy subjektem odpovědným za zajištění bezpečného provozování dráhy a schopným přijmout potřebná neodkladná opatření) a Drážním úřadem navazuje na současný faktický stav, v rámci něhož k předávání celé řady údajů souvisejících s počátkem a ukončením řízení drážního vozidla již dochází. Provozovatel dráhy bude moci k předávání údajů využít informačního systému (například státní organizace Správa železniční dopravní cesty využívá k předávání různých údajů informačního systému) nebo tyto údaje předat jiným způsobem při zachování jejich elektronické podoby. Výrazné dopady na dopravce a provozovatele dráhy se proto v souvislosti s touto navrhovanou právní úpravou nepředpokládají.

Jde-li o dopady navrhované právní úpravy na zadavatele a výrobce součástí železničního systému Evropské unie (tedy prvků interoperability a subsystémů tvořících dráhu a vztahujících se k drážním vozidlům), upravuje návrh zákona nově podmínky pro jejich uvádění na trh a do provozu, podmínky jejich obnovy a modernizace, jakož i důsledky nedodržení na ně kladených požadavků. V této souvislosti lze uvést, že návrh zákona stanoví toliko rámcová pravidla vztahující se k prvkům interoperability a subsystémům, přičemž jde zejména o pravidla procesního charakteru, neboť technické požadavky na prvky interoperability a jednotlivé subsystémy jsou upraveny v technických požadavcích na interoperabilitu majících povahu přímo použitelných předpisů Evropské unie.

Ve všech shora uvedených případech nově stanovených povinností jde o naplnění požadavků vyplývajících z práva Evropské unie.

Většinu řízení předvídaných návrhem zákona povede Drážní úřad. Některá řízení (např. ve věcech osvědčení dopravce a ve věcech povolování uvedení drážního vozidla na trh nebo povolování typu vozidla) nicméně povede Agentura Evropské unie pro železnice.

Ve vztahu k řízením vedeným Drážním úřadem dochází návrhem zákona též k úpravě správních poplatků, přičemž při stanovení výše jejich sazeb byla zohledněna inflace a provedena komparace správních poplatků za stejné úkony na Slovensku, přičemž lze uvést, že slovenská právní úprava stanovuje sazby několikanásobně vyšší. Pro úplnost lze uvést, že návrhem zákona se upravují pouze ty správní poplatky, které souvisejí s právní úpravou obsaženou v předkládaném návrhu zákona. Správní poplatky s návrhem zákona nesouvisející zůstávají nedotčeny.

Výpočet nákladů souvisejících s činností Agentury Evropské unie pro železnice vychází z unijního práva, konkrétně prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/764 ze dne 2. května 2018 o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady.

Podle uvedeného nařízení (viz článek 2 odst. 2) jsou předmětem zpoplatnění zejména

a) žádosti o povolení k uvedení vozidel na trh a o povolení k uvedení typů vozidel na trh,

b) žádosti o jednotné osvědčení o bezpečnosti,

c) žádosti o rozhodnutí o schválení souladu řešení týkajícího se zařízení traťového systému ERTMS s příslušnými technickými specifikacemi pro interoperabilitu a

d) vymezené opravné prostředky (odvolání).

Výše poplatků a plateb představuje celkový součet těchto položek:

a) počet hodin, které pracovníci agentury a externí odborníci strávili zpracováním žádosti, vynásobený hodinovou sazbou agentury (Agentura Evropské unie pro železnice uplatňuje hodinovou sazbu ve výši 130 EUR),

b) relevantní náklady vnitrostátních bezpečnostních orgánů vzniklé zpracováním vnitrostátní části žádosti (Drážní úřad bude po propočtech uplatňovat hodinovou sazbu ve výši 40,02 EUR/hod).

*Náklady na vydání povolení k uvedení drážního vozidla na trh (povolení typu vozidla)*

Má-li být drážní vozidlo provozováno pouze na území České republiky, podá se žádost o vydání povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh a žádost o vydání povolení typu vozidla u drážního správního úřadu nebo Agentury Evropské unie pro železnice. Má-li být drážní vozidlo provozováno rovněž v jiném členském státě, podá se žádost u Agentury Evropské unie pro železnice.

Pro vyčíslení nákladů na vydání povolení k uvedení drážního vozidla na trh (povolení typu vozidla)jsou zvoleny následující modelové kalkulace.

V případě, kdy povolení k uvedení vozidla na trh (povolení typu vozidla) bude vydávat Agentura Evropské unie pro železnice a její činnost si bude vyžadovat 20 pracovních dnů po 8 hodinách, tedy 160 hodin:

* Sazba vypočtená Drážním úřadem je 40,02 EUR/h, tj. 1000,5 Kč/h: 160h x 1000,5 Kč/h = 120 060 Kč
* Sazba účtována Agenturou Evropské unie pro železnice je 130 EUR/h, tedy cca 3 250 Kč/h: 160h x 3250 Kč/h = 520 000 Kč

Celkový součet plateb a poplatků tak bude cca 640 060 Kč (nezahrnuje náklady ostatních zúčastněných vnitrostátních bezpečnostních orgánů).

V případě, kdy povolení k uvedení vozidel na trh (povolení k uvedení typu vozidla) bude vydávat Agentura Evropské unie pro železnice a její činnost si bude vyžadovat 30 pracovních dnů po 8 hodinách, tedy 240 hodin.

* Sazba vypočtená Drážním úřadem je 40,02 EUR/h, tj. 1000,5 Kč/h: 240h x 1000,5 Kč/h = 240 120 Kč
* Sazba účtována Agenturou Evropské unie pro železnice je 130 EUR/h, tedy cca 3 250 Kč/h: 240h x 3250 Kč/h = 780 000 Kč

Celkový součet plateb a poplatků tak bude cca 1 020 120 Kč (nezahrnuje náklady ostatních zúčastněných vnitrostátních bezpečnostních orgánů).

Z uvedeného lze učinit závěr, že v případě, kdy žadatel bude žádat o vydání povolení k uvedení na trh (povolení typu drážního vozidla) u drážního vozidla určeného k provozování nikoliv pouze na území České republiky, pak dojde k výraznému zvýšení nákladů na schvalovací proces oproti stávajícímu stavu.

V případě, kdy povolení k uvedení vozidla na trh (povolení typu vozidla) bude vydávat Drážní úřad, náklady na straně dopravce budou odpovídat stávajícímu stavu a budou tak představovat pouze správní poplatky za vydání povolení k uvedení drážního vozidla na trh (povolení typu vozidla) Drážním úřadem podle zákona č. 634/2014 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (30 000 Kč v případě povolení typu hnacího drážního vozidla, 15 000 Kč v případě povolení typu taženého drážního vozidla určeného pro přepravu osob nebo speciálně konstruovaného drážního vozidla s vlastním pohonem určeného k výstavbě, opravám a údržbě drah či 10 000 Kč v případě povolení typu taženého drážního vozidla určeného pro přepravu věcí nebo zvířat nebo speciálně konstruovaného drážního vozidla bez vlastního pohonu určeného k výstavbě, opravám a údržbě drah).

*Náklady na vydání osvědčení dopravce*

Obdobná situace se bude týkat i vydání osvědčení dopravce. Hodlá-li žadatel provozovat drážní dopravu pouze na území České republiky, podá žádost o vydání osvědčení dopravce u drážního správního úřadu nebo Agentury Evropské unie pro železnice. Hodlá-li žadatel provozovat drážní dopravu rovněž v jiném členském státě, podá žádost o vydání osvědčení dopravce u Agentury Evropské unie pro železnice. V případě, kdy bude osvědčení dopravce vydávat Agentura Evropské unie pro železnice, odkazuje se na shora uvedenou kalkulaci. V případě, kdy bude osvědčení dopravce vydávat Drážní úřad, je návrhem zákona stanoven správní poplatek ve výši 5000 Kč. Podle stávající právní úpravy je stanoven za vydání osvědčení dopravce poplatek ve výši 1000 Kč.

*Náklady na schválení evropského systému řízení železniční dopravy*

Náklady na schválení evropského systému řízení železniční dopravy (ERTMS systému) lze odhadovat na základě znalostí ceny za hodinu práce, jak bude zřejmě účtována ze strany Agentury Evropské unie pro železnice, jakož i na základě znalosti pracnosti a časové náročnosti dříve realizovaných procesů. V souvislosti s tímto odhadem je však nutno vzít v úvahu řadu předem neznámých proměnných (např. skutečnost, jak bude určována délka posuzování, zda bude rozlišován počet zapojených pracovníků agentury).

Vyžádá-li si schválení daného systému 30 pracovních dnů (pracovní den zahrnuje 8 hodin, tedy celkem 240 hodin), je možno v takovém případě náklady na schválení systému ze strany Agentury Evropské unie pro železnice (při hodinové sazbě 130 EUR/h, tedy cca 3 250 Kč/h: 240h x 3250 Kč/h) odhadovat na 780 000 Kč.

Skutečnou dobu trvání tohoto procesu, a tedy skutečnou výši nákladů, však není v současné době možně přesně odhadnout. Propočet současně nezohledňuje veškeré náklady (např. na nutné překlady).

*Dopad na životní prostředí*

Lze předpokládat, že návrh zákona vyvolá pozitivní dopady na životní prostředí. Cílem nově navrhované právní úpravy přijímané v návaznosti na relevantní akty práva Evropské unie je zvýšit bezpečnost a plynulost provozování dráhy a drážní dopravy. Postupné naplňování tohoto cíle by mělo vést mimo jiné ke snížení negativních dopadů spojených s provozování tohoto druhu dopravy na životní prostředí.

*Sociální dopady*

Viz výše - vyhodnocení dopadů na životní prostředí.

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

Návrh novely zákona o dráhách se dotýká pouze okrajově ochrany soukromí a ochrany osobních údajů.

Návrh zákona předpokládá, že dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální, bude provozovateli dráhy ve stanoveném rozsahu a ve stanovené lhůtě oznamovat údaj o okamžiku zahájení a ukončení řízení drážního vozidla, číslo licence strojvedoucího a evropské číslo drážního vozidla. Provozovatel dráhy celostátní nebo regionální bude povinen údaje takto získané od dopravce neprodleně oznámit nebo jinak zpřístupnit Drážnímu úřadu.

Číslo licence strojvedoucího je nutno považovat za osobní údaj ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2019 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů). Jde však o nezbytný údaj potřebný pro identifikaci konkrétního strojvedoucího, který společně s oznamovanou dobou zahájení a ukončení doby řízení konkrétního drážního vozidla umožní provádění efektivní kontroly plnění zákonem stanovené povinnosti. V návaznosti na článek 5 odst. 1 písm. e) uvedeného nařízení, podle něhož osobní údaje musí být uloženy ve formě umožňující identifikaci subjektů údajů po dobu *ne delší, než je nezbytné pro účely*, pro které jsou zpracovávány, dochází k výslovné úpravě doby uchování těchto osobních údajů provozovatelem dráhy celostátní nebo regionální a Drážním úřadem (3 roky od jejich získání). Přístup k uvedenému osobnímu údaji budou mít pouze dotčený dopravce, provozovatel dráhy a Drážní úřad.

Ve vztahu k údajům zapisovaným do registru infrastruktury a registru vozidel je třeba uvést, že jsou v těchto registrech vedeny již v současnosti, přičemž postupně dojde k  nahrazení těchto registrů registry spravovanými Agenturou Evropské unie pro železnice. Rozsah a způsob vedení těchto údajů, stejně jako pravidla jejich zpřístupňování přitom stanoví především předpisy Evropské unie.

Lze konstatovat, že návrh zákona dbá na to, aby ty údaje, jež mají charakter osobních údajů, byly v zákoně přesně a taxativně vymezeny (nejsou-li vymezeny na unijní úrovni), byly zpracovávány v nezbytném rozsahu a uchovávány pouze po dobu nezbytně nutnou. Veškeré (ke zde uvedeným účelům získané) osobní údaje budou zpracovávány v souladu s právními předpisy o ochraně soukromí a bezpečnost osobního údaje tak bude dostatečně technologicky 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.

*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 odpovídá danému účelu, nepředstavuje pro adresáty právní úpravy nadměrnou zátěž a nevyžaduje vynaložení nepřiměřených nákladů na přizpůsobení se novým požadavkům. Přitom lze opětovně zdůraznit, že rozsah těchto povinností vyplývá primárně z unijního práva.

*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.

*Odpovědnost*

Nedochází k excesivnímu rozšíření kompetencí orgánů veřejné moci. V této souvislosti lze poukázat na nové rozdělení působnosti rozhodování mezi vnitrostátní správní orgán, jímž je Drážní úřad, a Agenturu Evropské unie pro železnice, a to pokud jde o schvalování evropského systému řízení železniční dopravy, rozhodování ve věcech osvědčení dopravce a rozhodování ve věcech povolování uvedení drážního vozidla na trh nebo povolování typu vozidla.

Ve vztahu k návrhu novely zákona o dráhách lze obecně konstatovat, že jsou v souladu s unijním právem ukládány nové povinnosti zejména provozovatelům drah a dopravcům, držitelům drážních vozidel a zadavatelům a výrobcům součástí železničního systému Evropské unie. Nad dodržováním těchto povinností bude vykonávat státní dozor Drážní úřad coby vnitrostátní bezpečnostní orgán ve smyslu práva Evropské unie. Ve vztahu k Drážnímu úřadu coby příslušnému vnitrostátnímu správnímu úřadu stanoví právní úprava garance nezávislého výkonu jejich působnosti. Osoby odpovědné za konkrétní rozhodnutí lze jasně identifikovat.

*Opravné prostředky*

Řízení v navrhované právní úpravě jsou v obecné rovině navázána na správní řád a případně též na zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Odchylky od těchto předpisů návrh zákona jasně identifikuje.

Je nutno konstatovat, že směrnice o interoperabilitě a směrnice o bezpečnosti obsahují specifickou a nekonzistentní úpravu přezkoumání rozhodnutí vydaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem, jímž je v České republice drážní správní úřad, konkrétně ve smyslu ustanovení § 55 odst. 1 zákona o dráhách Drážní úřad. V současné době jsou rozhodnutí Drážního úřadu přezkoumávána ve standardním odvolacím řízení nadřízeným správním orgánem, jímž je Ministerstvo dopravy, a to s využitím obecných institutů upravených správním řádem.

Směrnice o interoperabilitě a směrnice o bezpečnosti upravují níže uvedené čtyři způsoby přezkoumání rozhodnutí vydaných vnitrostátními bezpečnostními orgány.

*1) Přezkoumání rozhodnutí vnitrostátním bezpečnostním orgánem, který rozhodnutí vydal, i odvolacím orgánem*

Uvedený způsob přezkoumání rozhodnutí je předvídán článkem 10 odst. 12 směrnice o bezpečnosti, pokud jde o přezkoumání rozhodnutí o zamítnutí vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti (návrh zákona používá pojem osvědčení dopravce), a článkem 21 odst. 11 směrnice o interoperabilitě, pokud jde o přezkoumání rozhodnutí o zamítnutí povolení uvedení vozidla na trh, případě o zamítnutí povolení typu vozidla.

Právem Evropské unie předvídaný institut se od obecné právní úpravy obsažené ve správním řádu odlišuje v následujících ohledech. Vnitrostátní bezpečnostní orgán může na základě *žádosti o přezkoumání rozhodnutí* toto své rozhodnutí zrušit nebo potvrdit. Potvrdí-li své rozhodnutí, vyžaduje právo Evropské unie zřejmě *aktivní krok žadatele* (podání odvolání) k tomu, aby rozhodnutí bylo posouzeno odvolacím orgánem. Správní řád naproti tomu předpokládá, že prvoinstanční správní úřad přezkoumá své vydané rozhodnutí na základě odvolání, přičemž nevyhoví-li odvolání sám (autoremedura), sám také postoupí spis odvolacímu orgánu (tedy bez dalšího úkonu odvolatele). Právo Evropské unie rovněž stanoví speciální lhůty.

Z pohledu řešení se nabízí dvě varianty, a to buď zavést dva samostatné prostředky obrany žadatele, kdy prvým by se domáhal přezkumu ze strany prvoinstančního orgánu a následně pak druhým přezkumu odvolacím orgánem. Druhou variantou je zohlednit požadavky práva Evropské unie v rámci podání jednoho opravného prostředku.

K prvému řešení lze konstatovat, že nemá tradici v našem právním řádu, resp. v českém správním řízení, kdy by přezkum správních rozhodnutí byl takto dvoustupňový, resp. v podobě dvou samostatných obranných prostředků, působilo by to i řadu dalších problémů (otázka právní moci, apod.). Použití této varianty se tedy nejeví jako vhodné.

Jako vhodnější se jeví druhá koncepce, tj. zapracovat požadavky transponovaných směrnic do stávající a zaužívané právní úpravy, tedy do úpravy odvolání, jakožto řádného opravného prostředku. Navrhuje se tedy specifika řízení o odvolání upravit v zákoně o dráhách za současného subsidiárního použití správního řádu (ve všech ostatních aspektech).

Ve vztahu k obecné úpravě obsažené ve správním řádu obsahuje navrhovaná právní úprava opravných prostředků ve shora uvedených případech následující odchylky:

* stanoví se speciální lhůta pro podání odvolání (1 měsíc), a to oproti obecné lhůtě 15 dnů obsažené ve správním řádu,
* pojetí přezkoumání rozhodnutí prvoinstančním správním orgánem (autoremedury) jakožto obligatorního postupu tohoto orgánu, a to oproti obecnému fakultativnímu pojetí tohoto institutu ve správním řádu (viz § 87 správního řádu),
* stanoví se speciální lhůta pro přijetí rozhodnutí v rámci autoremedury (2 měsíce), a to oproti obecné lhůtě 30 dnů obsažené ve správním řádu
* vylučuje se možnost odvolání proti rozhodnutí prvoinstančního orgánu, jímž se vyhovuje podanému odvolání v rámci autoremedury.

Jde-li pak o právem Evropské unie předvídaný *aktivní krok* žadatele (odvolatele) směřující k přezkoumání jeho odvolání správním orgánem druhého stupně v návaznosti na to, že jeho odvolání nebylo prvoinstančním správním orgánem v rámci autoremedury vyhověno, rozhodl se předkladatel tento prvek v navrhované právní úpravě nereflektovat, a to z následujícího důvodu. Předpokladem pro učinění uvedeného aktivního kroku žadatele (odvolatele) by bylo, aby se o nevyhovění jeho odvolání prvoinstančním správním orgánem dozvěděl. Prvoinstanční správní orgán by tedy musel tuto skutečnost žadateli sdělit. Je přitom otázkou, zda by takové sdělení materiálně nebylo považováno za rozhodnutí, neboť by jím jednoznačně bylo zasahováno do subjektivních práv odvolatele (jde o úkon, kterým se v podstatě nevyhovuje jeho žádosti). Taktéž by zřejmě šlo o administrativně náročný úkon, který by mohl zatížit vnitrostátní bezpečnostní orgán (Drážní úřad). V každé věci by bylo nutno vypracovat sdělení, které by mělo mít stanovené náležitosti (odůvodnění). Problematické by mohlo být rovněž prokazování doručení sdělení žadateli (odvolateli). Byť tedy právo Evropské unie předvídá aktivní úkon žadatele směřující k přezkoumání rozhodnutí správním orgánem druhého stupně, navrhuje se s ohledem na výše nastíněné problémy upustit od trvání na tom, aby byl žadatel (odvolatel) opět aktivní, což je navíc i ve prospěch adresátů veřejné správy. Navrhuje se tedy, aby v případě, kdy v rámci autoremedury není podanému odvolání vyhověno (tj. není rozhodnutí zrušeno), vnitrostátní bezpečnostní orgán (Drážní úřad) postoupil spis se svým stanoviskem odvolacímu orgánu (Ministerstvu dopravy) bez dalšího (tj. bez dalšího aktivního úkonu odvolatele).

*2) Přezkoumání rozhodnutí pouze vnitrostátním bezpečnostním orgánem, který rozhodnutí vydal*

Uvedený způsob přezkoumání rozhodnutí je předvídán článkem 18 odst. 7 směrnice o interoperabilitě, pokud jde o přezkoumání rozhodnutí o zamítnutí žádosti o povolení k uvedení pevných zařízení (návrh zákona používá v této souvislosti slovní spojení „subsystém infrastruktura, energie a traťové řízení a zabezpečení“) do provozu, a článkem 26 odst. 4 a 5 směrnice o interoperabilitě, pokud jde o přezkoumání rozhodnutí o zrušení povolení k uvedení vozidla na trh nebo povolení typu vozidla.

Právem Evropské unie předvídaný institut se od obecné právní úpravy obsažené ve správním řádu liší v následujících ohledech. Vnitrostátní bezpečnostní orgán může na základě *žádosti o přezkoumání rozhodnutí* toto své rozhodnutí zrušit nebo potvrdit. Předmětná ustanovení směrnice o interoperabilitě předpokládají, že výsledek přezkoumání rozhodnutí provedeného (prvoinstančním) vnitrostátním bezpečnostním orgánem může být dále přezkoumán pouze soudem, tedy nikoliv již prostřednictvím dalších opravných prostředků v rámci správního řízení. Daná ustanovení totiž v souvislosti s přezkoumáním potvrzujícího zamítavého rozhodnutí (prvoinstančního) vnitrostátního bezpečnostního orgánu odkazují na článek 18 odst. 3 směrnice o bezpečnosti upravující vnitrostátní *soudní přezkum*. Z výše uvedeného nicméně existuje výjimka. Čl. 26 odst. 5 poslední věta směrnice o interoperabilitě umožňuje členským státům určit, že výše uvedené rozhodnutí přezkoumá regulační subjekt dle čl. 56 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Tímto regulačním subjektem je v České republice Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. S ohledem na působnost Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře nicméně bylo rozhodnuto, že Česká republika této možnosti nevyužije. Rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu může být tedy dále přezkoumáno pouze soudem.

Tento výklad je podpořen i vyjádřením Evropské komise, kterou Česká republika (prostřednictvím dotazů formulovaných Ministerstvem dopravy) oslovila se žádostí o výklad relevantních ustanovení směrnice o interoperabilitě a směrnice o bezpečnosti.Právo Evropské unie rovněž stanoví speciální lhůty.

Předkladatel v souvislosti s právní úpravou opravného prostředku v uvedených případech zvažoval dvě varianty.

Prvou variantou bylo využít některého stávajícího opravného prostředku, uvedeného ve správním řádu (odvolání, rozklad), a určitým způsobem je modifikovat.

Ve vztahu k právní úpravě odvolání obsažené ve správním řádu daný opravný prostředek předvídaný směrnicí o interoperabilitě *postrádá devolutivní účinek* (o opravném prostředku rozhoduje prvoinstanční orgán). Využití institutu odvolání se nejeví jako vhodné, neboť odvolání je klasickým opravným prostředkem s devolutivním účinkem a ustáleným chápáním ve správní praxi i mezi adresáty veřejné správy. Jinými slovy vznikl by takto určitý „hybrid“ (částečně odvolání, částečně nějaký specifický opravný prostředek *sui generis*), což by mohlo působit v praxi problémy.

Pokud jde o možnost využití institutu rozkladu podle správního řádu, je nutno uvést, že vnitrostátní bezpečnostní orgán (Drážní úřad) *není ústředním* správním orgánem. Ačkoliv zvláštní zákon může takto nazvaný opravný prostředek zavést i pro tuto situaci, jednalo by se zřejmě o právní úpravu matoucí pro praxi, adresáty, narušovalo by to dosavadní koncepci pojetí rozkladu, atd. Nadto by o rozkladu byl zřejmě příslušný rozhodovat ředitel úřadu ve spojení s rozkladovou komisí, což by opět mohlo působit v praxi a běžném chodu předmětného úřadu problémy.

Jako vhodnější varianta se proto jeví zakotvení specifického řádného opravného prostředku, zavedeného pro tento účel do zákona o drahách se subsidiárním využitím obecných ustanovení správního řádu o správním řízení (zejm. část první a přiměřeně část druhá správního řádu). Předkladatel návrhu zákona se rozhodl využít institutu tzv. námitek, což je opravný prostředek, který správní řád zavádí pro účely exekučního řízení a jenž je vcelku stručně, přesto však dostatečně upraven v § 117 správního řádu. Jde o prostředek, který se podává i proti rozhodnutím (tedy stejné formě činnosti, jako v nastíněném případě, kde jde také o rozhodnutí) a o němž rozhoduje exekuční správní orgán, tedy tentýž orgán, který rozhodnutí vydal (opět shodné s právem Evropské unie předvídanou situací).

Zákon o dráhách tak jednak jednoznačně vyloučí použití právní úpravy odvolání proti vymezeným rozhodnutím (jakož i přezkumu) a zároveň upraví potřebné aspekty speciálního opravného prostředku (námitek) proti těmto rozhodnutím a s ním souvisejících procesních pravidel. V této souvislosti se předkladatel rozhodl využít některých prvků odvolání, které mohou být na daná řízení aplikována. Zákon o dráhách tak v daných případech upraví zejména následující aspekty:

* výslovně vyloučí právo odvolání a možnost přezkumu vydaného rozhodnutí,
* výslovně upraví právo účastníka podat námitky proti konkrétně stanovenému druhu rozhodnutí, jakož i možnost disponovat s tímto právem,
* lhůtu pro podání námitek,
* požadavky na náležitosti tohoto úkonu,
* odkladný účinek tohoto prostředku (plyne z požadavků směrnice o interoperabilitě),
* příslušnost k rozhodnutí o námitkách,
* rozsah přezkumu,
* způsoby rozhodnutí o námitkách,
* lhůtu pro rozhodnutí o námitkách,
* vyloučení opravného prostředku proti rozhodnutí o námitkách,
* obdobné použití hlav I až IV, VI a VII části druhé správního řádu.

*3) Vyloučení přezkoumání rozhodnutí jak prvoinstančním orgánem, tak odvolacím orgánem*

Z čl. 18 odst. 3 směrnice o bezpečnosti vyplývá, že rozhodnutí vydané vnitrostátním bezpečnostním orgánem lze přezkoumávat pouze soudem. Toto platí u všech rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu, kde směrnice o bezpečnosti nebo směrnice o interoperabilitě neobsahuje zvláštní procesní úpravu přezkumu rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu. V tomto ohledu je nutno daný požadavek práva Evropské unie vykládat v souvislosti s předchozí judikaturou (C-545/10), podle níž rozhodnutí podléhá *pouze soudnímu přezkumu*. Správní orgány (např. prostřednictvím řízení o odvolání či přezkumu) jej změnit nebo zrušit nemohou. Tento výklad je rovněž podpořen shora zmíněným vyjádřením Evropské komise.

Vyloučení přezkumu v rámci správního řízení je souladné s českým právním řádem, včetně roviny ústavně právní. Jak je konstantně judikováno, zásada dvojinstančnosti není ústavně garantována, resp. zaručena jako právo. Ústavní soud k tomu uvádí, že Listina základních práv a svobod ani Úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod „*negarantují základní právo na dvou- či vícestupňové rozhodování ve správním řízení …*“ (viz nález ÚS sp. zn. II. ÚS 623/02 ze dne 19. října 2004). Dodává dále, že pokud by zákon správní řízení koncentroval do jednoho stupně, nebylo by možno považovat takovouto úprava samu o sobě za protiústavní. Tato zásada nepatří ani mezi základní zásady činnosti a rozhodování správních orgánů (srov. § 2 až 8 správního řádu), což výslovně konstatoval i Nejvyšší správní soud (viz rozsudek NSS sp. zn. 2 As 47/2004 ze dne 27. října 2005). Jde jen a výlučně o procesní princip, zakotvený na úrovni jednoduchého, podústavního práva, nastavující určitý obvyklý model, podobu českého správního řízení (s možností jeho modifikace zákonnou cestou, jak k tomu v navrhované právní úpravě dochází).

Návrh zákona v návaznosti na shora uvedené závěry vylučuje ve vztahu k předmětným rozhodnutím využití odvolání.

*4) Přezkoumání rozhodnutí odvolacím orgánem*

Uvedený způsob přezkoumání rozhodnutí je předvídán článkem 17 odst. 5 směrnice o bezpečnosti (tedy pouze v jediném případě touto směrnicí předvídaných opravných prostředků), a to pokud jde o přezkoumání rozhodnutí o omezení nebo odebrání jednotného osvědčení o bezpečnosti (v dikci navrhované právní úpravy „osvědčení dopravce“).

Tento právem Evropské unie předvídaný institut nevyvolává potíže, neboť odpovídá obecné úpravě odvolání obsažené ve správním řádu.

*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.

*Dobrá praxe*

Navrhovaná právní úprava využívá již existující postupy vyplývající ze správního řádu a zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, s výjimkami týkajícími se opravných prostředků a popsanými shora. Správní tresty za přestupky, které jsou zaváděny, jsou doplňovány do již existujícího systému správních trestů a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupků.

*Transparentnost a otevřená data*

 Navrhovaná právní úprava nemá vliv na dostupnost informací podle zákona
č. 106/1999 Sb., 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 novely nepředpokládá žádné dopady na bezpečnost nebo obranu státu.

**II. Zvláštní část**

**K bodu 1 (§ 1 poznámka pod čarou č. 1)**

S ohledem na to, že směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (směrnice o bezpečnosti železnic) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, ve znění pozdějších předpisů, byly nahrazeny směrnicí o interoperabilitě a směrnicí o bezpečnosti, aktualizuje se referenční odkaz na směrnice uvedený v poznámce pod čarou č. 1.

**K bodu 2 a 3 (§ 2)**

Do ustanovení § 2 zákona o dráhách jsou doplňovány potřebné definice návrhem zákona nově používaných pojmů, a to pojmu technická specifikace pro interoperabilitu, základní požadavek, prvek interoperability, subsystém, výrobce a držitel drážního vozidla. Všechny uvedené pojmy jsou obsahově vymezeny v souladu s jejich vymezením ve směrnici o interoperabilitě a zároveň jsou včleňovány do pojmosloví užívaného zákonem o dráhách.

Zvláště zmínit je třeba vymezení pojmu „subsystém“, který podle směrnice o interoperabilitě zahrnuje subsystémy v tzv. strukturální a funkční oblasti. Právní úprava obsažená v návrhu zákona zakotvující požadavky na subsystémy se však vztahuje pouze na subsystémy ve smyslu přílohy II písm. a) směrnice o interoperabilitě. Jediným ustanovením, které se vztahuje rovněž na subsystému v tzv. funkční oblasti (ve smyslu přílohy II bodu b) směrnice o interoperabilitě) je skutková podstata uvedená v § 51 odst. 7 písm. i) návrhu zákona, v níž však zmínka o subsystémech „provoz a řízení dopravy“, „údržba“ a „využití telematiky“ směřuje ke konkretizaci příslušné technické specifikace pro interoperabilitu, jejíž porušení má být v daném případě sankcionováno.

Právo Evropské unie předvídá, že od 16. června 2021 budou drážní vozidla provozovaná v členských státech spadající do působnosti směrnice o interoperabilitě registrována v evropském registru vozidel. Do 16. června 2024 nicméně mohou být drážní vozidla registrována tzv. decentralizovaným způsobem, tedy na úrovni členského státu, který ovšem zajistí kompatibilitu a komunikaci s evropským registrem vozidel (registrace vozidel musí odpovídat specifikacím evropského registru vozidel). Ke dni 16. června 2021 musí být údaje o registrovaných vozidlech převedeny z vnitrostátních registrů vozidel do evropského registru vozidel. Od 16. června 2024 již bude používána pouze centralizovaná registrace vozidel na úrovni Evropské unie. Odstavec 19 ve znění obsaženém v novelizačním bodu 3 předvídající vedení již pouze evropského registru vozidel tak nahradí nově navrhovanou úpravu vztahující se k vnitrostátnímu registru drážních vozidel (viz odstavec 19 ve znění obsaženém v novelizačním bodu 2). Relevantní ustanovení vztahující se k evropskému registru vozidel (mimo jiné novelizační bod 3) tak budou spojena s odloženou účinností (ke dni 16. června 2024).

**K bodu 4 (§ 3a)**

S ohledem na komplexní úpravu požadavků stanovených k zajištění provozní a technické propojenosti drah členských států Evropské unie a vyplývajících ze směrnice o interoperabilitě, která je obsažena v nově navrhované části osmé zákona (viz § 49a a násl. návrhu zákona) dochází ke zrušení ustanovení, které deklaruje, že dráha celostátní je součástí evropského železničního systému (daný text nemá normativní povahu) a obsahuje meze zákonného zmocnění pro vydání prováděcího právního předpisu vymezujícího prvky evropského železničního systému (nově navrhovaná právní úprava obsahuje veškerá potřebná zmocnění v nově navrhované části osmé).

**K bodům 5 až 7 (§ 7 odst. 2)**

V souvislosti s transpozicí směrnice o interoperabilitě se navrhuje rozlišit právní úpravu zkušebního provozu stavby dráhy u stavby dráhy celostátní a regionální (spadající do působnosti této směrnice) a stavby u dráhy jiné než celostátní nebo regionální. Čl. 18 odst. 1 směrnice o interoperabilitě stanoví, že subsystémy „traťové řízení a zabezpečení“, „energie“ a „infrastruktura“ (subsystémy tvořící dráhu) smějí být do provozu uvedeny jen tehdy, jestliže jsou navrženy, zhotoveny a instalovány takovým způsobem, že vyhovují základním požadavkům, a obdržely příslušné povolení. Návrh zákona tak stanoví, že podmínkou pro vydání kolaudačního souhlasu k využívání stavby dráhy celostátní nebo regionální je vydání průkazu způsobilosti dráhy. Stavbu dráhy celostátní nebo regionální tedy bude možné zkolaudovat až poté, co bude osvědčeno, že dráha celostátní nebo regionální umožňuje bezpečný a plynulý provoz drážních vozidel při splnění základních požadavků kladených na návrh, zhotovení a instalaci subsystému infrastruktura, energie nebo traťové řízení a zabezpečení, z něhož je tvořena. Právní úprava vydávání průkazu způsobilosti dráhy celostátní a regionální je obsažena v nově navrženém § 49d pro stavbu nové dráhy a v § 49f pro případ modernizace či obnovy již existující dráhy. Vydání průkazu způsobilosti dráhy (případně nového průkazu způsobilosti dráhy) bude takovou podmínkou v případě, že to uvedená ustanovení vyžadují. Je totiž nutno doplnit, že v případě modernizace či obnovy dráhy je vydání nového průkazu způsobilosti vyžadováno pouze v kvalifikovaných případech, které návrh zákona taxativně stanoví.

**K bodu 8 (§ 11 odst. 1 a § 57a odst. 1 písm. a) bod 2)**

Dochází k drobné úpravě formulace, pokud jde o označení dokladu vydávaného provozovateli dráhy. Kromě nově měněné úpravy této problematiky, která je obsažena v § 19 a násl. návrhu zákona a která již používá slovního spojení „osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy“, tak dochází v zájmu zachování konzistentního používání terminologie k odpovídající úpravě označení tohoto dokladu na všech dalších místech jeho výskytu v zákoně o dráhách.

**K bodu 9 (§ 19 až § 19c)**

V návaznosti na čl. 12 a čl. 17 odst. 12 směrnice o bezpečnosti obsahují § 19 až § 19c návrhu zákona právní úpravu týkající se schválení provozovatele infrastruktury z hlediska bezpečnosti. Návrh zákona nicméně užívá namísto pojmu „schválení z hlediska bezpečnosti“ vhodnější pojem „osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy“, který již stávající znění zákona o dráhách ve vztahu k tomuto dokumentu (s drobnou odchylkou) užívá. Stávající právní úprava osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy je obsažena v § 23a zákona o dráhách. Vzhledem k tomu, že u drah celostátních a regionálních je podmínkou pro jejich provozování kromě úředního povolení k provozování dráhy i osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy, jeví se z hlediska systematiky zákona o dráhách jako vhodnější zařadit právní úpravu osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy do § 19 až § 19c, tedy za ustanovení upravující úřední povolení k provozování dráhy.

**K § 19**

Provozovatel dráhy celostátní nebo regionální musí mít k tomu, aby mohl tuto dráhu provozovat, osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy, které dokládá, že provozovatel dráhy zavedl systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a přijal opatření k jeho dodržování. Konkrétní požadavky na systém bezpečnosti provozování dráhy stanoví přímo použitelný předpis Evropské unie, jímž je nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010.

Vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy upravuje § 19 návrhu zákona. Směrnice o bezpečnosti hovoří též o obnově tohoto osvědčení. Vzhledem k tomu, že platnost předmětného osvědčení je omezena a po jejím skončení bude vydáno osvědčení nové, není účelné situaci obnovy osvědčení v návrhu zákona zvláště upravovat, neboť se na ni použije úprava obsažená v § 19.

Osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy vydává Drážní úřad na žádost. Odstavec 1 návrhu zákona upravuje dokumenty, které je třeba k žádosti o vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy přiložit. Jedná se o doklady prokazující zavedení systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy podle shora uvedeného nařízení Komise (EU) 2018/762 a přijetí opatření k jeho dodržování. Půjde zejména o popis systému zajišťování bezpečnosti a další dokumenty prokazující splnění požadavků uvedených v příloze II nařízení (EU) 2018/762.

Odstavec 2 ukládá žadateli, aby poskytl Drážnímu úřadu součinnost potřebnou k vyřízení žádosti o vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy. Mimo jiné tak musí žadatel umožnit Drážnímu úřadu vstupovat do staveb, na pozemky a do dalších prostor s výjimkou obydlí, jež provozovatel dráhy vlastní nebo užívá. Jedná se o obdobnou úpravu, jako je ve vztahu k vydávání osvědčení dopravce obsažena v § 31a odst. 4 návrhu zákona. Jak v případě řízení o vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy, tak v případě řízení o vydání osvědčení dopravce se ověřuje systém zajišťování bezpečnosti a opatření k jeho dodržování. Toto je mimo jiné potřeba ověřit na pozemcích nebo v budovách.

V souladu s čl. 12 odst. 3 směrnice o bezpečnosti odstavec 2 návrhu zákona stanoví ve vztahu ke správnímu řádu speciální lhůtu pro rozhodnutí Drážního úřadu, a to sice 4 měsíce.

V návaznosti na čl. 17 odst. 12 směrnice o bezpečnosti Drážní úřad při rozhodování o žádosti o vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy zohlední zjištění získaná při výkonu státního dozoru. Toto ustanovení se uplatní v situaci, kdy o osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy žádá provozovatel dráhy, který již dráhu provozuje a kterému končí platnost již vydaného osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy. V opačném případě by Drážní úřad žádná zjištění k dispozici neměl a nemohl by je tedy zohlednit.

V souladu s čl. 12 odst. 1 pododstavec 2 směrnice o bezpečnosti Drážní úřad žádosti o vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy vyhoví, pouze pokud má provozovatel dráhy zaveden systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, který navíc musí odpovídat požadavkům stanoveným v příloze II nařízení (EU) 2018/762, a přijal opatření k dodržování tohoto systému. Drážní úřad současně k zajištění bezpečnosti drážní dopravy může provozovateli dráhy stanovit podmínky k zajištění bezpečné výstavby, modernizace, údržby a opravy dráhy. Pokud Drážní úřad žádosti vyhoví, vydá namísto písemného vyhotovení rozhodnutí osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy, které je platné po dobu 5 let.

V případě zamítnutí žádosti o vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy se proti tomuto rozhodnutí nelze odvolat ani je přezkoumat v přezkumném řízení. Čl. 18 odst. 3 směrnice o bezpečnosti totiž předpokládá, že rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu v dané věci podléhá soudnímu přezkumu. V kontextu rozsudku Soudního dvora Evropské unie proti České republice ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10 a vyjádření Evropské komise, se kterou Ministerstvo dopravy vedlo odborné konzultace týkající se interpretace vybraných ustanovení dotčených směrnic, nezbývá než proti předmětným rozhodnutím Drážního úřadu vyloučit možnost odvolacího i přezkumného řízení, jež by vedlo Ministerstvo dopravy. Bližší informace k této problematice jsou obsaženy v části I obecné části důvodové zprávy.

Odstavec 6 je provedením čl. 12 odst. 5 směrnice o bezpečnosti, který požaduje, aby v případě přeshraniční infrastruktury (dráhy přesahující státní hranici České republiky) příslušné orgány členských států v souvislosti s vydáváním osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy spolupracovaly.

Odstavec 7 upravuje zmocnění pro prováděcí právní předpis, aby stanovil vzor osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy. Tento vzor není na unijní úrovni závazně stanoven.

**K § 19a**

Dochází k převzetí stávající právní úpravy obsažené v § 23a odst. 4 zákona o dráhách, podle níž má provozovatel dráhy povinnost drážnímu správnímu úřadu oznámit změny údajů, které předkládá při podání žádosti o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Uvedená notifikační povinnost provozovatele dráhy se však formulačně upravuje (povinnost oznámit změnu se bude vztahovat k údajům obsaženým v osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy a nikoliv k údajům předkládaným při podání žádosti). Drážní správní úřad vydá nové osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Doba platnosti nového osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy bude odpovídat době platnosti osvědčení původního.

**K § 19b**

Toto ustanovení upravuje případy omezení a odnětí oprávnění provozovat dráhu na základě osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy.

Odstavec 1 je provedením čl. 12 odst. 2 pododstavce 2 směrnice o bezpečnosti. Upravuje situaci, kdy došlo k podstatným změnám právního předpisu, který upravuje bezpečné provozování dráhy, přičemž v důsledku těchto změn zavedený systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy již nesplňuje svůj účel. Toto ustanovení se použije pouze u zásadních změn právních předpisů a předpokládá se tedy, že jeho využívání bude spíše výjimečné. Drážní úřad v takové situaci z moci úřední uloží provozovateli dráhy povinnost upravit systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy tak, aby byl dostatečný. K tomu mu zároveň stanoví přiměřenou lhůtu. Nedojde-li ze strany provozovatele dráhy k takové úpravě systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, bude moci Drážní úřad podle povahy a rozsahu zjištěných nedostatků oprávnění provozovatele dráhy provozovat dráhu na základě tohoto osvědčení omezit nebo odejmout.

Proti rozhodnutí o omezení nebo odnětí oprávnění provozovatele dráhy provozovat dráhu na základě osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy se nelze odvolat ani je přezkoumat v přezkumném řízení. Čl. 18 odst. 3 směrnice o bezpečnosti totiž předpokládá, že rozhodnutí bezpečnostního orgánu v dané věci podléhá soudnímu přezkumu. V kontextu rozsudku Soudního dvora Evropské unie proti České republice ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10 a vyjádření Evropské komise, se kterou Ministerstvo dopravy vedlo odborné konzultace týkající se interpretace vybraných ustanovení dotčených směrnic, nezbývá než proti předmětným rozhodnutím Drážního úřadu vyloučit možnost odvolacího i přezkumného řízení, jež by vedlo Ministerstvo dopravy. Bližší informace k této problematice jsou obsaženy v části I obecné části důvodové zprávy.

Odstavec 2 je provedením čl. 17 odst. 7 věty třetí směrnice o bezpečnosti, který požaduje, aby bylo v případě zjištění, že provozovatel infrastruktury již požadavky pro udělení osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy nesplňuje, oprávnění provozovat dráhu na základě tohoto osvědčení odebráno nebo omezeno. Proti výše uvedenému rozhodnutí se nelze odvolat ani je přezkoumat v přezkumném řízení, a to ze shodného důvodu, jaký je uveden shora (čl. 18 odst. 3 směrnice o bezpečnosti požaduje, aby tato rozhodnutí podléhala přímo soudnímu přezkumu).

Omezení oprávnění provozovatele dráhy provozovat dráhu na základě osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy (ve smyslu odstavce 1 nebo 2) spočívá v omezení (zúžení) rozsahu provozované dráhy. Omezení daného oprávnění se vyznačí v novém osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy, jehož doba platnosti bude odpovídat době platnosti osvědčení původního. Rozhodne-li Drážní úřad o omezení nebo odnětí uvedeného oprávnění, bude provozovatel dráhy povinen původní osvědčení odevzdat, přičemž se zároveň stanoví pro splnění této povinnosti lhůta (15 dní). Pro případ nesplnění této povinnosti návrh zákona zavádí příslušnou sankci.

**K § 19c**

V návaznosti na čl. 12 odst. 4 směrnice o bezpečnosti se Drážnímu úřadu ukládá informovat Agenturu Evropské unie pro železnice o vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy a o omezení nebo odnětí oprávnění provozovat dráhu na základě osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy, a to bez zbytečného odkladu, nejpozději však ve lhůtě 2 týdnů ode dne nabytí právní moci příslušného rozhodnutí.

**K bodu 10 (§ 22 odst. 1 písm. f)**

Dochází k vypuštění ustanovení upravujícího povinnost provozovatele dráhy provozovat určené technické zařízení jen s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti. Tato povinnost vyplývá z ustanovení § 47 odst. 6, které bylo v dané souvislosti precizováno. Úprava totožné povinnosti na dvou místech zákona je nadbytečná. Vzhledem k tomu, že podmínky pro provozování zařízení, které je zároveň prvkem interoperability nebo subsystémem ve smyslu jejich vymezení v § 2 odst. 16 a 17 návrhu zákona jsou upraveny samostatně v nově znějící části osmé (viz § 49a a násl. návrhu zákona) a v souladu s požadavky směrnice o interoperabilitě, jsou tato zařízení zároveň z předmětné povinnosti zakotvené v § 47 odst. 6 návrhu zákona vyňata.

**K bodům 11 až 15 (§ 22 odst. 2 písm. d) až k) a § 22 odst. 5))**

V ustanovení § 22 odst. 2 zákona o dráhách se v návaznosti na směrnici o bezpečnosti navrhuje upravit stávající povinnosti provozovatele dráhy celostátní nebo regionální a doplnit povinnosti nové.

Již ve stávajícím znění § 22 odst. 2 písm. d) má provozovatel dráhy celostátní nebo regionální povinnost zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit dodržování tohoto systému. S ohledem na čl. 9 směrnice o bezpečnosti nicméně vyvstala potřeba tuto povinnost upřesnit. Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy jsou nově stanoveny v příloze II nařízení (EU) 2018/762. Ve vztahu k tomuto nařízení je třeba konstatovat, že ve svých ustanoveních přepisuje úpravu již obsaženou v čl. 9 směrnice o bezpečnosti, případně ji podrobněji rozvádí. Navržené písmeno d) tedy jednak odkazuje na toto nařízení (provozovatelé dráhy celostátní nebo regionální se budou ve vztahu k požadavkům na tento systém řídit přímo úpravou obsaženou v nařízení představujícím přímo použitelný předpis Evropské unie) a dále uvádí pouze ty požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, které jsou nad rámec nařízení (EU) 2018/762 obsaženy v čl. 9 odst. 1, 4 a 5 směrnice o bezpečnosti (jedná se o zohlednění rozsahu a předmětu činností provozovatele dráhy a činnosti různých dopravců na této dráze a umožnění výkonu činností v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu, jinými právními předpisy a osvědčeními dopravce).

Navržený § 22 odst. 2 písm. e) je provedením čl. 4 odst. 1 písm. d) a čl. 4 odst. 3 směrnice o bezpečnosti, z nichž vyplývá povinnost přijímat opatření spočívající v analýze, hodnocení a posuzování rizik. Relevantním přímo použitelným právním předpisem, kterým se mají provozovatelé dráhy při plnění této povinnosti řídit, je prováděcí nařízení  Komise (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009, v platném znění.

Směrnice o bezpečnosti předpokládá, že kromě provozovatele dráhy existují i další subjekty, jejichž činnost může mít dopad na bezpečný provoz železničního systému Unie. S ohledem na tuto skutečnost je třeba, aby provozovatelé dráhy prostřednictvím smluvních ujednání s těmito subjekty zajistili, že i tyto subjekty budou plnit určité povinnosti směřující k zajištění bezpečného provozu na dráze celostátní a regionální. V souladu s čl. 4 odst. 3, 4 a 5 směrnice o bezpečnostise tedy do § 22 odst. 2 doplňuje příslušná povinnost provozovatele dráhy smluvně zajistit, aby tyto subjekty plnily povinnost dodávat věci nebo poskytovat služby neohrožující bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy, přijmout nezbytná opatření spočívající v analýze, hodnocení a usměrňování rizik nebo nezbytná opatření k odstranění či jinému usměrnění jim známého bezpečnostního rizika a toto riziko oznámit osobám, které mohou k odstranění nebo jinému usměrnění tohoto rizika přispět (viz § 22 odst. 2 písm. f)).O jaké subjekty se jedná, vyplyne ze systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy, přičemž se může jednat například o výrobce, dodavatele, opravárenské podniky, držitele, poskytovatele služeb, zadavatele, dopravce (i jiné než provozující drážní dopravu), odesílatele, příjemce, podniky zajišťující nakládku, vykládku, plnění a vyprazdňování vozů. Za poskytovatele služeb se považují rovněž dodavatelé stavebních prací. Nově se rovněž doplňuje související povinnost provozovatele dráhy sledovat, zda byla příslušná opatření ze strany subjektů, jejichž činnost může mít dopad na bezpečný provoz železničního systému Unie, skutečně přijata (viz § 22 odst. 2 písm. g) návrhu zákona) a povinnost předložit zmíněná smluvní ujednání na žádost Agentury Evropské unie pro železnice (viz § 22 odst. 2 písm. h) návrhu zákona).

V návaznosti na čl. 4 odst. 5 směrnice o bezpečnosti se v § 22 odst. 2 písm. i) provozovateli dráhy ukládá, aby v případech, kdy zjistí bezpečnostní riziko vyplývající z konstrukční nebo technické závady dráhy, drážního vozidla nebo jiného technického zařízení sloužícího k zabezpečení provozování dráhy nebo drážní dopravy, provedl nezbytná opatření k jeho odstranění nebo k jeho jinému usměrnění. Současně musí toto riziko oznámit osobám, které k odstranění nebo jinému usměrnění zjištěného rizika mohou přispět (např. dopravcům).

V návaznosti na čl. 9 odst. 6 směrnice o bezpečnosti se v § 22 odst. 2 písm. j) a v § 35 odst. 2 písm. g) zákona o dráhách upravuje lhůta pro předložení výroční zprávy o bezpečnosti provozování dráhy a výroční zprávy o bezpečnosti provozování drážní dopravy, a to z 30. června na 31. května.

Do zákona o dráhách  se zakotvuje nová povinnost (viz § 22 odst. 2 písm. k) návrhu zákona) provozovatele dráhy neprodleně oznámit nebo jinak zpřístupnit v elektronické podobě drážnímu správnímu úřadu stanovené údaje (o začátku a konci doby řízení drážního vozidla strojvedoucím na dráze celostátní nebo regionální, číslo licence strojvedoucího a evropské číslo drážního vozidla), které získal od dopravce podle § 35 odst. 2 písm. p) návrhu zákona. To umožní efektivnější výkon kontroly dodržování pravidel upravujících délku směny a dobu řízení drážního vozidla v mezinárodní dopravě. Smyslem nově zakotvené notifikační povinnosti je též umožnit získání údajů, které budou moci být podkladem pro kvalifikované rozhodnutí pro případné přijetí zvláštní právní regulace doby řízení drážního vozidla v rámci zákona o dráhách (tedy nad rámec stávající obecné právní úpravy obsažené v nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů). Bylo totiž identifikováno, že tato obecná právní úprava umožňuje strojvedoucím fakticky řídit drážní vozidlo (drážní vozidla) po dobu delší, než je touto obecnou právní úpravou stanoveno. Maximální pracovní doba zaměstnanců v drážní dopravě je totiž uvedeným nařízením vlády stanovena ve vztahu k (jednomu) zaměstnavateli (stanoví se maximální délka směny a minimální doba odpočinku) a neřeší tak zřejmě v praxi existující případy, kdy strojvedoucí vykonávají práci pro více dopravců, přičemž ačkoliv ve vztahu k jednomu zaměstnavateli (dopravci) stanovenou maximální dobu řízení drážního vozidla zakotvenou v uvedeném nařízení vlády dodrží, dochází bezprostředně či v krátkém časovém intervalu od ukončení směny pro prvního dopravce k řízení drážního vozidla pro jiného dopravce. Zakotvení nové notifikační povinnosti dopravce a provozovatele dráhy tak umožní zajistit sběr potřebných údajů tak, aby bylo možno učinit závěr v tom smyslu, o jak rozsáhlý jde problém a zda je v daném smyslu nutno přikročit k případné další regulaci v této oblasti.

V návaznosti na změny právní úpravy dochází z důvodu nadbytečnosti k vypuštění části zmocnění obsaženého v § 22 odst. 5. Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy jsou upraveny v přímo použitelném předpisu Evropské unie, kterým je nařízení (EU) 2018/762.

**K bodu 16 (§ 23a)**

Zrušuje se ustanovení obsahující právní úpravu osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Nová úprava této problematiky, která se mění a doplňuje v souladu s požadavky směrnice o bezpečnosti, se přesouvá do § 19 a násl. zákona o dráhách, a to z důvodu jejího vhodnějšího systematického zařazení v rámci zákona o dráhách.

**K bodu 17 (§ 24a odst. 1 písm. b))**

Ustanovení § 24a odst. 1 zákona o dráhách upravuje podmínky, které musí dopravce splnit, pokud chce provozovat drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální. Mezi tyto podmínky patří také to, že je držitelem osvědčení dopravce. Stávající zákon o dráhách počítal s tím, že osvědčení dopravce vydával Drážní úřad. Čl. 10 odst. 1 směrnice o bezpečnosti nicméně stanoví, že přístup k železniční infrastruktuře má být udělen dopravci, který je držitelem osvědčení dopravce vydaného Agenturou Evropské unie pro železnice nebo vnitrostátním bezpečnostním orgánem. Je tedy navrhováno, aby bylo do § 24a odst. 1 písm. b) zákona o dráhách doplněno, že se může jednat o osvědčení dopravce vydané Drážním úřadem nebo Agenturou Evropské unie pro železnice.

**K bodu 18 (§ 24a odst. 4)**

Návrhem zákona dochází k drobnému zpřesnění stávající právní úpravy v tom smyslu, že provozovat drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální může vedle držitele platné licence pro provozování drážní dopravy na dráze místní nebo vlečce, jde-li o místo styku vzájemně zaústěných drah, rovněž dopravce, který není držitelem osvědčení dopravce, jde-li o takové místo. Ze stávající úpravy skutečnost, že v takovém místě může provozovat drážní dopravu rovněž dopravce bez osvědčení dopravce, jednoznačně nevyplývala, ačkoliv na tomto požadavku, jako jednom ze dvou požadavků obsažených v § 24a odst. 1 písm. b), není důvodné v daném případě (jde-li o provozování drážní dopravy pouze v místě styku vzájemně zaústěných drah) trvat.

**K bodu 19 (§ 25 odst. 2)**

Návrhem zákona dochází k odstranění chyby, k níž došlo jednou z předcházejících novel zákona o dráhách (zákon č 319/2016 Sb.). Uvedenou novelou zákona o dráhách došlo nesprávně k vypuštění odkazu na jednu z podmínek pro udělení oprávnění k provozování drážní dopravy na dráze místní, speciální, tramvajové nebo trolejbusové anebo na vlečce, konkrétně na podmínku spočívající v existenci pojištění žadatele o vydání tohoto oprávnění pro případ povinnosti nahradit újmu způsobenou provozem drážní dopravy. Rezignace na tuto podmínku v případě provozování uvedených drah není důvodná.

**K bodu 20, 29 a 94 (§ 31 odst. 2, § 35 odst. 3, § 53b odst. 3 a 7 § 53c odst. 1, § 53e odst. 3 písm. b) a odst. 5)**

Přijetím nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 došlo k nahrazení Evropské agentury pro železnice Agenturou Evropské unie pro železnice. Vzhledem k této skutečnosti se v relevantních ustanoveních zákona navrhuje provést změnu názvu tohoto orgánu.

**K bodu 21 (§ 31a až § 31d)**

V návaznosti na čl. 10 směrnice o bezpečnosti je v navržených ustanoveních § 31a až § 31d obsažena právní úprava osvědčení dopravce (dle směrnice „jednotného osvědčení o bezpečnosti“). Osvědčení dopravce je ve stávajícím zákoně o dráhách obsaženo v § 34h. S ohledem na skutečnost, že navržená právní úprava zcela nahrazuje stávající právní úpravu, bylo přistoupeno též k přesunutí právní úpravy osvědčení dopravce z § 34h do § 31a a násl., což se jeví z hlediska systematiky zákona o dráhách jako vhodnější, neboť ustanovení o osvědčení dopravce budou logicky navazovat na právní úpravu licence.

**K § 31a**

Osvědčení dopravce představuje jednu z podmínek, které musí dopravce splnit, aby mohl provozovat dopravu na dráze celostátní nebo regionální. Právní úprava vydání tohoto osvědčení je obsažena v § 31a návrhu zákona a též v prováděcím nařízení Komise (EU) 2018/763 ze dne 9. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 653/2007. Ve vztahu k tomuto nařízení je třeba konstatovat, že ve svých ustanoveních přepisuje úpravu již obsaženou v čl. 10 směrnice o bezpečnosti, případně ji podrobněji rozvádí. Vzhledem k tomu, že dopravci, Drážní úřad i Agentura Evropské unie pro železnice budou primárně postupovat podle nařízení (EU) 2018/763 představujícího přímo použitelný předpis Evropské unie, byla navržená právní úprava koncipována tak, že odkazuje na toto nařízení a dále implementuje pouze ta ustanovení směrnice o bezpečnosti, která nejsou v právní úpravě obsažené v nařízení zahrnuta.

Odstavec 1 upravuje podání žádosti o vydání osvědčení dopravce, přičemž toto ustanovení reflektuje skutečnost, že nově bude Agentuře Evropské unie pro železnice svěřena ústřední úloha při vydávání těchto osvědčení, neboť bude-li chtít dopravce provozovat drážní dopravu i na území jiného členského státu než jen České republiky, bude muset o vydání tohoto osvědčení žádat Agenturu Evropské unie pro železnice (viz čl. 10 odst. 5 věta první směrnice o bezpečnosti). V případech, kdy bude dopravce provozovat drážní dopravu pouze na území České republiky, bude zcela na něm, zda o vydání osvědčení požádá Drážní úřad či Agenturu Evropské unie pro železnice (viz čl. 10 odst. 8 věta první směrnice o bezpečnosti).

Odstavce 2 a 3 upravují údaje, které mají být v žádosti o vydání osvědčení dopravce obsaženy, a její přílohy. Jedná se jednak o náležitosti žádosti a přílohy podle nařízení (EU) 2018/763 a dále o druh provozu, rozsah provozu a oblast provozu (viz čl. 10 odst. 2 směrnice o bezpečnosti). Druhem provozu se v souladu s čl. 3 odst. 31 směrnice o bezpečnosti rozumí osobní drážní doprava, která může (ale nemusí) zahrnovat dopravu vysokorychlostní, a nákladní drážní doprava, která může (ale nemusí) zahrnovat dopravu nebezpečných věcí, nebo výhradně posun. Rozsah provozu dle čl. 3 odst. 32 směrnice o bezpečnosti je třeba chápat jako předpokládaný počet přepravovaných cestujících a množství přepravovaného nákladu za rok a předpoklad toho, zda bude žadatel s ohledem na předpokládaný počet zaměstnanců mikropodnikem nebo malým, středním či velkým podnikem. Oblast provozu pak může být vymezena jako všechny dráhy celostátní a regionální v České republice, nebo jako pouze určitý úsek těchto drah anebo dráha na území jiného členského státu. Údaj o druhu, rozsahu a oblasti provozu se v souladu s čl. 10 odst. 11 větou první směrnice o bezpečnosti promítne do osvědčení dopravce (viz § 31a odst. 5 návrhu zákona).

Nařízení (EU) 2018/763 detailním způsobem upravuje postup v předmětném řízení, a to včetně lhůt pro vydání rozhodnutí o předmětné žádosti. S ohledem na přímou použitelnost nařízení bude Drážní úřad postupovat přímo podle právní úpravy obsažené v nařízení a plně tedy postačí učinění odkazu na toto nařízení v § 31a odst. 4 návrhu zákona, a to nejen pokud jde o postup v samotném řízení, ale i pokud jde o postup před podáním žádosti o vydání osvědčení dopravce. Uvedené nařízení stanoví rovněž náležitosti tohoto osvědčení, přičemž návrh zákona v odstavci 5 (nad rámec odkazu na toto nařízení) stanoví pouze náležitosti tímto nařízením výslovně neupravené (údaj o druhu, oblasti a rozsah provozu).

Ustanovení § 31a odst. 4 návrhu zákona současně ukládá žadateli, aby poskytl Drážnímu úřadu nebo Agentuře Evropské unie pro železnice součinnost potřebnou k vyřízení žádosti o vydání osvědčení dopravce. Zejména tak musí žadatel umožnit Drážnímu úřadu nebo Agentuře Evropské unie pro železnice vstupovat do staveb, drážních vozidel, na pozemky a do dalších prostor s výjimkou obydlí, jež dopravce vlastní nebo užívá. Toto ustanovení je provedením čl. 10 odst. 5 věty druhé směrnice o bezpečnosti. Důvodem stanovení výše uvedených povinností je skutečnost, že v řízení o vydání osvědčení dopravce se ověřuje systém zajišťování bezpečnosti a opatření k jeho dodržování. Toto je mimo jiné potřeba ověřit na pozemcích, v budovách nebo v drážních vozidlech. Jedná se o obdobnou úpravu, jako je ve vztahu k vydávání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy obsažena v § 19 odst. 2 návrhu zákona.

Odstavec 6 je provedením čl. 10 odst. 12 směrnice o bezpečnosti, který stanoví, že žadatel může ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení rozhodnutí požádat Agenturu Evropské unie pro železnice či případně vnitrostátní bezpečnostní orgán o jeho přezkoumání. Orgán, který rozhodnutí vydal, o podaném opravném prostředku rozhodne ve lhůtě 2 měsíců ode dne jeho doručení. Je-li potvrzeno zamítavé rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu, může se proti němu žadatel odvolat k odvolacímu orgánu podle vnitrostátního práva, které bude podléhat soudnímu přezkumu.

Návrh zákona na tomto místě reaguje na specifické požadavky kladené právem Evropské unie na přezkoumání některých rozhodnutí vydaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem. Předpokládá se totiž, že vnitrostátní bezpečnostní orgán, který napadené rozhodnutí vydal, může na základě žádosti o přezkoumání jeho rozhodnutí toto své rozhodnutí zrušit nebo potvrdit. Potvrdí-li své rozhodnutí, vyžaduje právo Evropské unie aktivní krok žadatele (podání odvolání) k tomu, aby rozhodnutí bylo posouzeno odvolacím orgánem. Správní řád naproti tomu předpokládá, že prvoinstanční správní orgán přezkoumá své vydané rozhodnutí na základě odvolání, přičemž nevyhoví-li odvolání sám (autoremedura), sám také postoupí spis odvolacímu orgánu (tedy bez dalšího úkonu odvolatele). Právo Evropské unie rovněž stanoví speciální lhůty.

Jak je detailně popsáno v části I obecné části důvodové zprávy, nevyužil předkladatel varianty zavést dva samostatné prostředky obrany žadatele, kdy prvým by se domáhal přezkumu ze strany prvoinstančního orgánu a následně pak druhým přezkumu odvolacím orgánem, neboť toto řešení nemá tradici v našem právním řádu, resp. v českém správním řízení. Rozčlenění odvolacího řízení do dvou fází by mohlo přinést aplikační obtíže z hlediska procesů zavedených obecnou právní úpravou správního řízení a jejich vzájemné provázanosti. Navíc stávající pojetí přezkoumání vydaného rozhodnutí orgánem prvního stupně a následného řešení správním orgánem druhého stupně předvídané správním řádem je pro žadatele (odvolatele) výhodnější.

 Z těchto důvodů se navrhuje využít obecné úpravy odvolání obsažené ve správním řádu za současného nastavení specifik požadovaných právem Evropské unie. Zákon o dráhách tak stanoví především speciální lhůtu pro podání odvolání, a to oproti obecné lhůtě 15 dnů obsažené ve správním řádu. Dále pojímá přezkoumání rozhodnutí prvoinstančním správním orgánem (autoremeduru) jakožto obligatorní postup tohoto orgánu, a to oproti obecnému fakultativnímu pojetí tohoto institutu ve správním řádu (viz § 87 správního řádu). Konečně se stanoví speciální lhůta pro přijetí rozhodnutí v rámci autoremedury oproti obecné lhůtě 30 dnů obsažené ve správním řádu.

V případě, kdy v rámci autoremedury nebude podanému odvolání vyhověno (tj. není rozhodnutí zrušeno), vnitrostátní bezpečnostní orgán (Drážní úřad) postoupí spis se svým stanoviskem odvolacímu orgánu (Ministerstvu dopravy) bez dalšího (tj. bez dalšího aktivního úkonu odvolatele).

Bude-li naopak v rámci autoremedury podanému odvolání vyhověno, tedy shledá-li drážní správní úřad, který napadené rozhodnutí vydal, že jsou v daném případě důvody pro zrušení napadeného rozhodnutí, a proto dané rozhodnutí zruší (a osvědčení dopravce vydá), nebude možno proti takovému rozhodnutí podat odvolání. Článek 10 odst. 12 směrnice o bezpečnosti totiž stanoví, že, je-li potvrzeno *zamítavé rozhodnutí* vnitrostátního bezpečnostního orgánu, může se proti němu žadatel odvolat k odvolacímu orgánu podle vnitrostátního práva. Z uvedeného vyplývá, že, není-li vnitrostátním bezpečnostním orgánem potvrzeno jeho zamítavé rozhodnutí, jinými slovy (a slovy návrhu zákona), zruší-li drážní správní úřad jakožto správní orgán prvního stupně v rámci autoremedury své vydané rozhodnutí a osvědčení dopravce vydá, nemůže se proti tomuto (žádosti vyhovujícímu) rozhodnutí žadatel odvolat k odvolacímu orgánu podle vnitrostátního práva. Z tohoto důvodu návrh zákona proti takovému rozhodnutí, jímž se žádosti vyhovuje, vylučuje právo podat odvolání k odvolacímu orgánu. Tím nebude dotčeno právo žadatele obrátit se případně na soud.

**K § 31b**

Toto ustanovení upravuje postup při změně druhu, rozsahu nebo oblasti provozu a provádí čl. 10 odst. 5 větu druhou, čl. 10 odst. 13 větu druhou a čl. 10 odst. 14 směrnice o bezpečnosti. Tato ustanovení směrnice o bezpečnosti předpokládají, že v případech, kdy se podstatně změní druh nebo rozsah provozu nebo se rozšiřuje oblast provozu, osvědčení dopravce se aktualizuje.

Navržené ustanovení § 31b tedy rozlišuje 2 situace. První z nich je situace, kdy dopravce hodlá provozovat drážní dopravu jiného než v osvědčení dopravce uvedeného druhu nebo v jiném než v něm uvedeném rozsahu (změna druhu nebo rozsahu provozu, viz § 31b odst. 1, odst. 2 věta první, odst. 3 a 4). S ohledem na to, že směrnice o bezpečnosti požaduje změnu osvědčení dopravce pouze v případě podstatné změny druhu nebo rozsahu provozu, stanovuje se v § 31b odst. 1 návrhu zákona, že v případě, kdy se o podstatnou změnu nejedná, může dopravce provozovat drážní dopravu jiného než v něm uvedeného druhu nebo rozsahu na základě již vydaného osvědčení dopravce. Co je podstatnou změnou druhu nebo rozsahu provozu nicméně směrnice o bezpečnosti nevymezuje. S ohledem na to, že se jedná o klíčovou otázku se zásadními konsekvencemi pro dopravce, přičemž současně nelze jednoduše podstatnou změnu druhu nebo rozsahu provozu v zákoně stanovit, bude o této skutečnosti na žádost rozhodovat orgán, který osvědčení dopravce vydal, tedy Drážní úřad nebo Agentura Evropské unie pro železnice. S ohledem na to, že Agentura Evropské unie pro železnice nebude postupovat podle českých právních předpisů, neupravuje předmětné ustanovení její postup, ale pouze postup Drážního úřadu a žadatele. Odstavec 4 stanoví, jak Drážní úřad o podané žádosti rozhodne.

Pokud Drážní úřad dospěje k závěru, že se jedná o podstatnou změnu, mohou nastat 2 případy. Za předpokladu, že jsou splněny podmínky dle nařízení (EU) 2018/763, vydá se nové osvědčení dopravce. Nejsou-li splněny podmínky dle nařízení (EU) 2018/763, žádost o vydání nového osvědčení dopravce se zamítne. Pokud Drážní úřad dospěje k závěru, že změna druhu nebo rozsahu provozu není podstatná, prohlásí tuto skutečnost v rozhodnutí a dopravce může v souladu s § 31b odst. 1 návrhu zákona provozovat drážní dopravu na základě již vydaného osvědčení dopravce.

Druhou situací (viz § 31b odst. 2 věta druhá, odst. 3 a 5), kterou toto ustanovení upravuje, je rozšíření oblasti provozu. Pokud má dopravce osvědčení dopravce vydané Agenturou Evropské unie pro železnice a přeje si rozšířit svoji oblast provozu, nebo pokud má osvědčení dopravce vydané Drážním úřadem (s oblastí provozu v České republice) a přeje si rozšířit oblast provozu na další členský stát, bude osvědčení týkající se rozšíření oblasti provozu vydávat Agentura Evropské unie pro železnice. Pokud má nicméně dopravce osvědčení dopravce vydané Drážním úřadem, které zahrnuje jen určitou část drah v České republice (viz § 31a odst. 2 písm. c) bod 2 návrhu zákona) a přeje si rozšířit oblast provozu v rámci České republiky, bude osvědčení týkající se rozšíření oblasti provozu vydávat Drážní úřad. Toto osvědčení se vydá, pokud jsou splněny podmínky dle nařízení (EU) 2018/763. S ohledem na to, že Agentura Evropské unie pro železnice nebude postupovat podle českých právních předpisů, neupravuje předmětné ustanovení ani v tomto případě její postup, ale pouze postup Drážního úřadu a žadatele.

Proti rozhodnutím vydaným podle ustanovení § 31b návrhu zákona nebude možno podat odvolání a nebude možno je přezkoumat v přezkumném řízení. Právo Evropské unie totiž předpokládá, že rozhodnutí bezpečnostního orgánu v dané věci podléhá soudnímu přezkumu. V kontextu rozsudku Soudního dvora Evropské unie proti České republice ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10 a vyjádření Evropské komise, se kterou Ministerstvo dopravy vedlo odborné konzultace týkající se interpretace vybraných ustanovení dotčených směrnic, nezbývá než proti předmětným rozhodnutím Drážního úřadu vyloučit možnost odvolacího i přezkumného řízení, jež by vedlo Ministerstvo dopravy. Bližší informace k této problematice jsou obsaženy v části I obecné části důvodové zprávy.

Návrh zákona rovněž stanoví povinnost dopravce odevzdat osvědčení dopravce v návaznosti na nabytí právní moci rozhodnutí o vydání nového osvědčení. Ke splnění této povinnosti je stanovena lhůta. Návrh zákona rovněž zakotvuje příslušnou sankci za nesplnění této povinnosti.

Obdobně, jako je tomu v případě změn údajů obsažených v osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy, stanoví se i pro případ změn údajů obsažených v osvědčení dopravce povinnost dopravce tyto změny oznámit Drážnímu úřadu. Návrh zákona z této notifikační povinnosti vyjímá změny údajů o druhu, rozsahu nebo oblasti provozu (tyto změny jsou řešeny v rámci právní úpravy obsažené v § 31b odst. 1 až 5 návrhu zákona). V ostatních případech bude dopravce povinen zároveň předložit doklady změnu prokazující a odevzdat původní osvědčení. Drážní úřad vydá nové osvědčení dopravce, přičemž doba platnosti tohoto nového osvědčení bude odpovídat době platnosti osvědčení původního.

**K § 31c**

Toto ustanovení upravuje případy omezení a odnětí oprávnění provozovat drážní dopravu na základě osvědčení dopravce. Obdobná právní úprava je navrhována v § 19b ve vztahu k provozovateli dráhy, ovšem s tím rozdílem, že u právní úpravy dopravce je třeba počítat též s významnou rolí Agentury Evropské unie pro železnice.

Odstavec 1 je provedením čl. 10 odst. 15 směrnice o bezpečnosti. Upravuje situaci, kdy došlo k podstatným změnám právního předpisu, který upravuje bezpečné provozování drážní dopravy, přičemž v důsledku těchto změn zavedený systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy již nesplňuje svůj účel. Toto ustanovení se použije pouze u zásadních změn právních předpisů a předpokládá se tedy, že jeho využívání bude spíše výjimečné. Vydal-li Drážní úřad osvědčení dopravce, uloží v takové situaci z moci úřední dopravci povinnost upravit systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy tak, aby byl dostatečný. K tomu mu zároveň stanoví přiměřenou lhůtu. Nedojde-li ze strany dopravce k takové úpravě systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, bude moci Drážní úřad podle povahy a rozsahu zjištěných nedostatků oprávnění dopravce provozovat drážní dopravu na základě tohoto osvědčení omezit nebo odejmout.

Proti rozhodnutí o omezení nebo odnětí oprávnění dopravce provozovat drážní dopravu na základě osvědčení dopravce se nelze odvolat ani je přezkoumat v přezkumném řízení. Právo Evropské unie totiž předpokládá, že rozhodnutí bezpečnostního orgánu v dané věci podléhá soudnímu přezkumu. V kontextu rozsudku Soudního dvora Evropské unie proti České republice ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10 a vyjádření Evropské komise, se kterou Ministerstvo dopravy vedlo odborné konzultace týkající se interpretace vybraných ustanovení dotčených směrnic, nezbývá než proti předmětným rozhodnutím Drážního úřadu vyloučit možnost odvolacího i přezkumného řízení, jež by vedlo Ministerstvo dopravy. Bližší informace k této problematice jsou obsaženy v části I obecné části důvodové zprávy.

Odstavec 2 je provedením čl. 17 odst. 5 směrnice o bezpečnosti, který požaduje, aby bylo v případě, že Drážní úřad zjistí, že dopravce již požadavky pro udělení osvědčení dopravce nesplňuje, učinil nezbytné kroky k tomu, aby došlo k jeho omezení nebo odebrání. Pokud vydala osvědčení dopravce Agentura Evropské unie pro železnice, požádá Drážní úřad Agenturu Evropské unie pro železnice, aby osvědčení odebrala nebo omezila. Pokud vydal osvědčení dopravce Drážní úřad, omezí nebo odebere oprávnění provozovat drážní dopravu na základě tohoto osvědčení Drážní úřad.

Omezení oprávnění dopravce provozovat drážní dopravu na základě osvědčení dopravce spočívá v omezení druhu provozu, oblasti provozu nebo rozsahu provozu (viz odstavec 3 a § 31a odst. 2 písm. b) až d)) a vyznačí se v novém osvědčení dopravce, které Drážní úřad vydá. Doba platnosti nového osvědčení dopravce bude odpovídat době platnosti osvědčení dopravce původního. Rozhodne-li Drážní úřad o omezení nebo odnětí oprávnění dopravce provozovat drážní dopravu na základě osvědčení dopravce, bude povinen původní osvědčení dopravce odevzdat Drážnímu úřadu. Návrh zákona pro takový případ stanoví rovněž lhůtu a příslušnou sankci za porušení této povinnosti.

Odstavec 4 je provedením čl. 17 odst. 6 směrnice o bezpečnosti, který upravuje situaci, kdy Drážní úřad zjistí během výkonu státního dozoru závažné bezpečnostní riziko, přičemž může kdykoliv uplatnit dočasná bezpečnostní opatření, včetně okamžitého omezení nebo pozastavení dotčených činností. Navržená právní úprava tedy opravňuje Drážní úřad, aby v případě zjištění nedostatků závažně ohrožujících bezpečné provozování drážní dopravy uložil dopravci povinnost k jejich odstranění v přiměřené lhůtě, kterou mu stanoví, a současně v rozhodnutí zakázal provozování drážní dopravy nebo omezil druh provozu, oblast provozu nebo rozsah provozu. Zákaz nebo omezení se uplatní do doby odstranění zjištěných nedostatků.

Proti tomuto rozhodnutí není odvolání přípustné a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení. Právo Evropské unie totiž předpokládá, že rozhodnutí bezpečnostního orgánu v dané věci podléhá soudnímu přezkumu. V kontextu rozsudku Soudního dvora Evropské unie proti České republice ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10 a vyjádření Evropské komise, se kterou Ministerstvo dopravy vedlo odborné konzultace týkající se interpretace vybraných ustanovení dotčených směrnic, nezbývá než proti předmětným rozhodnutím Drážního úřadu vyloučit možnost odvolacího i přezkumného řízení, jež by vedlo Ministerstvo dopravy. Bližší informace k této problematice jsou obsaženy v části I obecné části důvodové zprávy.

 Bylo-li osvědčení dopravce vydáno Agenturou Evropské unie pro železnice, Drážní úřad ji o tom neprodleně uvědomí a poskytne jí rovněž podklady pro vydání rozhodnutí. Směrnice o bezpečnosti současně stanoví, že při trvání výše uvedeného zákazu nebo omezení delším než 3 měsíce bude opětovně informována Agentura Evropské unie pro železnice, která případně rozhodne o omezení nebo odebrání osvědčení dopravce. V návaznosti na tuto skutečnost se navrhuje, aby Drážní úřad o skutečnosti, že dopravce zjištěné nedostatky neodstranil, informoval Agenturu Evropské unie pro železnice ve lhůtě 3 měsíců ode dne vydání rozhodnutí.

Pro doplnění je vhodné uvést, že Agentura Evropské unie má obdobná oprávnění, která jsou zakotvena pro Drážní úřad v ustanovení § 31c návrhu zákona s tím, že postup tohoto nadnárodního orgánu je upraven v přímo použitelném předpisu. Tím je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004.

**K § 31d**

V návaznosti na čl. 10 odst. 16 směrnice o bezpečnosti se Drážnímu úřadu ukládá informovat Agenturu Evropské unie pro železnice o vydání osvědčení dopravce a o omezení nebo odnětí oprávnění provozovat drážní dopravu na základě osvědčení dopravce, a to bez zbytečného odkladu, nejpozději však ve lhůtě 2 týdnů ode dne nabytí právní moci příslušného rozhodnutí.

**K bodu 22 (§ 33 odst. 3)**

Historicky zavedené a dosud používané systémy vlakových zabezpečovačů v jednotlivých členských státech Evropské unie se vyznačují vedle typové rozdílnosti technickou zastaralostí, rozdílnou a zpravidla nižší úrovní funkčnosti a bezpečnosti. Proto je v rámci Evropské unie zaváděn jednotný a bezpečnější systém vlakového zabezpečovacího zařízení. V roce 1995 definovala Evropská komise globální strategii pro vývoj evropského systému řízení železniční dopravy, tzv. systému ERTMS (European Rail Traffic Management Systém), s cílem připravit jeho budoucí implementaci na evropské železniční síti a promítla ji do směrnice o interoperabilitě a následně do technické specifikace pro interoperabilitu týkající se subsystému „Řízení a zabezpečení“ (nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii).

Postupně by tak mělo docházet k přechodu od používání národního systému vlakového zabezpečovacího zařízení k úplnému využití evropského systému řízení železniční dopravy. Cílem je provozovat na tratích (úsecích) vybavených evropským systémem řízení železniční dopravy drážní dopravu pouze vozidly tímto systémem vybavenými, což umožní zásadní zvýšení úrovně bezpečnosti, efektivnosti řízení železniční dopravy a minimalizaci omezujících vlivů na kapacitu dráhy. Evropský systém řízení železniční dopravy přitom zahrnuje evropský vlakový zabezpečovací systém nebo globální systém pro mobilní komunikace v železničním provozu.

Prohlášení o dráze je z hlediska provozovatele dráhy komunikačním nástrojem vůči dopravcům, tudíž je nejvhodnějším prostředkem pro transparentní sdělení informace, na kterých dráhách (či jejich úsecích) je zaveden výhradní provoz vlaků s využitím systému evropského vlakového zabezpečovacího systému, a tudíž na nich nadále smí být provozován pouze takový vlak, který je tímto systémem vybaven. Údaj, zda se jedná o úsek dráhy s výhradním provozem vlaků pod dohledem tohoto systému, je jedním z provozně technických parametrů dráhy, který je zároveň určující směrem k podmínkám užití dané dráhy, a měl by být proto zahrnut mezi povinný obsah prohlášení o dráze.

**K bodu 23 (§ 34d odst. 1 až 4)**

V rámci předcházející novely zákona o dráhách došlo (v souvislosti se změnami směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru a plánovaným zrušením prováděcího nařízení (EU) č. 869/2014 o nových službách v osobní železniční dopravě a jeho nahrazením novým prováděcím nařízením Evropské komise o testu hospodářské vyváženosti) k zásadní reformulaci ustanovení zákona o dráhách upravujících posuzování hospodářské vyváženosti. V době zpracování předmětného návrhu zákona a raných fází jeho projednávání však uvedené nové prováděcí nařízení nebylo vydáno a tudíž právní úprava obsažená v § 34d sice na toto nařízení odkazovala, nicméně tento odkaz nemohl být doplněn odkazem na příslušnou poznámku pod čarou. Vzhledem k tomu, že předmětný předpis Evropské unie již byl vydán, navrhuje se doplnit normativní odkaz obsažený v § 34d odkazem na tento předpis, jímž je prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1795 ze dne 20. listopadu 2018, kterým se stanoví postup a kritéria pro provedení testu hospodářské vyváženosti podle článku 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU.

**K bodu 24 (§ 34 h)**

Zrušuje se ustanovení obsahující právní úpravu osvědčení dopravce. Nová úprava této problematiky, která se mění a doplňuje v souladu s požadavky směrnice o bezpečnosti, se přesouvá do § 31a a násl. zákona o dráhách, a to z důvodu jejího vhodnějšího systematického zařazení v rámci zákona o dráhách.

**K bodu 25 (§ 35 odst. 1 písm. d))**

Dochází k vypuštění ustanovení upravujícího povinnost dopravce provozovat určené technické zařízení jen s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti. Tato povinnost vyplývá z ustanovení § 47 odst. 6, které bylo v dané souvislosti precizováno. Zakotvení téže povinnosti na dvou místech v zákoně o dráhách se jeví jako nadbytečné. Vzhledem k tomu, že podmínky pro provozování zařízení, které je zároveň prvkem interoperability nebo subsystémem ve smyslu jejich vymezení v § 2 odst. 16 a 17 návrhu zákona, jsou upraveny samostatně v nově znějící části osmé (viz § 49a a násl. návrhu zákona) a v souladu s požadavky směrnice o interoperabilitě, jsou tato zařízení zároveň z předmětné povinnosti zakotvené v § 47 odst. 6 návrhu zákona vyňata.

**K bodu 26 a 28 (§ 35 odst. 2 písm. f) až p))**

V ustanovení § 35 odst. 2 zákona o dráhách se v návaznosti na směrnici o bezpečnosti navrhuje upravit stávající povinnosti dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální, a doplnit povinnosti nové. Většina z těchto povinností je obdobou povinností uložených provozovateli dráhy celostátní nebo regionální v § 22 odst. 2.

Již ve stávajícím znění § 35 odst. 2 písm. f) má dopravce provozující drážní dopravu na dráze celostátní a regionální povinnost zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit dodržování tohoto systému. S ohledem na čl. 9 směrnice o bezpečnosti nicméně vyvstala potřeba tuto povinnost upřesnit. Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy jsou nově stanoveny v příloze I nařízení (EU) 2018/762. Ve vztahu k tomuto nařízení je třeba konstatovat, že ve svých ustanoveních přepisuje úpravu již obsaženou v čl. 9 směrnice o bezpečnosti, případně ji podrobněji rozvádí. Navržené písmeno f) tedy jednak odkazuje na toto nařízení (provozovatelé drážní dopravy na dráze celostátní a regionální se budou ve vztahu k požadavkům na tento systém obsaženým v nařízení o bezpečnosti řídit přímo úpravou obsaženou v nařízení představujícím přímo použitelný předpis Evropské unie) a dále uvádí pouze ty požadavky na systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy, které jsou nad rámec nařízení (EU) 2018/762 obsaženy v čl. 9 odst. 1 a 4 směrnice o bezpečnosti (jedná se o zohlednění druhu, oblasti a rozsahu provozu).

Navržený § 35 odst. 2 písm. g) je provedením čl. 4 odst. 1 písm. d) a čl. 4 odst. 3 směrnice o bezpečnosti, z nichž vyplývá povinnost přijímat opatření spočívající v analýze, hodnocení a posuzování rizik. Relevantním přímo použitelným právním předpisem, kterým se mají dopravci provozující drážní dopravu na dráze celostátní a regionální při plnění této povinnosti řídit, je prováděcí nařízení  Komise (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009, v platném znění.

Směrnice o bezpečnosti předpokládá, že kromě dopravců existují i další subjekty, jejichž činnost může mít dopad na bezpečný provoz železničního systému Unie. S ohledem na tuto skutečnost je třeba, aby dopravci provozující drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální prostřednictvím smluvních ujednání s těmito subjekty zajistili, že i tyto subjekty budou plnit určité povinnosti směřující k zajištění bezpečného provozu na dráze celostátní a regionální. V souladu s čl. 4 odst. 3, 4 a 5 směrnice o bezpečnostise tedy do § 35 odst. 2 doplňuje příslušná povinnost dopravce smluvně zajistit, aby tyto subjekty plnily povinnost dodávat věci nebo poskytovat služby neohrožující bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy, přijmout nezbytná opatření spočívající v analýze, hodnocení a usměrňování rizik nebo nezbytná opatření k odstranění či jinému usměrnění jim známého bezpečnostního rizika a toto riziko oznámit osobám, které mohou k odstranění nebo jinému usměrnění tohoto rizika přispět (viz § 35 odst. 2 písm. h) návrhu zákona)**.** O jaké subjekty se jedná, vyplyne ze systému zajišťování bezpečnosti, přičemž se může jednat například o výrobce, dodavatele, opravárenské podniky, držitele, poskytovatele služeb, zadavatele, dopravce (i jiné než provozující drážní dopravu), odesílatele, příjemce, podniky zajišťující nakládku, vykládku, plnění a vyprazdňování vozů. Za poskytovatele služeb se považují rovněž dodavatelé stavebních prací. Nově se rovněž doplňuje související povinnost provozovatele dráhy sledovat, zda byla příslušná opatření ze strany subjektů, jejichž činnost může mít dopad na bezpečný provoz dráhy a drážní dopravy, skutečně přijata (viz § 35 odst. 2 písm. i) návrhu zákona) a povinnost předložit zmíněná smluvní ujednání na žádost Agentury Evropské unie pro železnice (viz § 35 odst. 2 písm. j) návrhu zákona).

V návaznosti na čl. 4 odst. 5 směrnice o bezpečnosti se v § 35 odst. 2 písm. k) dopravci ukládá, aby v případech, kdy zjistí bezpečnostní riziko vyplývající z konstrukční nebo technické závady dráhy, drážního vozidla nebo jiného technického zařízení sloužícího k zabezpečení provozování dráhy nebo drážní dopravy, provedl nezbytná opatření k jeho odstranění nebo k jeho jinému usměrnění. Současně musí toto riziko oznámit osobám, které k odstranění nebo jinému usměrnění tohoto bezpečnostního rizika mohou přispět (např. provozovateli dráhy).

Ustanovení § 35 odst. 2 písm. l) je provedením čl. 17 odst. 2 směrnice o bezpečnosti. Nově navržená povinnost spočívá v oznamovací povinnosti dopravce vůči Drážnímu úřadu, přičemž dopravce musí oznámit 2 měsíce předem zahájení provozování veřejné drážní dopravy prostřednictvím dosud jím neprovozovaného typu drážních vozidel nebo s využitím nových funkcí zaměstnanců. Předmětné informace budou použity pro účely plánování výkonu státního dozoru.

V návaznosti na čl. 4 odst. 6 směrnice o bezpečnosti je dopravcům provozujícím drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální uložena povinnost (viz § 35 odst. 2 písm. m) návrhu zákona) opatřit si informace o technickém a provozním stavu drážního vozidla a přepravovaném nákladu důležité z hlediska bezpečného provozu tohoto vozidla, včetně příslušných částí dokumentace nezbytné pro údržbu drážního vozidla podle nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – nákladní vozy železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES, v platném znění a nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii, v platném znění. Tato povinnost na dopravce dopadne jen za situace, kdy hodlají provozovat drážní vozidlo, které bylo provozováno jinou osobou, neboť u vlastních vozidel mají požadované informace k dispozici. Důvodem stanovení předmětné povinnosti je potřeba zajistit bezpečnost drážní dopravy a eliminace případných mimořádných událostí.

Do zákona o dráhách  se zakotvuje nová povinnost dopravce provozujícího drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální (viz § 35 odst. 2 písm. p) návrhu zákona) zajistit, aby neprodleně po zahájení a ukončení řízení drážního vozidla strojvedoucím na uvedené dráze byly jejímu provozovateli oznámeny stanovené údaje (o začátku a konci doby řízení drážního vozidla strojvedoucím na uvedené dráze, číslo licence strojvedoucího a evropské číslo drážního vozidla). Provozovatel dráhy takto získané údaje podle § 22 odst. 2 písm. k) návrhu zákona neprodleně oznámí nebo jinak zpřístupní Drážnímu úřadu. To umožní efektivnější výkon kontroly dodržování pravidel upravujících délku směny a dobu řízení drážního vozidla v mezinárodní dopravě. Smyslem nově zakotvené notifikační povinnosti je umožnit získání údajů, které budou moci být podkladem pro kvalifikované rozhodnutí pro případné přijetí zvláštní právní regulace doby řízení drážního vozidla v rámci zákona o dráhách (tedy nad rámec stávající obecné právní úpravy obsažené v nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů). Bylo totiž identifikováno, že tato obecná právní úprava umožňuje strojvedoucím fakticky řídit drážní vozidlo (drážní vozidla) po dobu delší, než je touto obecnou právní úpravou stanoveno. Maximální pracovní doba zaměstnanců v drážní dopravě je totiž uvedeným nařízením vlády stanovena ve vztahu k (jednomu) zaměstnavateli (stanoví se maximální délka směny a minimální doba odpočinku) a neřeší tak zřejmě v praxi existující případy, kdy strojvedoucí vykonávají práci pro více dopravců, přičemž ačkoliv ve vztahu k jednomu zaměstnavateli (dopravci) stanovenou maximální dobu řízení drážního vozidla zakotvenou v uvedeném nařízení vlády dodrží, dochází bezprostředně či v krátkém časovém intervalu od ukončení směny pro prvního dopravce k řízení drážního vozidla pro jiného dopravce. Zakotvení nové notifikační povinnosti dopravce a provozovatele dráhy tak umožní zajistit sběr potřebných údajů tak, aby bylo možno učinit závěr v tom smyslu, o jak rozsáhlý jde problém a zda je v daném smyslu nutno přikročit k případné další regulaci v této oblasti.

**K bodu 30 (§ 35 odst. 4)**

V návaznosti na změny právní úpravy osvědčení dopravce dochází z důvodu nadbytečnosti k vypuštění části zmocnění. Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy jsou upraveny v přímo použitelném předpisu Evropské unie, kterým je nařízení (EU) 2018/762.

**K bodu 31 (§ 35 odst. 5)**

Dochází k úpravě odkazu v návaznosti na vložení nových ustanovení (písmen) do § 35 odst. 2 zákona o dráhách. Zároveň dochází k odstranění legislativně technické chyby způsobené přijetím pozměňovacího návrhu k předcházející novele zákona o dráhách (zákon č. 367/2019 Sb.).

**K bodu 32 (§ 36 odst. 1 písm. g))**

Předmětné ustanovení nově ukládá dopravcům provozujícím veřejnou drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální, aby v případě vážné nehody poskytli pomoc osobám s újmou na zdraví nebo majetku při vyřizování stížností podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě a aby těmto osobám a osobám jim blízkým zajistili poskytnutí psychologické podpory. Toto ustanovení se použije pouze ve veřejné drážní osobní dopravě. Výše uvedeným ustanovením je prováděn čl. 9 odst. 5 pododst. 3 směrnice o bezpečnosti.

**K bodu 33 (§ 43 až 43b)**

**K § 43**

Předmětné ustanovení upravuje provozování drážních vozidel na dráze celostátní nebo regionální.

Odstavec 1 vymezuje 4 podmínky, za kterých lze drážní vozidlo provozovat na dráze celostátní nebo regionální. Toto ustanovení je provedením čl. 22 odst. 1 a čl. 23 odst. 1 směrnice o interoperabilitě.

První podmínkou je, že drážnímu vozidlu bylo vydáno povolení k jeho uvedení na trh.

Druhou podmínkou je zapsání drážního vozidla v registru drážních vozidel nebo obdobné evidenci jiného členského státu anebo v evropském registru vozidel. Důvodem, proč jsou zde alternativně uvedeny jak registry jednotlivých členských států, tak evropský registr vozidel je následující skutečnost.

Právo Evropské unie předvídá, že od 16. června 2021 budou drážní vozidla provozovaná v členských státech spadající do působnosti směrnice o interoperabilitě registrována v evropském registru vozidel. Do 16. června 2024 nicméně mohou být drážní vozidla registrována tzv. decentralizovaným způsobem, tedy na úrovni členského státu, který ovšem zajistí kompatibilitu a komunikaci s evropským registrem vozidel (registrace vozidel musí odpovídat specifikacím evropského registru vozidel). Ke dni 16. června 2021 musí být údaje o registrovaných vozidlech převedeny z vnitrostátních registrů vozidel do evropského registru vozidel. Během migrace dat Agentura Evropské unie pro železnice koordinuje přechod od příslušných vnitrostátních registrů vozidel k evropskému registru vozidel a zajišťuje dostupnost prostředí IT. Od 16. června 2024 již bude používána pouze centralizovaná registrace vozidel na úrovni Evropské unie. Na směrnici o interoperabilitě v tomto ohledu navazují předpisy Evropské unie, kterými jsou rozhodnutí Komise 2007/756/ES ze dne 9. listopadu 2007, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel stanoveného podle čl. 14 odst. 4 a 5 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES a prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES.

Členské státy musí zároveň zajistit přístup k údajům obsaženým v národním registru drážních vozidel právem Evropské unie vymezenému okruhu subjektů. Návrh zákona obsahuje vedle právní úpravy počítající s vedením národního registru drážních vozidel zohledňující vyžadované aspekty i právní úpravu zohledňující budoucí existenci pouze evropského registru vozidel, která první ze zmíněných úprav ke stanovenému datu nahradí. V tomto smyslu je v návrhu nastavena dělená účinnost předmětných ustanovení, v nichž je zvlášť obsažena právní úprava vztahující se k vnitrostátnímu registru drážních vozidel a právní úprava vztahující se k již předvídanému evropskému registru vozidel.

Třetí podmínkou provozování drážního vozidla na dráze celostátní nebo regionální je, že drážní vozidlo musí být technicky kompatibilní s dráhou, na níž má být provozováno. Soulad drážního vozidla s dráhou je třeba posuzovat na základě technických specifikací pro interoperabilitu a údajů obsažených v registru drah, který je upraven v nařízení (EU) 2019/777.

Poslední podmínka se týká pouze situace spojení drážního vozidla s jiným drážním vozidlem, přičemž navržené ustanovení požaduje, aby bylo toto spojení provedeno bezpečně v souladu s technickou specifikací pro interoperabilitu a systémem zajišťování bezpečnosti drážní dopravy.

Odstavec 2 je provedením čl. 22 směrnice o interoperabilitě a upravuje podmínky pro zápis drážního vozidla do registru drážních vozidel. Drážní úřad zapíše drážní vozidlo do registru drážních vozidel, bylo-li k němu vydáno povolení k jeho uvedení na trh drážním správním úřadem nebo Agenturou Evropské unie pro železnice a má-li být dané drážní vozidlo provozováno na území České republiky.

Odstavec 3 je provedením čl. 47 odst. 6 směrnice o interoperabilitě a zakotvuje notifikační povinnost držitele drážního vozidla zapsaného v registru drážních vozidel ve vztahu k údaji zapsaném v tomto registru, jakož i o zničení drážního vozidla, přičemž stanoví i lhůtu pro splnění této notifikační povinnosti.

Odstavce 4 a 5 jsou provedením čl. 46 odst. 1 směrnice o interoperabilitě a upravují přidělení evropského čísla drážnímu vozidlu při jeho zápisu do registru drážních vozidel a související povinnost držitele drážního vozidla viditelně je přiděleným číslem označit.

Odstavec 6 je provedením čl. 23 odst. 2 směrnice o interoperabilitě a upravuje povinnost provozovatele dráhy celostátní nebo regionální umožnit zkušební provoz drážního vozidla na jím provozované dráze za účelem ověření technické kompatibility drážního vozidla s dráhou, tedy splnění jedné z podmínek uvedených v § 43 odst. 1 písm. c) návrhu zákona (podmínky pro provozování drážního vozidla na dráze celostátní nebo regionální). Předpokladem umožnění zkušebního provozu je dohoda obou stran (provozovatele dráhy a dopravce) na jeho realizaci, přičemž musí být brán zřetel na jejich legitimní zájmy a dostupnou kapacitu dráhy. Provozovatel dráhy umožní zkušební provoz dráhy pouze v nezbytném rozsahu.

**K § 43a**

Ustanovení § 43a je provedením čl. 47 odst. 1 a 3 směrnice o interoperabilitě.

V odstavci 1 se zakládá působnost drážního správního úřadu vést registr drážních vozidel provozovaných na dráze celostátní nebo regionální. Způsob vedení údajů v registru drážních vozidel stanoví předpisy Evropské unie, jimiž jsou rozhodnutí Komise 2007/756/ES ze dne 9. listopadu 2007, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel stanoveného podle čl. 14 odst. 4 a 5 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES a prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES.

Odstavec 2 stanoví okruh subjektů, jimž drážní správní úřad umožní v rozsahu stanoveném uvedenými rozhodnutími Komise dálkový a nepřetržitý přístup k údajům vedeným v registru drážních vozidel.

**K § 43b**

Ustanovení § 43b je provedením čl. 14 směrnice o bezpečnosti.

 V souladu s požadavky práva Evropské unie (konkrétně čl. 14 odst. 1 a 2 směrnice o bezpečnosti) stanoví odstavec 1 povinnost držitele drážního vozidla provozovaného na dráze celostátní nebo regionální, aby jeho údržbu zabezpečovala osoba splňující stanovené podmínky.

 První podmínkou je, že půjde o osobu splňující podmínky stanovené prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019 kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011.

 Druhou podmínkou je, že půjde o osobu, jíž bylo vydáno osvědčení dokládající splnění podmínek stanovených v uvedeném nařízení.

 Třetí podmínkou je, že tato osoba bude zapsána v registru drážních vozidel.

 Odstavec 2 a 3 rozlišuje dále požadavky na osoby zabezpečující údržbu drážních vozidel podle toho, zda se jedná o drážní vozidla provozovaná za účelem přepravy věcí nebo zvířat (nákladní drážní vozidla) nebo jiná drážní vozidla.

V případě nákladních drážních vozidel musí vždy jejich údržbu zabezpečovat osoba, jíž bylo drážním správním úřadem, orgánem jiného členského státu nebo tímto orgánem pověřenou osobou vydáno osvědčení osoby zabezpečující údržbu.

V případě ostatních drážních vozidel může jejich údržbu zabezpečovat buď dopravce, nebo jiná osoba. Bude-li údržbu těchto vozidel zabezpečovat dopravce, může tak činit buď na základě osvědčení osoby zabezpečující údržbu vydaného drážním správním úřadem, orgánem jiného členského státu nebo tímto orgánem pověřenou osobou, nebo na základě osvědčení dopravce, dokládá-li zároveň toto osvědčení splnění podmínek podle nařízení (EU) 2016/779. Bude-li údržbu těchto vozidel zabezpečovat jiná osoba než dopravce, musí vždy jít o osobu, jíž bylo drážním správním úřadem, orgánem jiného členského státu nebo tímto orgánem pověřenou osobou vydáno osvědčení osoby zabezpečující údržbu.

Odstavec 4 upravuje podmínky pro vydání osvědčení osoby zabezpečující údržbu drážním správním úřadem, náležitosti žádosti, přílohy k ní přikládané, postup v řízení o žádosti o vydání osvědčení osoby odpovědné za údržbu a náležitosti tohoto osvědčení. Vzhledem k tomu, že tuto materii podrobně upravuje nařízení (EU) 2016/779, obsahuje v této souvislosti navrhovaná právní úprava pouze příslušný normativní odkaz na tento přímo použitelný předpis Evropské unie.

Proti rozhodnutí o žádosti o vydání osvědčení osoby odpovědné za údržbu není odvolání přípustné a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení. Právo Evropské unie totiž předpokládá, že rozhodnutí bezpečnostního orgánu v dané věci podléhá soudnímu přezkumu. V kontextu rozsudku Soudního dvora Evropské unie proti České republice ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10 a vyjádření Evropské komise, se kterou Ministerstvo dopravy vedlo odborné konzultace týkající se interpretace vybraných ustanovení dotčených směrnic, nezbývá než proti předmětným rozhodnutím Drážního úřadu vyloučit možnost odvolacího i přezkumného řízení, jež by vedlo Ministerstvo dopravy. Bližší informace k této problematice jsou obsaženy v části I obecné části důvodové zprávy.

Odstavec 5 provádí čl. 14 odst. 2 a 3 směrnice o bezpečnosti a zakotvuje povinnost osoby zabezpečující údržbu drážního vozidla zavést systém údržby a zajistit jeho dodržování. Stanovují se zároveň požadavky na tento systém vyplývající z práva Evropské unie.

Odstavec 6 zakotvuje v souladu s požadavkem směrnice o bezpečnosti povinnost osoby zabezpečující údržbu drážního vozidla provozovaného na dráze celostátní nebo regionální předložit na žádost Agentury Evropské unie pro železnice smluvní ujednání s osobami dodávajícími jí věci nebo poskytujícími jí služby a vedoucí k provádění analýzy, hodnocení a usměrňování rizik těmito osobami podle prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009, v platném znění. Jde o obdobnou povinnost, jaká je návrhem stanovena pro provozovatele dráhy (viz § 22 odst. 2 písm. h) návrhu zákona) a pro dopravce (viz 35 odst. 2 písm. j) návrhu zákona).

**K bodům 34 až 36 (změna § 43 odst. 1 až 4, zrušení § 43a a změna § 43b odst. 1)**

Jak již bylo shora uvedeno, předvídá právo Evropské unie, že od 16. června 2021 budou drážní vozidla provozovaná v členských státech spadající do působnosti směrnice o interoperabilitě registrována v evropském registru vozidel. Do 16. června 2024 nicméně mohou být drážní vozidla registrována tzv. decentralizovaným způsobem, tedy na úrovni členského státu, který ovšem zajistí kompatibilitu a komunikaci s evropským registrem vozidel (registrace vozidel musí odpovídat specifikacím evropského registru vozidel). Ke dni 16. června 2021 musí být údaje o registrovaných vozidlech převedeny z vnitrostátních registrů vozidel do evropského registru vozidel. Od 16. června 2024 již bude používána pouze centralizovaná registrace vozidel na úrovni Evropské unie. Příslušná ustanovení předvídající vedení již pouze evropského registru vozidel tak nahradí nově navrhovanou úpravu vztahující se k vnitrostátnímu registru drážních vozidel. Relevantní ustanovení vztahující se k evropskému registru vozidel (mimo jiné novelizační body 32 až 34) tak budou spojena s odloženou účinností (ke dni 16. června 2024).

**K bodu 37 (§ 43c až 43f)**

Ustanovení § 43c a 43d obsahují úpravu provozování drážních vozidel na dráze jiné než celostátní nebo regionální, tedy vozidel unijně nerelevantních, na něž se uplatní vnitrostátní právní úprava. V této souvislosti návrh zákona vychází ze stávající právní úpravy, která je však nově přehledně uspořádána, srozumitelně formulována a snaží se odstranit identifikované nedostatky stávající právní úpravy. Ohledně identifikovaných nedostatků se odkazuje na část B, kapitolu B. 1 této důvodové zprávy.

**K § 43c**

V § 43c odstavci 1 jsou upraveny základní podmínky pro provozování drážních vozidel na dráhách unijně nerelevantních, kterými jsou dráhy místní, speciální, tramvajové nebo trolejbusové anebo vlečky. Nově navrhovaná úprava vychází ze stávajícího ustanovení § 43 odst. 1 zákona o dráhách.

Oproti stávající právní úpravě již na tomto místě nejsou upraveny podmínky pro provozování drážních vozidel na dráze lanové, neboť provozování těchto drah je upraveno speciálně, a to již v návaznosti na předcházející novelu zákona o dráhách (zákon č. 367/2019 Sb.). Speciální úprava podmínek pro provozování lanových drah tak byla zakotvena do § 47 odst. 5 zákona o dráhách (jde-li o technickou část stanovených požadavků) a § 7 odst. 2 zákona o dráhách (jde-li o požadavky na stavbu lanové dráhy). Infrastruktura a zařízení lanových drah a lyžařských vleků zahrnují určená technická zařízení elektrická a dopravní. Podmínkou pro provozování lanové dráhy je vydání průkazu způsobilosti osvědčujícího splnění základních požadavků vymezených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/424 ze dne 9. března 2016 o lanových dráhách a o zrušení směrnice 2000/9/ES (EU), a to ve vztahu k stavbě, jakož i k sestavě subsystémů a bezpečnostních prvků lanové dráhy. K tomu je vhodné dodat, že termín „lanová dráha“ ve smyslu unijního nařízení zahrnuje i lyžařské vleky, které dle zákona o dráhách nelze subsumovat pod termín „dráha“, a proto je ustanovení § 47 odst. 5 zákona o dráhách zvlášť zmiňuje. Drážní vozidla určená pro lanové dráhy, která jsou v působnosti nařízení (EU) 2016/424 a jejichž technická způsobilost je schvalována podle tohoto nařízení představují zvláštní subsystémy lanových drah, jsou upravena separátně v rámci uvedeného ustanovení a podléhají speciálnímu posouzení ze strany oznámených subjektů v souladu s uvedeným nařízením. Následně jsou příslušné sestavy subsystémů a bezpečnostních prvků předmětem schválení ze strany Drážního úřadu.

 Na uvedených dráhách, tedy dráhách jiných než celostátních nebo regionálních, bude možno provozovat takové drážní vozidlo, k němuž bylo vydáno typové osvědčení (první podmínka), k němuž byl vydán průkaz způsobilosti, jde-li o drážní vozidla hnací a provozovaná na dráze místní nebo speciální nebo na vlečce, drážní vozidla tažená s rychlostí nad 160 km/h a provozovaná na dráhách místních nebo speciálních anebo na vlečce nebo drážní vozidla provozovaná na dráze tramvajové nebo trolejbusové (druhá podmínka), a rovněž které svojí konstrukcí a technickým stavem splňuje technické požadavky na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí (třetí podmínka). Uvedené podmínky musí být splněny kumulativně.

 V odstavci 2 dochází k převzetí stávající právní úpravy obsažené v § 43 odst. 2 zákona o dráhách, přičemž tato úprava je drobně formulačně upřesněna tak, aby bylo zřejmé, že typové osvědčení může být vypracováno na základě schválení typu vozidla. Podle stávající právní úpravy shodu se schváleným typem prokazuje výrobce typovým osvědčením pro každé vozidlo (viz § 43 odst. 2 zákona o dráhách). Dále je stanoveno, že o schválení typu drážního vozidla rozhoduje drážní správní úřad na základě žádosti tuzemského nebo zahraničního výrobce (viz § 43 odst. 3 zákona o dráhách). Skutečnost, že shoda se schváleným typem je prokazována typovým osvědčením, je přejímána ze stávající právní úpravy. Ke změně dochází v tom smyslu, že typové osvědčení nemusí být vypracováno výrobcem. Nově navrhovaná právní úprava totiž počítá s tím, že může nastat situace, kdy výrobce již nebude existovat, a bere v úvahu rovněž případy, kdy mohou být drážní vozidla dovezená ze zahraničí, přičemž v takovém případě může typové osvědčení vypracovat (odpovídá-li dané drážní vozidlo typu vozidla schválenému drážním správním úřadem) jiný subjekt, např. dopravní podnik. Z tohoto důvodu je rovněž rozšířen okruh subjektů, které mohou podat žádost o schválení typu drážního vozidla (viz ustanovení § 43c odst. 3 návrhu zákona). Možnost podat tuto žádost již napříště nebude vázána pouze na výrobce drážního vozidla.

 V odstavci 3 jsou stanoveny podmínky pro schválení typu drážního vozidla drážním správním úřadem. Vychází se ze stávající právní úpravy obsažené v § 43 odst. 4 zákona o dráhách s tím, že se formulace podmínek pro schválení typu drážního vozidla zároveň přizpůsobuje nové komplexní právní úpravě provozování drážních vozidel unijně relevantních (tedy drážních vozidel provozovaných na dráze celostátní nebo regionální). Stanoví se, že drážní správní úřad na žádost schválí typ vozidla, byl-li v případě daného drážního vozidla vydán ES certifikát nebo vnitrostátní certifikát dokládající splnění požadavků stanovených právem Evropské unie na subsystémy tvořící drážní vozidlo, nebo splňuje-li drážní vozidlo technické požadavky na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí stanovené prováděcím právním předpisem. Jinými slovy, jsou-li pro daný typ drážního vozidla naplněny požadavky práva Evropské unie a mohl-li by být daný typ drážního vozidla provozován i na dráze celostátní nebo regionální, nebude ze strany drážního správního úřadu naplnění technických požadavků stanovených vnitrostátní prováděcí právní úpravou již zkoumáno a drážní správní úřad daný typ drážního vozidla schválí. V opačném případě bude drážní správní úřad zkoumat naplnění technických požadavků stanovených prováděcím právním předpisem, přičemž v této souvislosti bude vycházet ze zkušebního protokolu vydaného právnickou osobou pověřenou Ministerstvem dopravy, z něhož bude naplnění či nenaplnění stanovených požadavků zřejmé.

 Odstavce 4 stanoví přílohy žádosti o schválení typu vozidla.

 Odstavec 5 zakotvuje podmínky pro vydání průkazu způsobilosti drážního vozidla. Drážní správní úřad vydá průkaz způsobilosti drážního vozidla, bylo-li k němu vypracováno typové osvědčení, odpovídá-li technická dokumentace drážního vozidla jeho technickému provedení a schválenému typu vozidla a jsou-li jeho jednotlivé části plně provozuschopné. Tato navrhovaná právní úprava vychází ze stávajícího znění § 43 odst. 1 zákona o dráhách, je však doplněna a upřesněna, přičemž na úroveň zákona je v odpovídajícím rozsahu přenesena úprava v současné době obsažená v § 59 a 60 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů. Uvedená prováděcí právní úprava je vydána na základě zmocnění obsaženého v § 43 odst. 1 větě poslední a představuje podmínky schvalování technické způsobilosti drážního vozidla, které by měly být alespoň v základní rovině upraveny zákonem.

 Odstavec 6 upravuje přílohy žádosti o vydání průkazu způsobilosti drážního vozidla.

 Odstavec 7 stanoví, že náklady na ověření splnění technických požadavků na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí a ověření technické dokumentace drážního vozidla a provozuschopnosti jeho jednotlivých částí hradí žadatel.

 Odstavec 8 obsahuje meze zákonného zmocnění pro vydání prováděcího právního předpisu, který stanoví technické požadavky na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí, rozsah a způsob jejich ověření, rozsah a způsob ověření technické dokumentace drážního vozidla a provozuschopnosti jeho jednotlivých částí a údaje zapisované do průkazu způsobilosti drážního vozidla.

**K § 43d**

Ustanovení § 43d návrhu zákona upravuje problematiku změny na drážním vozidle provozovaného na dráze jiné než celostátní nebo regionální. Vychází se ze stávající právní úpravy obsažené v § 43 odst. 7, podle níž změnu na drážním vozidle, jejíž podstatou je zásah do konstrukce vozidla znamenající odchylku od schváleného typu, schvaluje drážní správní úřad podle podmínek stanovených prováděcím právním předpisem.

 Je zcela zřejmé, že stávající právní úprava obsažená v zákoně o dráhách je kusá a nedostačující, přičemž odkazuje na prováděcí právní předpis v souvislosti s materií, která musí být upravena zákonem (podmínky pro rozhodování správního orgánu). Tento nevyhovující stav se návrhem zákona napravuje. Podmínky pro schválení kvalifikované změny na drážním vozidle (tj. změny konstrukce drážního vozidla představující podstatnou odchylku od schváleného typu vozidla) stanoví přímo zákon o dráhách. Stanoví se tak, že drážní správní úřad takovou změnu drážního vozidla schválí, bude-li i po jejím provedení drážní vozidlo splňovat technické požadavky na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí. Bez tohoto schválení nebude moci být drážní vozidlo, na němž byla předmětná změna provedena, na dráze místní, speciální, tramvajové nebo trolejbusové anebo na vlečce provozováno, což navrhovaná právní úprava na rozdíl od právní úpravy stávající jednoznačně stanoví.

 Odstavec 2 stanoví přílohy k žádosti o schválení změny na drážním vozidle.

 Odstavec 3 stanoví, že náklady na ověření splnění technických požadavků na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí drážním vozidlem, jehož konstrukce byla změněna, hradí žadatel.

 Schválí-li drážní správní úřad provedení změny konstrukce drážního vozidla, vyznačí podle odstavce 4 tuto skutečnost v průkazu způsobilosti drážního vozidla, byl-li k tomuto drážnímu vozidlu vydán. Zákon zároveň stanoví potřebnou povinnost držitele průkazu způsobilosti drážního vozidla tento průkaz za účelem uvedeného vyznačení odevzdat drážnímu správnímu úřadu a stanoví k tomu lhůtu.

 Odstavec 5 obsahuje meze zákonného zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu, který stanoví podstatné odchylky od schváleného typu vozidla a rozsah a způsob ověření splnění technických požadavků na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí vozidlem, jehož konstrukce byla změněna.

**K § 43e**

Ustanovení § 43e obsahuje úpravu zkušebního provozu drážního vozidla na dráze jiné než celostátní nebo regionální. Vychází se ze stávající právní úpravy obsažené v § 43 odst. 9 zákona o dráhách s tím, že se tato úprava precizuje a doplňuje.

 Odstavec 1 především jednoznačně stanoví, že zkušební provoz povoluje ve správním řízení drážní správní úřad a dále stanoví podmínky pro vydání tohoto povolení. Zkušební provoz drážního vozidla nesplňujícího některou z podmínek uvedených v § 43c odst. 1 návrhu zákona, tedy drážní vozidlo, k němuž nebylo vydáno typové osvědčení, k němuž nebyl vydán průkaz způsobilosti nebo které nesplňuje požadavky stanovené v prováděcím právním předpisu, drážní správní úřad povolí, je-li to nutné za účelem ověření splnění podmínek pro schválení typu vozidla, vydání průkazu způsobilosti drážního vozidla nebo za účelem schválení změny konstrukce drážního vozidla podle § 43d návrhu zákona a pouze tehdy, nebude-li tím ohroženo bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

 Odstavec 2 omezuje okruh účastníků správního řízení o povolení zkušebního provozu na žadatele a provozovatele dotčené dráhy.

Odstavec 3 vychází ze stávající úpravy obsažené ve větě poslední § 43 odst. 7 zákona o dráhách a zakotvuje pravomoc drážního správního úřadu v povolení zkušebního provozu drážního vozidla stanovit dobu jeho trvání a podmínky jeho provádění zajišťující bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

 Odstavec 4 stanoví povinnost provozovatele dráhy poskytnout za účelem provedení zkušebního provozu drážního vozidla potřebnou součinnost.

**K § 43f**

Ustanovení § 43f obsahuje úpravu provozování historických drážních vozidel. Článek 1 odst. 4 písm. b) směrnice o interoperabilitě umožňuje ze své působnosti vyloučit mimo jiné vozidla vyhrazené výlučně pro místní, *historické* nebo turistické využití. Této možnosti Česká republika využívá, přičemž z požadavků kladených na drážní vozidla stanovených směrnicí o interoperabilitě (tedy i transpoziční úpravy obsažené v návrhu zákona) tato vozidla vyjímá.

 Odstavec 1 obsahuje vymezení historického drážního vozidla. Jde o drážní vozidlo, jehož výroba byla ukončena před více než 40 lety a jehož vnější vzhled a vnitřní uspořádání jsou uchovávány a udržovány ve stavu podle původní technické dokumentace.

 Odstavec 2 představuje vlastní vynětí historických drážních vozidel z působnosti požadavků práva Evropské unie. Zároveň jsou však stanoveny požadavky, které tato vozidla splňovat musí. Historické drážní vozidlo tak bude možno provozovat na dráze celostátní nebo regionální i v případě, nebylo-li k němu vydáno povolení k jeho uvedení na trh (nebude tedy muset splňovat podmínky uvedené v § 49j návrhu zákona). Podmínka uvedená v § 43 odst. 1 písm. a) se tedy v případě takového drážního vozidla neuplatní. Ostatní podmínky uvedené v tomto ustanovení (tedy podmínky uvedené v § 43 odst. 1 písm. b) až d) návrhu zákona) však splněny být musí. I takové drážní vozidlo tedy bude muset být zapsáno v registru drážních vozidel nebo v obdobné evidenci jiného členského státu anebo v evropském registru vozidel, toto vozidlo bude muset být kompatibilní s dráhou a rovněž bude muset být bezpečně spojeno s jinými drážními vozidly. Namísto povolení k uvedení drážního vozidla na trh pak bude vyžadováno, aby k historickému drážnímu vozidlu bylo vydáno typové osvědčení, byl vydán průkaz způsobilosti a dále bude muset takové drážní vozidlo splňovat požadavky stanovené prováděcím právním předpisem. Tyto podmínky tak budou shodné s podmínkami, které zákon klade na drážní vozidla provozovaná na dráhách unijně nerelevantních (podmínky uvedené v § 43c odst. 1 návrhu zákona).

 Odstavec 3 dále vyjímá historická drážní vozidla z požadavků práva Evropské unie, pokud jde o požadavky stanovené pro případ obnovy nebo modernizace drážních vozidel, rozšíření oblasti jejich provozu nebo případ změny technické specifikace pro interoperabilitu. Ustanovení § 49l transponující příslušné požadavky směrnice o interoperabilitě pro tyto případy se tudíž nepoužije. I v tomto případě však vnitrostátní právní úprava stanoví alternativní požadavky, které historické drážní vozidlo bude muset splňovat. Stanoví se tedy, že historické drážní vozidlo, u něhož byla provedena změna konstrukce představující podstatnou odchylku od schváleného typu vozidla, smí být na dráze celostátní nebo regionální provozováno pouze tehdy, byla-li tato změna schválena drážním správním úřadem. Pro schválení změny konstrukce historického drážního vozidla se použije § 43d (upravující postup při změně konstrukce drážního vozidla provozovaného na unijně nerelevantních dráhách) obdobně.

 Jde-li o provozování historických drážních vozidel na dráze místní, speciální, tramvajové nebo trolejbusové anebo na vlečce, uplatní se podmínky obsažené v § 43c až § 43e návrhu zákona, přičemž prováděcí právní předpis stanoví pro tato vozidla mírnější požadavky.

Odstavec 4 pak zakotvuje, že 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. Provozování takového drážního vozidla k jinému účelu bude sankcionováno.

**K bodu 38 a 39 (§ 44 odst. 2 a 3)**

Vzhledem k tomu, že požadavky na drážní vozidla provozovaná na dráze celostátní nebo regionální, včetně postupu při nedodržení požadavků kladených na tato vozidla, jsou upraveny samostatně, je nutno z ustanovení upravujícího postup při zjištění, že drážní vozidlo nezaručuje bezpečnost drážní dopravy, nemá vlastnosti schváleného typu nebo nemá průkaz způsobilosti, vyjmout drážní vozidla unijně relevantní (tj. drážní vozidla určená k provozování nebo provozovaná na dráze celostátní nebo regionální). Z působnosti ustanovení § 44 odst. 2 jsou tak vyňata vozidla, k nimž bylo vydáno povolení k jejich uvedení na trh.

Právní úprava obsažená v odstavci 3, podle níž drážní správní úřad pro drážní vozidlo schválené pro použití na dráze celostátní nebo regionální přidělí alfanumerický identifikační kód, který musí být vyznačen na vozidle a vložen s údaji o vozidle do registru drážních vozidel se přesouvá do ustanovení § 43 odst. 4. Zároveň se dané ustanovení upřesňuje s ohledem na požadavek článku 46 směrnice o interoperabilitě a souvisejícího prováděcího r**ozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES. Právo Evropské unie totiž požaduje, aby drážním vozidlům spadajícím do působnosti směrnice o interoperabilitě bylo přidělováno tzv. evropské číslo vozidla. Přidělení evropského čísla vozidla je v navrhované právní úpravě vázáno k okamžiku zápisu drážního vozidla do registru drážních vozidel, resp. evropského registru vozidel.** Jak bylo již shora uvedeno, právo Evropské unie předvídá, že od 16. června 2021 budou drážní vozidla provozovaná v členských státech spadající do působnosti směrnice o interoperabilitě registrována v evropském registru vozidel. Ačkoliv do 16. června 2024 mohou být vedena tzv. decentralizovaně z úrovně členských států, od zmíněného data však již budou registrována pouze centralizovaně v evropském registru vozidel.

**K bodu 40 (§ 45 odst. 7)**

Z ustanovení § 45 je vypuštěno zmocnění pro vydání prováděcího právního předpisu, který má stanovit maximální dobu řízení drážního vozidla, dobu bezpečnostních přestávek a dobu odpočinku osob, které řídí drážní vozidlo.

 Maximální pracovní dobu zaměstnanců v drážní dopravě, resp. maximální délku směny, a minimální dobu odpočinku stanoví nařízení vlády č. 589/2006 Sb., jakožto prováděcí právní předpis k zákonu č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

 Bude-li v budoucnu přistoupeno k další regulaci doby řízení drážních vozidel, předpokládá se, že tak bude učiněno na úrovni zákona.

 S ohledem na shora uvedené bylo stávající zmocnění obsažené v § 45 odst. 7 zákona o dráhách vyhodnoceno jako nadbytečné a z tohoto důvodu se zrušuje.

**K bodu 41 (§ 46s)**

Čl. 13 směrnice o bezpečnosti stanoví povinnost členských států zajistit, aby zaměstnanci železničních podniků a provozovatelů infrastruktury plnící rozhodující úkoly týkající se bezpečnosti byli školeni, přičemž zároveň stanoví požadavky na toto školení.

 S ohledem na to, že působnost směrnice o bezpečnosti byla vztažena pouze na dráhy celostátní a regionální, navrhuje se stanovit povinnost související se zajištěním školení pro zaměstnance v souladu s touto směrnicí pouze na provozovatele dráhy celostátní nebo regionální a na dopravce provozující drážní dopravu na této dráze.

 Pokud jde o okruh zaměstnanců, jejichž školení budou provozovatel dráhy a dopravce na předmětných dráhách povinni zajistit, navrhuje se jej navázat na systém zajišťování bezpečnosti, který jak provozovatel dráhy, tak dopravce musí zavést podle nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010. Školení tak bude muset být zajištěno explicitně pro strojvedoucí, doprovod vlaku a další zaměstnance mající rozhodující vliv na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a zahrnuté v uvedeném systému.

 Odstavec 2 je provedením čl. 13 odst. 1 pododst. 2 směrnice o bezpečnosti, v souladu s nímž stanoví zaměření požadovaného školení.

 Odstavce 3 a 4 stanoví, že školení poskytuje provozovatel dráhy nebo dopravce anebo akreditovaná osoba na základě s ním uzavřené smlouvy. Návrh zákona rovněž stanoví podmínky pro udělení akreditace drážním správním úřadem a náležitosti žádosti o udělení akreditace. Provozovatel dráhy a dopravce budou moci poskytovat školení i pro jiné osoby, než své zaměstnance. Návrh zákona v tomto ohledu neobsahuje žádné omezení.

 Odstavec 5 upravuje důvody pro odnětí akreditace k poskytování školení.

 Drážní správní úřad bude seznam osob, jimž udělil akreditaci k poskytování školení, zveřejňovat způsobem umožňujícím dálkový přístup a tento seznam bude rovněž aktualizovat, což stanoví odstavec 6.

 O absolvování školení bude akreditovaná osoba vydávat osvědčení (odstavec 7).

**K bodu 42 až 44 (§ 47 odst. 3, 5 a 6)**

Vzhledem k tomu, že podmínky pro provozování určeného technického zařízení, které je zároveň prvkem interoperability nebo subsystémem ve smyslu jejich vymezení v § 2 odst. 16 a 17 návrhu zákona, jsou upraveny samostatně v nově znějící části osmé (viz § 49a a násl. návrhu zákona) a v souladu s požadavky směrnice o interoperabilitě, jsou tato zařízení z právní úpravy určených technických zařízení zakotvené v § 47 odst. 3 návrhu zákona vyňata.

Z odstavce 5 se vypouští poslední věta, podle níž se na drážní vozidlo, které je subsystémem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/424 ze dne 9. března 2016 o lanových dráhách a o zrušení směrnice 2000/9/ES, nepoužijí ustanovení § 43 a 44 zákona o dráhách. Právní úprava drážních vozidel, a to jak drážních vozidel unijně relevantních (tedy drážních vozidel provozovaných na dráze celostátní nebo regionální), tak drážních vozidel unijně nerelevantních (tedy drážních vozidel provozovaných na dráze jiné než celostátní nebo regionální), je zcela nově koncepčně a systematicky upravena. Tato nová právní úprava již provozování drážních vozidel na lanových dráhách neupravuje, a tudíž se ustanovení vyjímající tato vozidla z právní úpravy drážních vozidel stalo nadbytečným.

Text obsažený ve stávajícím odstavci 6 je precizován v souvislosti s vypuštěním povinnosti provozovatele dráhy obsažené v § 22 odst. 1 písm. f) a obdobné povinnosti dopravce obsažené v § 35 odst. 1 písm. d). Zároveň jsou z tohoto ustanovení z důvodu uvedeného shora vyňata zařízení, která jsou zároveň prvkem interoperability nebo subsystémem ve smyslu jejich vymezení v § 2 odst. 16 a 17 návrhu zákona.

**K bodu 45 (§ 48 odst. 2)**

Vzhledem k tomu, že postup při zjištění nedostatků určeného technického zařízení, které je zároveň prvkem interoperability nebo subsystémem ve smyslu jejich vymezení v § 2 odst. 16 a 17 návrhu zákona, je upraven samostatně v nově znějící části osmé (viz § 49a a násl. návrhu zákona) a v souladu s požadavky směrnice o interoperabilitě, jsou tato zařízení z právní úpravy určených technických zařízení zakotvené v § 47 odst. 3 návrhu zákona vyňata.

**K bodu 46 (§ 49 odst. 2)**

Navržené ustanovení dílčím způsobem upravuje vymezení vážné nehody v § 49 odst. 2 zákona o dráhách, konkrétně se jedná o vymezení rozsahu škody, která je nehodou způsobena. Stávající znění § 49 odst. 2 zákona o dráhách stanoví, že se má jednat o škodu velkého rozsahu podle trestního zákoníku, což je 5 mil. Kč. Čl. 3 odst. 12 směrnice o bezpečnosti definuje vážnou nehodu mimo jiné prostřednictvím škody nejméně 2 mil. EUR (tedy cca 50 mil. Kč). Tento rozdíl byl shledán jako nedůvodný, proto bylo přistoupenu k nahrazení škody velkého rozsahu podle trestního zákoníku škodou ve výši nejméně 2 mil. EUR.

**K bodu 47 (§ 49 odst. 3 písm. a))**

Ustanovení § 49 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách upravuje povinnost provozovatelů dráhy a dopravců neprodleně oznámit každou mimořádnou událost v drážní dopravě Drážní inspekci. Čl. 22 odst. 3 směrnice o bezpečnosti kromě povinnosti oznámit každou mimořádnou událost předvídá i povinnost poskytnout veškeré dostupné informace, jakož i aktualizaci oznámení ve vhodných případech. V návaznosti na tuto skutečnost se navrhují do § 49 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách doplnit meze zákonného zmocnění pro vydání prováděcího právního předpisu, kterým se rozsah oznamovaných údajů stanoví. Současně se doplňuje stávající povinnost provozovatele dráhy a dopravce o povinnost aktualizovat učiněné oznámení neprodleně poté, co se dozvěděli o změně oznámených údajů nebo o nových údajích doposud do oznámení nezahrnutých.

**K bodu 48 (§ 49a až § 49w)**

**K § 49a**

§ 49a obsahuje několik základních pojmů, jež bude vhodné definovat pro účely právní úpravy obsažené v části osmé zákona o dráhách. Jde o definice, které jsou obsaženy ve směrnici o interoperabilitě.

Termíny „uvedení na trh“ a „zplnomocněný zástupce“ přitom zná i zákon o posuzování shody a definice těchto pojmů v něm obsažené byly využity rovněž pro formulaci definic v návrhu zákona.

Zvláštním termínem, jenž zákon o posuzování shody výrobků nezná, je termín „zadavatel“ označující osobu, která objednává návrh nebo provedení nového subsystému anebo návrh nebo provedení obnovy nebo modernizace stávajícího subsystému. Obvykle půjde o vlastníka nebo provozovatele dráhy celostátní nebo regionální, dopravce nebo držitele drážního vozidla.

Obecně jsou definovány rovněž termíny „obnova“ a „modernizace“, přičemž rozdíl mezi nimi spočívá v tom, že v případě modernizace se zvyšuje celková výkonnost subsystému, zatímco obnovou se rozumí výměna subsystému nebo spíše jeho podstatné části, aniž by to mělo dopady na celkovou výkonnost subsystému.

Odstavec 2 obsahuje zmocnění pro vydání vyhlášky, která stanoví základní požadavky. Co se míní základním požadavkem, je vymezeno v § 2 odst. 15 návrhu zákona. Základním požadavkem se podle tohoto ustanovení míní požadavek na prvek interoperability, subsystém, dráhu nebo drážní vozidlo týkající se jejich bezpečnosti, spolehlivosti, dostupnosti, technické kompatibility, přístupnosti pro vybrané skupiny osob nebo ochrany zdraví nebo životního prostředí. Předmětný prováděcí právní předpis bude transpozicí přílohy III směrnice o interoperabilitě. Základní požadavky obsažené v příloze III směrnice o interoperabilitě, které budou transponovány prostřednictvím uvedeného prováděcího právního předpisu, jsou dále na úrovni práva Evropské unie rozvedeny podrobně v technických specifikacích pro interoperabilitu.

Odstavec 3 obsahuje zmocnění pro vydání vyhlášky, která stanoví členění a součásti drah a drážních vozidel, na něž se vztahují požadavky na jejich technickou a provozní propojenost v Evropské unii. Prostřednictvím uvedeného prováděcího právního předpisu dojde k transpozici přílohy I směrnice o interoperabilitě, podle níž železniční systém Unie zahrnuje:

a) zvláště vybudované vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti zpravidla 250 km/h nebo vyšší,

b) tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti, vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h,

c) tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie zahrnuje rovněž spojovací tratě mezi vysokorychlostními a konvenčními sítěmi, průjezdy stanicemi, přístupy do terminálů, dep atd., kterými vysokorychlostní kolejová vozidla projíždějí konvenční rychlostí,

d) konvenční tratě určené pro osobní dopravu,

e) konvenční tratě určené pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní),

f) konvenční tratě určené pro nákladní dopravu,

g) terminály osobní dopravy,

h) terminály nákladní dopravy, včetně multimodálních překladišť,

i) spojovací tratě mezi výše uvedenými prvky.

**K § 49b**

Prvek interoperability ve smyslu definice obsažené v navrženém § 2 odst. 16 zákona o dráhách lze uvést na trh, pouze pokud splňuje základní požadavky. Tyto požadavky vymezí v souladu s přílohou III směrnice o interoperabilitě prováděcí právní předpis k zákonu o dráhách. Jde přitom o požadavky „základní“ v tom smyslu, že představují podstatné a obecně formulované technické požadavky na prvky interoperability a subsystémy z hlediska jejich bezpečnosti, spolehlivosti, dostupnosti, technické kompatibility, přípustnosti pro vybrané skupiny osob, jakož i z hlediska ochrany zdraví a životního prostředí, které jsou následně na unijní úrovni konkrétně, velmi podrobně a obsáhle vymezeny v technických specifikacích pro interoperabilitu.

Soulad prvku interoperability se základními požadavky se prokazuje prostřednictvím dokumentu, jenž zpracovává jeho výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce (ve smyslu definic obsažených v návrhu zákona). Tímto dokumentem je ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití. To, který dokument se vydává, je odvislé od procesu, který jeho vydání předchází a jímž se ověřuje soulad prvku interoperability s konkrétními požadavky stanovenými technickými specifikacemi pro interoperabilitu nebo tzv. evropskými specifikacemi. Tímto procesem je buď posouzení shody, posouzení vhodnosti pro použití nebo obojí, přičemž technické specifikace pro interoperabilitu stanoví, který z těchto procesů se má ve vztahu k jednotlivým prvkům použít. Pokud jde o termín „evropská specifikace“, směrnice o interoperabilitě jím rozumí zvláštní dokumenty technického charakteru, které jsou předmětem právní úpravy obsažené v přímo použitelných předpisech Evropské unie. Jde o obecnou evropskou specifikaci v oblasti informačních a komunikačních technologií, evropské technické posouzení a evropskou normu.

Soulad prvku interoperability se základními požadavky lze prokázat i prostřednictvím harmonizovaných norem nebo jejich částí. Musí být však splněna podmínka, že byl na ně učiněn odkaz v Úředním věstníku Evropské unie. Prokazování shody prostřednictvím harmonizovaných norem obecně v oblasti posuzování výrobků není žádnou výjimkou, jelikož tzv. předpoklad shody je stanoven i v § 13 odst. 1 zákona o posuzování shody.

Posouzení shody a posouzení vhodnosti pro použití musí provádět v případech stanovených technickými specifikacemi pro interoperabilitu oznámený subjekt, jehož postavení a činnost vymezuje návrh zákona v § 49r a násl. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce si vybírá oznámený subjekt dle svého uvážení, přičemž činnost posuzování je pro něj vykonávaná na základě smlouvy, kterou tyto osoby uzavřou. Oznámeným subjektem může být jak osoba usazená v České republice, tak v jiném členském státě Evropské unie. V návaznosti na provedené posouzení je povinností oznámeného subjektu vydat v případě jeho kladného výsledku ES certifikát.

Pro ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití vydané výrobcem nebo zplnomocněným zástupcem, stejně jako pro ES certifikát vydaný oznámeným subjektem, shodně platí, že

– jejich vzory stanoví přímo použitelný předpis Evropské unie, konkrétně prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/250 ze dne 12. února 2019 o vzorech ES prohlášení a certifikátů pro železniční prvky interoperability a subsystémy, o vzoru prohlášení o shodě s povoleným typem železničního vozidla a o postupech ES ověřování subsystémů v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a o zrušení nařízení Komise (EU) č. 201/2011,

– jsou uznávány ve všech členských státech Evropské unie.

 Návrh zákona v některých případech předpokládá v souladu se směrnicí o interoperabilitě, že povinnost vypracovat ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití v souladu se stanovenými požadavky může zavazovat i osobu odlišnou od výrobce prvku interoperability nebo jeho zplnomocněného zástupce, typicky může jít o jinou osobu, která prvek interoperability uvádí na trh, nebo naopak tak nečiní a vyrobila jej pouze pro vlastní potřebu.

 Součástí návrhu zákona je rovněž svým způsobem přechodné ustanovení vůči novým technickým specifikacím pro interoperabilitu, kdy směrnice o interoperabilitě předpokládá, že lze na úplný soulad prvků interoperability s technickými specifikacemi pro interoperabilitu a odpovídající posouzení shody nebo vhodnosti pro použití rezignovat, přesto však musí být dodrženy základní požadavky vymezené prováděcím předpisem k zákonu o dráhách.

Poměrně vágní povinnost zajistit, aby byl prvek řádně instalován, udržován a používán, vyplývá z čl. 8 odst. 1 písm. b) směrnice o interoperabilitě. Předkladatel se pokusil vymezit klíčové dokumenty, jimiž by se mělo použití prvku interoperability v návaznosti na jeho uvedení na trh řídit.

**K § 49c**

Návrh zákona řeší rovněž situace, kdy se ukáže, že prvek interoperability nesplňuje základní požadavky, popřípadě trpí jinými vadami. Je rozlišováno mezi případem, kdy prvek interoperability doposud nebyl uveden na trh, a případem, kdy již k uvedení na trh došlo.

Zjistí-li Drážní úřad, že ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití nebylo vypracováno v souladu se stanovenými požadavky, ať již proto, že nejsou splněny příslušné technické požadavky, nebylo provedeno posouzení jejich splnění nebo prohlášení trpí formálními vadami, rozhodne o zákazu uvedení prvku interoperability na trh. Tento zákaz může typicky navazovat na výkon státního dozoru a lze jej tak uložit i v řízení na místě, kdy se rozhodnutí vyhlásí ústně a jeho písemné vyhotovení se doručí dodatečně.

Zjistí-li Drážní úřad, že prvek interoperability neodpovídá základním požadavkům poté, co již došlo k jeho uvedení na trh, má k dispozici několik prostředků ochrany účastníků trhu nebo uživatelů. Podobně jako zákon o posuzování shody stanoví i tento návrh zákona několik druhů ochranných opatření, jimiž je zákaz dodání prvku interoperability na trh (tj. k distribuci, spotřebě nebo použití na trhu Evropské unie v rámci obchodní činnosti), zákaz nebo omezení oblasti jeho používání, popřípadě stažení z trhu (čímž se prvku interoperability, jenž se již nachází v dodavatelském řetězci, zabrání jeho dodání na trh) nebo stažení oběhu (čímž by mělo dojít k navrácení výrobku interoperability již dodaného konečnému uživateli zpět osobě, která jej konečnému uživateli dodala). I uložení ochranného opatření může navazovat na výkon státního dozoru a lze jej tak uložit i v řízení na místě. Podobně jako zákon o posuzování shody stanoví i tento návrh zákona kompetenci Drážního úřadu rozhodnout o zrušení ochranného opatření, pominou-li důvody pro jeho uložení, tj. v případě, kdy dojde k zajištění (obnovení) shody prvku interoperability se základními požadavky.

V případě výše zmíněných rozhodnutí bezpečnostního orgánu směrnice o interoperabilitě nestanoví zvláštní způsob jejich správního přezkumu a dopadá na ně čl. 18 odst. 3 směrnice o bezpečnosti, jenž předpokládá, že rozhodnutí tohoto orgánu podléhají soudnímu přezkumu. V kontextu rozsudku Soudního dvora Evropské unie proti České republice ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10 a vyjádření Evropské komise, se kterou Ministerstvo dopravy vedlo odborné konzultace týkající se interpretace vybraných ustanovení dotčených směrnic, nezbývá než proti předmětným rozhodnutím Drážního úřadu vyloučit možnost odvolacího i přezkumného řízení, jež by vedlo Ministerstvo dopravy. Bližší informace k této problematice jsou obsaženy v části I obecné části důvodové zprávy.

**K § 49d**

 Směrnice o interoperabilitě v příloze II rozlišuje mezi subsystémy v strukturální oblasti a ve funkční oblasti. Subsystémy v strukturální oblasti jsou přitom spjaty buď s dráhou, nebo drážním vozidlem. Do první kategorie spadají subsystémy infrastruktura, energie a traťové řízení a zabezpečení. Popis těchto subsystémů, základní požadavky na ně kladené, funkční a technické specifikace těchto subsystémů a jejich rozhraní s jinými subsystémy, výčet prvků, které subsystémy tvoří, postupy posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků a ověřování subsystémů a další podrobná technická pravidla stanoví příslušné technické specifikace pro interoperabilitu.

Návrh zákona stanoví pravidla pro uvádění subsystémů tvořících dráhu do provozu, stejně jako pro jejich obnovu a modernizaci. Tato pravidla se týkají toliko dráhy celostátní a regionální, jelikož ostatní dráhy nespadají či nemusí spadat pod působnost vnitrostátních pravidel transponujících do vnitrostátního právního řádu směrnici o interoperabilitě.

Předpokladem uvedení subsystému (nebo subsystémů) tvořícího dráhu do provozu bude vydání průkazu způsobilosti dráhy Drážním úřadem, a to v návaznosti na posouzení jeho technické způsobilosti. Drážní úřad přitom nebude provádět zvláštní prohlídky nebo zkoušky, ale bude posuzovat (slovy čl. 18 odst. 5 směrnice o interoperabilitě) úplnost, relevantnost a soudržnost žadatelem předložené dokumentace. Na jejím základě by mělo být možné dospět k závěru, zda subsystém splňuje základní požadavky. Klíčovým dokladem je ES prohlášení o ověření subsystému, jež vydává zadavatel, výrobce nebo jejich zplnomocněný zástupce podle navrženého § 49o. Kompatibilitu subsystému s dráhou, do níž má být začleněn, a bezpečné propojení mezi subsystémy navzájem je nutno rovněž důvěryhodně doložit. V neposlední řadě se předpokládá doložení kladného rozhodnutí Agentury Evropské unie pro železnice, jímž byl schválen evropský systém řízení železniční dopravy, popřípadě doklad prokazující splnění postupů stanovených pro případ změny návrhu předmětného systému. Posledně jmenované 2 doklady se k žádosti o vydání průkazu způsobilosti dráhy přikládají pouze v případě, kdy je evropský systém řízení železniční dopravy zahrnut do subsystému traťové řízení a zabezpečení tvořícího dráhu.

Dospěje-li na základě předložených dokladů Drážní úřad k závěru, že posuzovaný subsystém (nebo subsystémy) umožní bezpečný a plynulý provoz drážních vozidel při splnění základních požadavků, vydá namísto písemného vyhotovení správního rozhodnutí průkaz způsobilosti dráhy, jenž představuje nový typ dokladu, s nímž zatím zákon o dráhách nepočítá. Tento doklad bude odpovídat povolení k uvedení pevných zařízení do provozu ve smyslu čl. 18 směrnice o interoperabilitě. Bude tedy upuštěno od dosavadního matoucího označení výsledku předmětného správního řízení, jímž bylo podle § 49b odst. 2 kolaudační rozhodnutí o ověření způsobilosti k užívání nově budované nebo modernizované dráhy. Vztah tohoto specializovaného posouzení, zaměřeného na technické aspekty dráhy, k postupům podle stavebního zákona, v rámci nichž se posuzují primárně stavební aspekty dráhy, vyjasňuje doplnění navržené v § 7 odst. 2 zákona o dráhách, podle něhož bude předpokladem vydání kolaudačního souhlasu k užívání dráhy celostátní nebo regionální vydání průkazu způsobilosti dráhy.

Návrh zákona stanoví v souvislosti s řízením o žádosti o vydání průkazu způsobilosti dráhy i odchylky procesního charakteru. Směrnice stanoví v čl. 18 odst. 5 povinnost bezpečnostního orgánu informovat žadatele do 1 měsíce od obdržení žádosti o tom, zda je předložený soubor dokumentů úplný, nebo jej požádat o doplňující informace a stanoví též lhůtu 4 měsíců pro vydání rozhodnutí od obdržení všech příslušných informací. Návrh zákona tedy uvedenou informační povinnost rovněž zakotvuje, aniž by tím bylo dotčeno oprávnění Drážního úřadu přerušit řízení podle § 64 odst. 1 písm. a) správního řádu, a též prodlužuje obecnou lhůtu pro vydání správního rozhodnutí, a to na 4 měsíce. Proti rozhodnutí o žádosti o vydání průkazu způsobilosti dráhy nebude možné podat odvolání. Přípustné však bude podání zvláštního opravného prostředku v podobě námitek k Drážnímu úřadu podle navrženého § 49g zákona o dráhách, o čemž by měl být žadatel náležitě poučen.

**K § 49e**

Směrnice o interoperabilitě vyžaduje nový typ povolení, jenž doposud unijní právo nepředepisovalo, navíc o jeho vydání rozhoduje Agentura Evropské unie pro železnice, jejíž zřízení, postavení a úkoly upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004. Cílem unijního normotvůrce je přitom zajistit, aby evropský systém řízení železničního provozu odpovídal platným technickým specifikacím a byl tedy interoperabilní v Evropské unii. Agentura je proto pověřena posuzováním zamýšlených technických řešení, s čímž počítá i návrh zákona.

 Evropským systémem řízení železniční dopravy se rozumí evropský vlakový zabezpečovací systém nebo globální systém pro mobilní komunikace v železničním prostoru. Zavedení tohoto systému do rámce subsystému traťové řízení a zabezpečení bude podmíněno jeho schválením ze strany Agentury Evropské unie pro železnice, přičemž v případech, kdy bude zavádění realizováno prostřednictvím zadávacího řízení, žádost o schválení bude nutné podat před zahájením zadávacího řízení. Schválení tohoto systému agenturou bude současně předpokladem vydání průkazu způsobilosti dráhy podle § 49d, bude-li její součástí subsystém řízení a zabezpečení zahrnující evropský systém řízení železničního provozu.

Návrh zákona stanoví řadu dokladů, které bude nutné k žádosti o schválení evropského systému řízení železniční dopravy přiložit, a to v souladu s čl. 19 odst. 3 směrnice o interoperabilitě. Mezi tyto doklady patří kromě popisu plánovaných technických řešení (v případě realizace zadávacího řízení zadávací dokumentace) a jejich souladu s technickou specifikací pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (tj. nařízení Komise (EU) 2016/919) též stanovisko Drážního úřadu. Toto stanovisko si může (podle čl. 19 odst. 3 směrnice o interoperabilitě) vyžádat žadatel před podáním žádosti. Pakliže tak neučiní, vyžádá si jej Agentura Evropské unie pro železnice v rámci probíhajícího řízení. Stejně tak bude třeba přiložit prohlášení o ověření subsystému traťové řízení a zabezpečení vypracované jeho zadavatelem, výrobcem nebo jejich zplnomocněným zástupcem podle navrženého § 49o zákona o dráhách a ES certifikát nebo vnitrostátní certifikát vztahující se k tomuto systému vydaný podle navrženého § 49p zákona o dráhách.

Předmětné řízení je vedeno nadnárodním orgánem, stejně jako případné řízení o přezkumu jeho rozhodnutí. Návrh zákona proto neupravuje ani upravovat nemůže postup Agentury Evropské unie pro železnice v řízení, pouze stanoví požadavek na schválení evropského systému řízení železniční dopravy a oprávnění žadatele požádat agenturu o přezkum jejího zamítavého rozhodnutí.

Dojde-li v návaznosti na schválení evropského systému řízení železniční dopravy ke změně zadávací dokumentace nebo popisu plánovaných technických řešení, předpokládá směrnice o interoperabilitě v čl. 19 odst. 6, že o tom žadatel informuje agenturu i vnitrostátní bezpečnostní orgán, což návrh zákona stanoví. Další postup se řídí čl. 30 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004.

**K § 49f**

 Návrh zákona upravuje nejen předpoklady pro uvedení subsystému tvořícího dráhu celostátní nebo regionální do provozu, ale též předpoklady pro jeho obnovu či modernizaci, a to ve smyslu obecného vymezení obnovy a modernizace obsaženého v navrženém § 49a zákona o dráhách.

V případě obnovy nebo modernizace subsystému bude povinností provozovatele dráhy celostátní nebo regionální požádat Drážní úřad o rozhodnutí, zda je pro tento účel nutné vydat nový průkaz způsobilosti dráhy. Případy, kdy realizace obnovy či modernizace subsystému bude podmíněna vydáním nového průkazu způsobilosti dráhy, vymezují zejména jednotlivé technické specifikace pro interoperabilitu upravující tyto subsystémy. Technické specifikace pro interoperabilitu dále stanoví základní parametry, přičemž pokud se hodnota některého základního parametru následkem obnovy či modernizace změní, bude obnova či modernizace podmíněna vydáním nového průkazu způsobilosti dráhy. Toho bude rovněž zapotřebí v případech, kdy to vyplývá z prováděcího plánu zpracovaného Českou republikou a oznámeného Evropské komisi podle příslušné technické specifikace pro interoperabilitu. Konečně posledním případem, kdy bude obnova nebo modernizace subsystému podmíněna vydáním nového průkazu způsobilosti dráhy, je situace, kdy činnosti spjaté s obnovou či modernizací subsystému mohou nepříznivě ovlivnit celkovou úroveň jeho bezpečnosti. Výše popsané vymezení případů, kdy je obnova či modernizace subsystému tvořícího dráhu celostátní nebo regionální podmíněna vydáním nového průkazu způsobilosti dráhy, vyplývá z čl. 18 odst. 6 směrnice o interoperabilitě. Není-li obnova nebo modernizace subsystému podmíněna vydáním nového průkazu způsobilosti dráhy, Drážní úřad o tom deklaratorně rozhodne. V takovém případě lze obnovu či modernizaci dráhy provést a takto obnovenou či modernizovanou dráhu užívat na základě původního průkazu způsobilosti dráhy.

Rozhodne-li Drážní úřad, že pro případ konkrétní obnovy či modernizace dráhy je třeba vydat nový průkaz způsobilosti, bude třeba podat žádost o jeho vydání. Rozhodnutí o tom, že v konkrétním případě obnovy či modernizace dráhy je nutno vydat nový průkaz způsobilosti dráhy, a rozhodnutí o vydání tohoto nového průkazu bude tedy probíhat ve dvou samostatných správních řízeních. V obou řízeních se budou předkládat různé doklady, přičemž zatímco předmětem prvního řízení je autoritativní posouzení toho, zda obnova či modernizace dráhy podléhá zvláštnímu schválení, předmětem druhého řízení je podrobné posouzení splnění stanovených technických podmínek (dle navrhovaného § 49d odst. 2).

Podobně jako v případě řízení o žádosti o vydání průkazu způsobilosti dráhy (viz § 49d návrhu zákona) stanoví návrh zákona i v případě řízení týkajícího se vydání nového průkazu způsobilosti (obnovované či modernizované) dráhy odchylky procesního charakteru. Směrnice o interoperabilitě stanoví v čl. 18 odst. 6 povinnost bezpečnostního orgánu informovat žadatele do 1 měsíce od obdržení žádosti o tom, zda je předložený soubor dokumentů úplný, nebo jej požádat o doplňující informace a stanoví též lhůtu 4 měsíců pro vydání rozhodnutí od obdržení všech příslušných informací. Návrh zákona tedy uvedenou informační povinnost rovněž zakotvuje, aniž by tím bylo dotčeno oprávnění Drážního úřadu přerušit řízení podle § 64 odst. 1 písm. a) správního řádu, a též prodlužuje obecnou lhůtu pro vydání správního rozhodnutí, a to na 4 měsíce. Běh lhůty pro vydání správního rozhodnutí je upraven obecnou právní úpravou obsaženou ve správním řádu (lhůta počíná běžet od podání žádosti). Proti rozhodnutí o žádosti o vydání průkazu způsobilosti dráhy nebude možné podat odvolání. Přípustné však bude podání zvláštního opravného prostředku v podobě námitek k Drážnímu úřadu podle navrženého § 49g zákona o dráhách, o čemž by měl být žadatel náležitě poučen.

Je vhodné doplnit, že pro případ, kdy by byla provedena modernizace či obnova dráhy bez vydání nového průkazu způsobilosti dráhy, neobsahuje návrh zákona žádnou sankci (není pro takový případ konstruována příslušná skutková podstata). V takovém případě by totiž podle § 7 odst. 2 návrhu zákona nemohl být vydán kolaudační souhlas. Došlo-li by tedy k modernizaci či obnově dráhy, aniž by byl vydán nový průkaz způsobilosti dráhy, a byla-li by taková dráha užívána (bez kolaudačního souhlasu), bude dané jednání postiženo (sankcionováno) podle jiných právních předpisů (stavební zákon).

**K § 49g a § 49n**

Jak je detailně popsáno v části I obecné části důvodové zprávy, předkladatel přistoupil k zavedení specifického řádného opravného prostředku proti vybraným rozhodnutím Drážního úřadu do zákona o drahách se subsidiárním využitím obecných ustanovení správního řádu o správním řízení (zejm. vybraných hlav části druhé správního řádu). Předkladatel návrhu zákona se rozhodl využít institutu tzv. námitek, což je opravný prostředek, který správní řád zavádí pro účely exekučního řízení.

Důvodem tohoto přístupu jsou specifické požadavky na přezkum prvoinstančního rozhodnutí bezpečnostního orgánu podle čl. 18 odst. 6 a čl. 26 odst. 4. Vnitrostátní bezpečnostní orgán může na základě žádosti o přezkoumání rozhodnutí toto své rozhodnutí zrušit nebo potvrdit. Předmětná ustanovení směrnice o interoperabilitě předpokládají, že výsledek přezkoumání rozhodnutí provedeného tímto vnitrostátním bezpečnostním orgánem může být dále přezkoumán pouze soudem, tedy nikoliv již prostřednictvím dalších opravných prostředků v rámci správního řízení. Tento výklad je podpořen i vyjádřením Evropské komise, se kterou Ministerstvo dopravy vedlo odborné konzultace týkající se interpretace vybraných ustanovení směrnice o interoperabilitě. Právo Evropské unie rovněž stanoví speciální lhůty pro příslušné řízení o přezkum rozhodnutí bezpečnostního orgánu.

Proti dotčeným rozhodnutím Drážního úřadu nebude možné brojit prostřednictvím odvolání, jelikož opravný prostředek předvídaný směrnicí o interoperabilitě postrádá devolutivní účinek(o opravném prostředku musí rozhodovat prvoinstanční orgán). Stejně tak nebude možné podat rozklad podle správního řádu, jelikož Drážní úřad není ústředním správním orgánem a nedisponuje ani rozkladovou komisí.

Navržená právní úprava námitek proti vybraným rozhodnutím Drážního úřadu přitom vychází z ustanovení správního řádu upravujících odvolací řízení (tj. z hlavy VIII části druhé správního řádu), přičemž tato ustanovení

– buď do návrhu zákona přejímá (nanejvýš s drobnými formulačními odchylkami souvisejícími s předmětem řízení nebo dílčími procesními odchylkami předepsanými unijním právem, a to zejména ve vtahu k některým lhůtám) nebo

– naopak do návrhu zákona nezahrnuje, jelikož z hlediska předmětu, účelu nebo jiných charakteristik dotčeného řízení nejsou relevantní.

Do navržené právní úpravy řízení o námitkách tak zejména nejsou převzata ustanovení správního řádu upravující odvolací řízení, která se týkají

– autoremedury, předání spisu odvolacímu správnímu orgánu a vymezení odvolacího správního orgánu (viz § 87, § 88 a § 89 odst. 1 správního řádu), jelikož přezkum rozhodnutí musí v každém případě (nejen v případě vyhovění opravnému prostředku) provést orgán, jenž jej vydal, který tak spis nebude předávat nadřízenému správnímu orgánu a nadřízený správní orgán o opravném prostředku nebude rozhodovat,

– řízení s více účastníky (viz § 82 odst. 2 věta třetí a čtvrtá, § 84, § 86 odst. 2 a 3 nebo § 91 odst. 4 správního řádu), jelikož v dotčených řízeních bude vystupovat vždy pouze jediný účastník,

– oprávnění správního orgánu vyloučit odkladný účinek opravného prostředku, jelikož to směrnice o interoperabilitě nepřipouští (viz § 85 odst. 2 až 4 nebo § 91 odst. 2 správního řádu),

– některých způsobů rozhodnutí o podaném opravném prostředku, jelikož například vrácení věci k novému projednání by nebylo smysluplné (viz § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu), přičemž směrnice o interoperabilitě přesně stanoví výsledky rozhodnutí navazujícího na provedený přezkum,

– zvláštních typů prvoinstančních rozhodnutí (například § 81 odst. 4 správního řádu dopadající toliko na rozhodnutí o omezení způsobilosti právnické osoby samostatně jednat před správním orgánem).

Navrhuje se tedy, aby byly v případě řízení o námitkách upraveny zejména následující jeho aspekty:

* vyloučení práva podat odvolání vůči vybraným rozhodnutím Drážního úřadu a jejich přezkumu v přezkumném řízení,
* výslovná úprava práva účastníka podat námitky proti předmětným rozhodnutím, jakož i dispozice s tímto právem,
* lhůty pro podání námitek (včetně lhůt v případech chybějícího, neúplného či nesprávného poučení),
* požadavky na náležitosti tohoto opravného prostředku,
* mandatorní odkladný účinek tohoto prostředku (plyne z požadavků směrnice o interoperabilitě),
* příslušnost k rozhodnutí o námitkách,
* rozsah přezkumu,
* způsoby rozhodnutí o námitkách (plyne z požadavků směrnice o interoperabilitě),
* lhůta pro rozhodnutí o námitkách (plyne z požadavků směrnice o interoperabilitě),
* vyloučení opravného prostředku proti rozhodnutí o námitkách,
* obdobné použití hlav I až IV, VI a VII části druhé správního řádu.

Jak bylo uvedeno výše, zvláštní institut námitek a navazujícího speciálního řízení nebude v zákoně o dráhách zaveden paušálně vůči všem rozhodnutím Drážního úřadu, ale pouze vůči těm, u nichž to požaduje směrnice o interoperabilitě. Námitky budou potažmo připuštěny (a odvolání či přezkum vyloučeny) proti

– rozhodnutí o žádosti o vydání průkazu způsobilosti dráhy a

– rozhodnutí, kterým bylo povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla změněno nebo zrušeno.

**K § 49h**

Směrnice o bezpečnosti obsahuje v čl. 12 odst. 2 jednoduchý a detailně neupravený požadavek na to, aby bylo schválení z hlediska bezpečnosti, jímž je dle vnitrostátní terminologie osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy, revidováno „zcela nebo zčásti, kdykoli dojde k podstatným změnám v subsystémech infrastruktury, zabezpečení nebo energie nebo v zásadách jejich provozu a údržby“. Toto ustanovení unijní směrnice je značně kusé, jelikož není zřejmé, zda má být osvědčení revidováno na žádost jeho držitele nebo z moci úřední, co se onou „revizí“ vlastně myslí, v jakých konkrétních případech k ní má dojít (pro adresáta právní regulace je poměrně těžké odhadnout, které změny subsystému jsou podstatné nebo dopadají na „zásady jejich provozu nebo údržby“), jaký má mít revize osvědčení dopad na systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, jehož existenci osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy dokládá atd.

 Předkladatel se s výše uvedenými interpretačními nejasnostmi rozhodl vypořádat tak, že posuzování potřeby zmíněné „revize“ osvědčení bude spojeno s řízením, které Drážní úřad vede v případech, kdy má dojít k uvedení subsystému tvořícího dráhu do provozu nebo v případech, kdy má dojít k obnově nebo modernizaci daného subsystému. Pakliže v rámci těchto řízení Drážní úřad dospěje k závěru, že dosavadní systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy nezajišťuje bezpečné provozování dráhy celostátní nebo regionální, z moci úřední uloží provozovateli této dráhy provedení změn v systému zajišťování bezpečnosti, k čemuž stanoví přiměřenou lhůtu. O realizaci předmětné změny by měl provozovatel dráhy informovat Drážní úřad. Pakliže provozovatel dráhy potřebná opatření nepřijme, Drážní úřad bude moci postupovat obdobně jako v případech neplnění podmínek pro vydání osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy (viz navržený § 19b odst. 2 zákona o dráhách), tj. oprávnění provozovatele dráhy provozovat dráhu celostátní nebo regionální na základě předmětného osvědčení omezí nebo odejme.

V případě výše zmíněných rozhodnutí bezpečnostního orgánu směrnice nestanoví zvláštní způsob jejich správního přezkumu a dopadá na ně čl. 18 odst. 3 směrnice o bezpečnosti, jenž předpokládá, že rozhodnutí tohoto orgánu podléhají soudnímu přezkumu. V kontextu rozsudku Soudního dvora Evropské unie proti České republice ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10 a vyjádření Evropské komise, se kterou Ministerstvo dopravy vedlo odborné konzultace týkající se interpretace vybraných ustanovení dotčených směrnic, nezbývá než proti předmětným rozhodnutím Drážního úřadu vyloučit možnost odvolacího i přezkumného řízení, jež by vedlo Ministerstvo dopravy. Bližší informace k této problematice jsou obsaženy v části I obecné části důvodové zprávy.

**K § 49i**

Jak bylo uvedeno výše, subsystémy ve smyslu definice, jejíž zakotvení se nově navrhuje v definičním aparátu k zákonu o dráhách, lze členit na subsystémy ve strukturální a funkční oblasti. Součástí subsystémů v strukturální oblasti jsou tzv. mobilní subsystémy, jež jsou spjaty s drážními vozidly. Jde o subsystém kolejová vozidla a subsystém palubní řízení a zabezpečení, jejichž popis je obsažen v příslušných technických specifikacích pro interoperabilitu.

Tyto subsystémy lze uvést na trh, pouze pokud splňují základní požadavky. Tyto požadavky vymezí v souladu s přílohou III směrnice o interoperabilitě prováděcí právní předpis k zákonu o dráhách. Jde přitom o požadavky „základní“ v tom smyslu, že představují podstatné a obecně formulované technické požadavky na prvky interoperability a subsystémy z hlediska jejich bezpečnosti, spolehlivosti, dostupnosti, technické kompatibility, přípustnosti pro vybrané skupiny osob, jakož i z hlediska ochrany zdraví a životního prostředí, které jsou následně na unijní úrovni konkrétně, velmi podrobně a obsáhle vymezeny v technických specifikacích pro interoperabilitu.

Soulad subsystému se základními požadavky se prokazuje prostřednictvím dokumentu, jenž zpracovává jeho zadavatel, výrobce nebo jejich zplnomocněný zástupce. Tímto dokumentem je ES prohlášení o ověření. Podrobnější předpoklady pro vydání tohoto dokumentu, proces, jenž jeho vydání předchází (ES ověření), a vzor ES prohlášení o ověření upravuje navržený § 49o a § 49p. V těchto ustanoveních jsou obsažena pravidla, jež se týkají obecně všech subsystémů v strukturální oblasti.

**K § 49j**

Předpokladem uvedení drážního vozidla určeného k provozování na dráze celostátní nebo regionální na trh bude vydání příslušného povolení. V této souvislosti lze poukázat na 5 zásadních změn oproti stávajícímu právnímu stavu.

1. Doposud unijní právo předpokládalo, že se povoluje uvedení vozidla do provozu, nově bude předmětem povolování jeho uvedení na trh. Podle bodu 49 preambule tím bude umožněno obchodování s vozidly kdekoli v Evropské unii a snížení administrativní zátěže. Dosavadní vnitrostátní právní úprava v § 43 odpovídajícím způsobem stanovila toliko předpoklady pro provozování drážních vozidel na dráhách, nikoli pro jejich uvedení na trh. Nově se tedy do zákona o dráhách zavádí institut povolení k uvedení drážního vozidla na trh.

2. Podle bodu 49 preambule dále platí, že zatímco „povolení k uvedení vozidel na trh umožní obchody s vozidly kdekoliv na trhu Unie, smí být vozidlo používáno pouze v oblasti použití, pro niž je povolení uděleno. V této souvislosti by mělo být pro každé rozšíření oblasti nutné aktualizovat povolení pro vozidlo.“. Tyto principy se promítly i do normativního textu směrnice a vyplývá z nich, že povolení k uvedení drážního vozidla na trh sice umožní jeho volný pohyb na trhu, avšak již v žádosti o povolení k uvedení vozidla na trh a též v samotném povolení bude vymezena oblast provozu vozidla. Touto oblastí může být dráha celostátní a regionální, konkrétní úseky této dráhy nebo dráha na území České republiky a jiných členských států Evropské unie. Pokud by vozidlo mělo být provozováno na dráze, která není pokryta oblastí provozu vozidla, bude nutné požádat o změnu vydaného povolení.

3. Zamýšlená oblast provozu vozidla bude klíčová pro výběr orgánu, jenž povolení k uvedení vozidla na trh vydá. Jde o poměrně zásadní nový element unijní právní úpravy, kdy směrnice o interoperabilitě v čl. 21 odst. 1 a 8 předpokládá, že povolení k uvedení vozidla na trh vydá buď vnitrostátní bezpečnostní orgán, nebo nově Agentura Evropské unie pro železnice. Návrh zákona proto stanoví následující 2 pravidla. Má-li být drážní vozidlo provozováno pouze na území České republiky, podá se žádost o vydání povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh u drážního správního úřadu nebo Agentury Evropské unie pro železnice. V tomto případě si tedy žadatel bude moci vybrat, kterému orgánu žádost o povolení k uvedení vozidla na trh podá. Má-li být však drážní vozidlo provozováno rovněž v jiném členském státě, podává se žádost vždy u Agentury Evropské unie pro železnice, která si nicméně v průběhu řízení vyžádá i odborné posouzení ze strany dotčených vnitrostátních bezpečnostních orgánů. V případě, že po vydání povolení k uvedení drážního vozidla na trh bude vůle provozovat drážní vozidlo v jiné oblasti, než pro kterou bylo povoleno, bude nutné požádat o změnu vydaného povolení, což upravuje navržený § 49l odst. 2 zákona o dráhách.

4. Již z předchozího bodu vyplývá, že se do zákona o dráhách zavádí nový typ dokladu vztahujícího se k vozidlům provozovaným na dráze celostátní nebo regionální, tj. povolení k uvedení vozidla na trh, přičemž ve vztahu k vozidlům provozovaným na těchto dráhách již do budoucna nebude vydáván průkaz způsobilosti. Současně však nelze opomenout provoz vozidel vybavených tímto dokladem, což řeší odpovídající přechodná ustanovení.

5. Povolení k uvedení drážního vozidla na trh může, ale také nemusí podle unijního práva předcházet povolení typu vozidla. Pakliže byl typ vozidla schválen, platí podle čl. 25 odst. 1 směrnice o interoperabilitě, že vozidlo nebo řada vozidel, která jsou ve shodě s povoleným typem vozidla, obdrží povolení k uvedení vozidla na trh bez dalších kontrol, a to pouze na základě prohlášení o shodě vozidla se schváleným typem. Tento princip byl promítnut rovněž do vnitrostátní transpoziční úpravy, konkrétně do navrženého § 49j odst. 2 zákona o dráhách. Za změnu oproti stávající vnitrostátní právní úpravě lze přitom označit skutečnost, že předpokladem provozu drážního vozidla na dráze celostátní nebo regionální nebude nezbytně nutně předchozí typové schválení. Postačující bude individuální povolení vozidla na trh, které se od typového schválení může (pak postačí předložení prohlášení o shodě, jež vypracuje držitel povolení typu vozidla), ale také nemusí odvíjet. Na schválení typu vozidla se přitom budou rovněž vztahovat omezení týkající se oblasti provozu drážních vozidel odpovídajících dotčenému typu. V neposlední řadě lze dodat, že povolení typu vozidla bude moci být na žádost vydáno, jsou-li splněny podmínky k vydání povolení k uvedení drážního vozidla na trh. V takovém případě již nebudou prováděny žádná zvláštní posuzování splnění podmínek pro vydání povolení typu vozidla.

Výše popsané principy byly tedy promítnuty do navržené právní úpravy. Současně je však třeba zdůraznit, že navržená právní úprava neobsahuje řadu relevantních ustanovení procesního charakteru, a to s ohledem na skutečnost, že tato ustanovení jsou již obsažena v přímo použitelném předpisu Evropské unie, jímž je prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797. Tento unijní předpis reguluje postup žadatele před podáním žádosti o vydání povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo o vydání povolení typu vozidla, náležitosti žádosti, přílohy k ní přikládané, postup v řízení o žádosti o vydání povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo o vydání povolení typu vozidla a náležitosti předmětného povolení. Stanoví-li toto nařízení odchylná procesní pravidla oproti správnímu řádu (například delší, čtyřměsíční lhůtu pro vydání rozhodnutí), unijní právo se uplatní přednostně. Lze též konstatovat, že velká většina ustanovení obsažených v čl. 21 směrnice o interoperabilitě již nepodléhá transpozici do vnitrostátního právního řádu, jelikož jejich implementace již byla provedena Evropskou komisí, která vydala již zmíněné, poměrně rozsáhlé a detailní nařízení.

Na vnitrostátní úrovni bylo nicméně nutné dílčím způsobem upravit postupy správního přezkumu prvoinstančního rozhodnutí Drážního úřadu o žádosti o vydání povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo o vydání povolení typu vozidla. Tato nutnost vyplývá ze zvláštních požadavků obsažených v čl. 21 odst. 11 směrnice o interoperabilitě.

Toto ustanovení předpokládá, že vnitrostátní bezpečnostní orgán, který napadené rozhodnutí vydal, může na základě žádosti o přezkoumání jeho rozhodnutí toto své rozhodnutí zrušit nebo potvrdit. Potvrdí-li své rozhodnutí, vyžaduje právo Evropské unie aktivní krok žadatele (podání odvolání) k tomu, aby rozhodnutí bylo posouzeno odvolacím orgánem. Správní řád naproti tomu předpokládá, že prvoinstanční správní orgán přezkoumá své vydané rozhodnutí na základě odvolání, přičemž nevyhoví-li odvolání sám (autoremedura), sám také postoupí spis odvolacímu orgánu (tedy bez dalšího úkonu odvolatele). Právo Evropské unie rovněž stanoví speciální lhůty.

Jak je detailně popsáno v části I obecné části důvodové zprávy, nevyužil předkladatel varianty zavést dva samostatné prostředky obrany žadatele, kdy prvým by se domáhal přezkumu ze strany prvoinstančního orgánu a následně pak druhým přezkumu odvolacím orgánem, neboť toto řešení nemá tradici v našem právním řádu, resp. v českém správním řízení. Rozčlenění odvolacího řízení do dvou fází by mohlo přinést aplikační obtíže z hlediska procesů zavedených obecnou právní úpravou správního řízení a jejich vzájemné provázanosti. Navíc stávající pojetí přezkoumání vydaného rozhodnutí orgánem prvního stupně a následného řešení správním orgánem druhého stupně předvídané správním řádem je pro žadatele (odvolatele) výhodnější.

 Z těchto důvodů se navrhuje využít obecné úpravy odvolání obsažené ve správním řádu za současného nastavení specifik požadovaných právem Evropské unie. Zákon o dráhách tak stanoví především speciální lhůtu pro podání odvolání, a to oproti obecné lhůtě 15 dnů obsažené ve správním řádu. Dále pojímá přezkoumání rozhodnutí prvoinstančním správním orgánem (autoremeduru) jakožto obligatorní postup tohoto orgánu, a to oproti obecnému fakultativnímu pojetí tohoto institutu ve správním řádu (viz § 87 správního řádu). Konečně se stanoví speciální lhůta pro přijetí rozhodnutí v rámci autoremedury oproti obecné lhůtě 30 dnů obsažené ve správním řádu.

V případě, kdy v rámci autoremedury nebude podanému odvolání vyhověno (tj. není rozhodnutí zrušeno), vnitrostátní bezpečnostní orgán (Drážní úřad) postoupí spis se svým stanoviskem odvolacímu orgánu (Ministerstvu dopravy) bez dalšího (tj. bez dalšího aktivního úkonu odvolatele).

Bude-li naopak v rámci autoremedury podanému odvolání vyhověno, tedy shledá-li drážní správní úřad, který napadené rozhodnutí vydal, že jsou v daném případě důvody pro zrušení napadeného rozhodnutí, a proto dané rozhodnutí zruší (a povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo povolení typu vozidla vydá), nebude možno proti takovému rozhodnutí podat odvolání. Článek 21 odst. 11 směrnice o interoperabilitě totiž stanoví, že, je-li potvrzeno *zamítavé rozhodnutí* vnitrostátního bezpečnostního orgánu, může se proti němu žadatel odvolat k odvolacímu orgánu podle vnitrostátního práva. Z uvedeného vyplývá, že, není-li vnitrostátním bezpečnostním orgánem potvrzeno jeho zamítavé rozhodnutí, jinými slovy (a slovy návrhu zákona), zruší-li drážní správní úřad jakožto správní orgán prvního stupně v rámci autoremedury své vydané rozhodnutí a povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo povolení typu vozidla vydá, nemůže se proti tomuto (žádosti vyhovujícímu) rozhodnutí žadatel odvolat k odvolacímu orgánu podle vnitrostátního práva. Z tohoto důvodu návrh zákona proti takovému rozhodnutí, jímž se žádosti vyhovuje, vylučuje právo podat odvolání k odvolacímu orgánu.

**K § 49k**

 Směrnice o interoperabilitě předpokládá, že i drážní vozidlo, k němuž doposud nebylo vydáno povolení k uvedení na trh, by mělo být připuštěno k provozu na dráze, a to za účelem ES ověření subsystému kolejová vozidla nebo palubní řízení a zabezpečení, z něhož je drážní vozidlo tvořeno, ověření technické kompatibility těchto subsystémů a ověření technické kompatibility vozidla s dráhou. Návrh zákona proto počítá s povolením zkušebního provozu, jenž by mohl být proveden za účelem vydání povolení typu vozidla nebo povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh. Zkušební provoz by mohl být proveden na žádost osoby, která jeho výsledky potřebuje za účelem doložení výše zmíněných aspektů, a to ještě před podáním žádosti o vydání povolení typu vozidla nebo povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh. Současně však může být zkušební provoz požadován i Agenturou Evropské unie pro železnice nebo vnitrostátním bezpečnostním orgánem v případě již probíhajícího řízení.

Předpokladem povolení zkušebního provozu bude zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, k čemuž bude moci Drážní úřad stanovit v rozhodnutí příslušné podmínky. Povolení zkušebního provozu bude platné pouze po omezenou dobu, nutnou pro provedení ES ověření, ověření technické kompatibility subsystémů tvořících toto vozidlo a ověření technické kompatibility vozidla s dráhou.

V případě tohoto rozhodnutí bezpečnostního orgánu směrnice nestanoví zvláštní způsob jeho správního přezkumu a dopadá na něj čl. 18 odst. 3 směrnice o bezpečnosti, jenž předpokládá, že rozhodnutí tohoto orgánu podléhají soudnímu přezkumu. V kontextu rozsudku Soudního dvora Evropské unie proti České republice ze dne 11. července 2013 ve věci C- 45/10 a vyjádření Evropské komise, se kterou Ministerstvo dopravy vedlo odborné konzultace týkající se interpretace vybraných ustanovení dotčených směrnic, nezbývá než proti předmětnému rozhodnutí Drážního úřadu vyloučit možnost odvolacího i přezkumného řízení, jež by vedlo Ministerstvo dopravy. Bližší informace k této problematice jsou obsaženy v části I obecné části důvodové zprávy.

V neposlední řadě bude provozovatel dráhy celostátní nebo regionální povinen za účelem provádění zkušebního provozu poskytnout potřebnou součinnost. Způsob a rozsah této součinnosti přitom vymezuje prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797. V čl. 6 tohoto nařízení je obsažena řada souvisejících povinností, které tedy dopadnou na provozovatele dráhy celostátní nebo regionální.

**K § 49l**

Směrnice o interoperabilitě upravuje 3 případy, kdy je potřeba přistoupit k vydání nového povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla. Jde o případ obnovy nebo modernizace drážního vozidla, rozšíření oblasti jeho provozu nebo nových požadavků obsažených v technické specifikaci pro interoperabilitu (posledně jmenovaný případ je relevantní pouze ve vztahu k povolení typu).

Na rozdíl od obnovy nebo modernizace dráhy celostátní nebo regionální není v případě drážního vozidla provozovaného na těchto dráhách požadováno podání žádosti k příslušnému orgánu ve všech případech obnovy nebo modernizace vozidla. Směrnice o interoperabilitě v čl. 21 odst. 12 a čl. 24 odst. 1 stanoví případy, kdy je nové povolení vyžadováno, což reflektuje navržený § 49l odst. 1 zákona o dráhách. V těchto případech je tedy nutné před provedením obnovy nebo modernizace drážního vozidla získat nové povolení, přičemž v případech ostatních je možné k obnově nebo modernizaci přistoupit bez nového povolení. Řízení v případě obnovy nebo modernizace drážního vozidla, jež podléhá povolení, povede Drážní úřad nebo Agentura Evropské unie pro železnice, a to podle toho, který orgán původní povolení vydal.

Jak bylo uvedeno výše, povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla se vztahuje ke konkrétní oblasti provozu, jíž může být dráha celostátní a regionální, konkrétní úseky této dráhy nebo dráha na území České republiky a jiných členských států Evropské unie. Hodlá-li držitel drážního vozidla, držitel povolení k jeho uvedení na trh nebo povolení typu vozidla anebo osoba jimi pověřená rozšířit oblast provozu, bude muset požádat o vydání nového povolení, což vyplývá z čl. 21 odst. 13 a čl. 24 odst. 1 směrnice o interoperabilitě. Bylo-li povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla vydáno Agenturou Evropské unie pro železnice nebo v případě, kdy má dojít k rozšíření oblasti provozu i na území jiného členského státu Evropské unie, orgánem kompetentním k vydání nového povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla bude Agentura Evropské unie pro železnice. Pokud bylo původní povolení vydáno Drážním úřadem a současně není plánováno rozšíření oblasti provozu drážního vozidla i na území jiného členského státu Evropské unie, kompetentní bude Drážní úřad.

Je-li určitý typ vozidla povolen, Drážní úřad vydá povolení k uvedení jednotlivých vozidel odpovídajících tomuto typu bez dalších kontrol, a to na základě prohlášení o shodě vozidel se schváleným typem. Může však nastat situace, že se změní unijní právní rámec, na jehož základě byl typ vozidla schválen, a unijní právo (v podobě technické specifikace pro interoperabilitu) bude vyžadovat nové povolení typu vozidla. Návrh zákona obecně pamatuje i na tuto situaci a umožňuje, aby držitel povolení typu vozidla požádal o vydání nového povolení. V takovém případě nebude prováděno posuzování splnění podmínek v celém rozsahu, ale jen v rozsahu odpovídajícím změnám příslušné právní úpravy. Řízení v tomto případě povede Drážní úřad nebo Agentura Evropské unie pro železnice, a to podle toho, který orgán původní povolení typu vozidla vydal.

Výše popsané principy byly tedy promítnuty do navržené právní úpravy. Současně je však třeba zdůraznit, že navržená právní úprava neobsahuje řadu relevantních ustanovení procesního charakteru, a to s ohledem na skutečnost, že tato ustanovení jsou již obsažena v přímo použitelném předpisu Evropské unie, jímž je prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797. Tento unijní předpis reguluje žadatele před podáním žádosti o vydání nového nebo změnu již vydaného povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla, náležitosti žádosti, přílohy k ní přikládané, postup v řízení o vydání nového nebo změnu již vydaného povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla a náležitosti předmětného povolení. Velká většina ustanovení obsažených v čl. 21 směrnice o interoperabilitě již potažmo nepodléhá transpozici do vnitrostátního právního řádu, jelikož jejich implementace již byla provedena Evropskou komisí, která vydala již zmíněné, poměrně rozsáhlé a detailní nařízení.

Na vnitrostátní úrovni bylo nicméně nutné dílčím způsobem upravit postupy správního přezkumu prvoinstančního rozhodnutí Drážního úřadu. Tato nutnost vyplývá ze zvláštních požadavků obsažených v čl. 21 odst. 11 směrnice o interoperabilitě.

Návrh zákona na tomto místě reaguje na specifické požadavky kladené právem Evropské unie na přezkoumání některých rozhodnutí vydaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem. Předpokládá se totiž, že vnitrostátní bezpečnostní orgán, který napadené rozhodnutí vydal, může na základě žádosti o přezkoumání jeho rozhodnutí toto své rozhodnutí zrušit nebo potvrdit. Potvrdí-li své rozhodnutí, vyžaduje právo Evropské unie aktivní krok žadatele (podání odvolání) k tomu, aby rozhodnutí bylo posouzeno odvolacím orgánem. Správní řád naproti tomu předpokládá, že prvoinstanční správní orgán přezkoumá své vydané rozhodnutí na základě odvolání, přičemž nevyhoví-li odvolání sám (autoremedura), sám také postoupí spis odvolacímu orgánu (tedy bez dalšího úkonu odvolatele). Právo Evropské unie rovněž stanoví speciální lhůty.

Jak je detailně popsáno v části I obecné části důvodové zprávy, nevyužil předkladatel varianty zavést dva samostatné prostředky obrany žadatele, kdy prvým by se domáhal přezkumu ze strany prvoinstančního orgánu a následně pak druhým přezkumu odvolacím orgánem, neboť toto řešení nemá tradici v našem právním řádu, resp. v českém správním řízení. Rozčlenění odvolacího řízení do dvou fází by mohlo přinést aplikační obtíže z hlediska procesů zavedených obecnou právní úpravou správního řízení a jejich vzájemné provázanosti. Navíc stávající pojetí přezkoumání vydaného rozhodnutí orgánem prvního stupně a následného řešení správním orgánem druhého stupně předvídané správním řádem je pro žadatele (odvolatele) výhodnější.

 Z těchto důvodů se navrhuje využít obecné úpravy odvolání obsažené ve správním řádu za současného nastavení specifik požadovaných právem Evropské unie. Zákon o dráhách tak stanoví především speciální lhůtu pro podání odvolání, a to oproti obecné lhůtě 15 dnů obsažené ve správním řádu. Dále pojímá přezkoumání rozhodnutí prvoinstančním správním orgánem (autoremeduru) jakožto obligatorní postup tohoto orgánu, a to oproti obecnému fakultativnímu pojetí tohoto institutu ve správním řádu (viz § 87 správního řádu). Konečně se stanoví speciální lhůta pro přijetí rozhodnutí v rámci autoremedury oproti obecné lhůtě 30 dnů obsažené ve správním řádu.

V případě, kdy v rámci autoremedury nebude podanému odvolání vyhověno (tj. není rozhodnutí zrušeno), vnitrostátní bezpečnostní orgán (Drážní úřad) postoupí spis se svým stanoviskem odvolacímu orgánu (Ministerstvu dopravy) bez dalšího (tj. bez dalšího aktivního úkonu odvolatele).

Bude-li naopak v rámci autoremedury podanému odvolání vyhověno, tedy shledá-li drážní správní úřad, který napadené rozhodnutí vydal, že jsou v daném případě důvody pro zrušení napadeného rozhodnutí, a proto dané rozhodnutí zruší (a nové povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo nové povolení typu vozidla vydá), nebude možno proti takovému rozhodnutí podat odvolání. Článek 21 odst. 11 směrnice o interoperabilitě totiž stanoví, že, je-li potvrzeno *zamítavé rozhodnutí* vnitrostátního bezpečnostního orgánu, může se proti němu žadatel odvolat k odvolacímu orgánu podle vnitrostátního práva. Z uvedeného vyplývá, že, není-li vnitrostátním bezpečnostním orgánem potvrzeno jeho zamítavé rozhodnutí, jinými slovy (a slovy návrhu zákona), zruší-li drážní správní úřad jakožto správní orgán prvního stupně v rámci autoremedury své vydané rozhodnutí a nové povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo nové povolení typu vozidla vydá, nemůže se proti tomuto (žádosti vyhovujícímu) rozhodnutí žadatel odvolat k odvolacímu orgánu podle vnitrostátního práva. Z tohoto důvodu návrh zákona proti takovému rozhodnutí, jímž se žádosti vyhovuje, vylučuje právo podat odvolání k odvolacímu orgánu.

Doplnit je vhodné, že pro případ vydání nového povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo povolení typu vozidla návrh stanoví povinnost držitele původního povolení toto povolení vrátit Drážnímu úřadu. Návrh zákona rovněž stanoví lhůtu pro splnění této povinnosti. Pro případ nesplnění této povinnosti je stanovena sankce.

**K § 49m**

Návrh zákona upravuje i právní důsledky případů, kdy drážní vozidla provozovaná na dráze celostátní nebo regionální nesplňují základní požadavky ve smyslu navrženého § 2 odst. 15 zákona o dráhách. Příslušné orgány budou disponovat řadou prostředků, jak na tyto situace reagovat tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost drážní dopravy. Navržená vnitrostátní právní úprava přitom vychází z čl. 26 směrnice o interoperabilitě.

 Zjistí-li dopravce sám, že drážní vozidlo jím provozované na dráze celostátní nebo regionální nesplňuje základní požadavky, přímo ze zákona bude povinen přijmout nezbytná opatření k jeho uvedení do souladu s těmito požadavky. Pakliže nesoulad se základními požadavky zjistí Drážní úřad, uloží tutéž povinnost dopravci, k čemuž stanoví přiměřenou lhůtu. Obdobně jsou stanoveny povinnosti hospodářských subjektů i pravomoci orgánů dozoru nad trhem v zákoně o posuzování shody (viz § 6 odst. 5, § 8 odst. 7, § 9 odst. 5 a § 49 odst. 2 písm. b) zákona).

V případě, kdy nezbytná opatření přijata nebyla nebo tato opatření nevedla ke shodě drážního vozidla se základními požadavky, je možné přistoupit k přijetí dalších opatření. Směrnice o interoperabilitě i návrh zákona přitom rozlišují mezi orgány, jež tato opatření mohou přijmout, jejich důsledky do právní sféry adresáta, jakož i způsoby jejich přezkumu.

Drážní úřad bude moci ve vztahu k drážním vozidlům provozovaným na dráze celostátní nebo regionální (v České republice) stanovit podmínky zajišťující bezpečné provozování drážního vozidla (například v podobě uložení snížení jeho rychlosti) nebo bude moci provoz zakázat, není-li možné problém řešit uložením zvláštních podmínek provozu. Pakliže dojde k zajištění shody drážního vozidla se základními požadavky, uvedené rozhodnutí bude moci zrušit, čímž se zakládá zákonná výhrada nového rozhodnutí pro případ změny okolností (*clausula rebus sic stantibus*). Proti rozhodnutí, jímž se stanoví podmínky zajišťující bezpečné provozování drážního vozidla nebo jímž se jeho provoz zakazuje, nebude přípustné odvolání a rozhodnutí nebude možné ani přezkoumat v přezkumném řízení, jelikož v případě tohoto rozhodnutí bezpečnostního orgánu směrnice nestanoví zvláštní způsob jeho správního přezkumu a dopadá na něj čl. 18 odst. 3 směrnice o bezpečnosti, jenž předpokládá, že rozhodnutí podléhá soudnímu přezkumu.

Vydal-li Drážní úřad povolení typu vozidla, jenž nesplňuje základní požadavky, bude moci zakázat uvádění drážních vozidel odpovídajících tomuto typu na trh. I v tomto případě platí, že pakliže dojde k zajištění shody drážního vozidla se základními požadavky, uvedené rozhodnutí bude moci Drážní úřad zrušit. Ani proti rozhodnutí, jímž se zakazuje uvádění drážních vozidel na trh, nebude přípustné odvolání a rozhodnutí nebude možné ani přezkoumat v přezkumném řízení, a to ze shora uvedeného důvodu. Dlužno podotknout, že pokud povolení typu vozidla vydala Agentura Evropské unie pro železnice, jí přísluší kompetence zakázat uvádění drážních vozidel odpovídajících schválenému typu na trh.

Vydal-li Drážní úřad povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla, které nesplňují základní požadavky, bude též disponovat kompetencí tato povolení změnit nebo zrušit. Platí však podmínka, že tato opatření lze přijmout pouze tehdy, když drážní vozidlo nebo jeho typ od počátku základní požadavky nesplňovaly, tj. nesoulad existoval již v době vydání povolení. V tomto případě se již nepočítá s možností zrušit rozhodnutí o změně nebo zrušení povolení v případě změny poměrů. Bude-li sjednána náprava, může dotčený subjekt požádat o vydání nového povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla. Proti rozhodnutí o změně nebo zrušení povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla sice nebude přípustné odvolání a rozhodnutí nebude možné ani přezkoumat v přezkumném řízení, nicméně v daném případě bude využitelný institut námitek, kdy rozhodnutí Drážního úřadu bude moci být opětovně přezkoumáváno tímto úřadem. Dlužno opět podotknout, že pokud povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla vydala Agentura Evropské unie pro železnice, jí přísluší kompetence předmětná povolení změnit nebo zrušit.

Bude-li orgánem, jenž vydal povolení k uvedení drážního vozidla na trh, zvoleno nejpřísněji opatření v podobě jeho zrušení, provoz drážního vozidla na dráze celostátní nebo regionální nebude možný. Bude-li orgánem, jenž vydal povolení typu vozidla, zvoleno taktéž přísné opatření spočívající ve zrušení tohoto povolení, drážní vozidla odpovídající předmětnému typu nebude možné uvádět na trh a vozidla již na trh uvedená z něj budou muset být stažena. Dopravci, kteří provozují drážní vozidlo odpovídající zrušenému typu, budou následně vyrozuměni o potřebě zajistit soulad dotčených vozidel se základními požadavky a bude postupováno podle výše uvedených ustanovení (§ 49m odst. 2 až 4).

**K § 49o**

Směrnice o interoperabilitě samotný termín „subsystém“ nedefinuje. Místo toho subsystémy rozčleňuje na subsystémy v strukturální a ve funkční oblasti (v příloze II) a jednotlivé subsystémy pak popisuje (v téže příloze). Popis subsystémů je rovněž obsažen v jednotlivých technických specifikacích pro interoperabilitu. Lze uvést, že subsystémy jsou rozsáhlé a komplexní, provozně-technické celky zařízení i nehmotných předmětů, jež zahrnují jednotlivé prvky interoperability, a které představují naprosto klíčové součásti provozní a technické propojenosti vybraných drah v Evropské unii (v České republice jde o dráhy celostátní a regionální).

Právní normy obsažené ve směrnici o interoperabilitě se týkají primárně subsystémů v strukturální oblasti. Návrh zákona upravuje rovněž pravidla vztahující se především k těmto subsystémům. Jak bylo uvedeno výše, lze je dále členit na subsystémy tvořící dráhu (v České republice celostátní nebo regionální) a mobilní subsystémy tvořící drážní vozidla (v České republice provozovaná na dráhách celostátních nebo regionálních). Zatímco předpoklady pro uvedení subsystémů tvořících dráhu do provozu jsou vymezeny v navrženém § 49d zákona o dráhách, předpoklady pro uvedení mobilních subsystémů na trh jsou vymezeny v navrženém § 49i zákona o dráhách.

Ať již jde o subsystémy tvořící dráhu nebo drážní vozidla, spojuje je několik shodných principů promítnutých i do návrhu zákona (§ 49o až 49q). Jde o tato klíčová pravidla:

– subsystém musí splňovat základní požadavky, které jsou v podrobnostech rozvedeny a závazně stanoveny v přímo použitelných předpisech Evropské unie upravujících jednotlivé subsystémy, jimiž jsou technické specifikace pro interoperabilitu, přičemž pokud se některá ze specifikací ve výjimečných, zákonem vymezených případech plně nebo částečně nepoužije, aplikují se vnitrostátní pravidla,

– splnění výše uvedených technických požadavků se prokazuje zvláštním postupem, jímž je ES ověření subsystému v jeho jednotlivých fázích, a to od návrhu subsystému, přes jeho provedení až po závěrečné zkoušení,

– ES ověření provádí principiálně tzv. oznámený subjekt (osoba notifikovaná Evropské komisi), který v případě prokázané shody subsystému se stanovenými unijními požadavky vydá ES certifikát, přičemž ve výjimečných případech, kdy se použijí vnitrostátní požadavky, posuzuje soulad subsystému s nimi tzv. určený subjekt, který v případě prokázané shody vydá vnitrostátní certifikát,

– splňuje-li subsystém stanovené technické požadavky a bylo-li u něj řádně provedeno ES ověření, vyhotoví zadavatel subsystému, jeho výrobce nebo jejich zplnomocněný zástupce ES prohlášení o ověření subsystému, k němuž připojí relevantní technickou dokumentaci,

– ES prohlášení o shodě představuje 1 z klíčových dokumentů předkládaných Drážnímu úřadu, je-li požádán o vydání průkazu způsobilosti dráhy (celostátní nebo regionální) nebo povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu (určeného pro provoz na zmíněných dráhách),

– pakliže subsystém nesplňuje základní požadavky, Drážní orgán disponuje kompetencí uložit ochranné opatření.

Navržený § 49o zákona o dráhách rozvádí několik z výše uvedených principů podrobněji.

Subsystém musí splňovat základní požadavky. Tyto požadavky vymezí v souladu s přílohou III směrnice o interoperabilitě prováděcí právní předpis k zákonu o dráhách. Jde přitom o požadavky „základní“ v tom smyslu, že představují podstatné a obecně formulované technické požadavky na prvky interoperability a subsystémy z hlediska jejich bezpečnosti, spolehlivosti, dostupnosti, technické kompatibility, přípustnosti pro vybrané skupiny osob, jakož i hlediska ochrany zdraví a životního prostředí, které jsou následně na unijní úrovni konkrétně, velmi podrobně a obsáhle vymezeny v technických specifikacích pro interoperabilitu. Na vnitrostátní úrovni bude toto konkrétnější a podrobnější vymezení obsaženo v prováděcím předpisu k zákonu o dráhách.

Soulad subsystému se základními požadavky se prokazuje prostřednictvím dokumentu, jenž zpracovává jeho zadavatel, výrobce nebo zplnomocněný zástupce těchto subjektů (viz k tomu navržené definice těchto pojmů). Tímto dokumentem je ES prohlášení o ověření. ES prohlášení o ověření je uznáváno ve všech členských státech Evropské unie. Jeho vydání předchází proces, jímž se ověřuje soulad subsystému s konkrétními požadavky stanovenými technickými specifikacemi pro interoperabilitu nebo tzv. vnitrostátními požadavky.

Přednostně by se měly uplatnit požadavky stanovené v technických specifikacích pro interoperabilitu. Směrnice o interoperabilitě však v čl. 7 odst. 1 a čl. 13 odst. 2 připouští, aby ve vymezených případech byly aplikovány vnitrostátní předpisy namísto předpisů unijních. Jde o 2 skupiny případů. První skupina představuje případy, kdy se vnitrostátní předpisy použijí, aniž by to bylo nutné individuálně oznámit Evropské komisi, například pokud jde o drážní vozidlo, na které se technická specifikace pro interoperabilitu nevztahuje nebo tzv. zvláštní případ taxativně vymezený v technické specifikaci pro interoperabilitu, kdy Evropská komise přiznala pro členský stát konkrétní výjimku z aplikace unijních specifikací kvůli zeměpisným, topografickým nebo urbanistickým omezením. Druhá skupina představuje případy, kdy se vnitrostátní předpisy použijí, je však potřeba nedodržení technické specifikace pro interoperabilitu oznámit Evropské komisi, například pokud by v případě obnovy nebo modernizace stávajícího subsystému dodržení technické specifikace ekonomicky ohrozilo dotčený záměr. Oznámení Evropské komisi předchází oznámení, jež musí učinit osoba hodlající aplikovat vnitrostátní předpisy vůči Drážnímu úřadu. Drážní úřad následně příslušné informace předá Evropské komisi. V některých případech stanovených směrnicí o interoperabilitě je Evropská komise nadána kompetencí rozhodnout, že technická specifikace pro interoperabilitu musí být dodržena. Pak je nutné podle ní postupovat.

Z výše uvedeného pojednání je zřejmé, že i v případě drah celostátních a regionálních a vozidel na nich provozovaných je nutné, aby byly technické požadavky stanoveny i na vnitrostátní úrovni, a to právě pro případy, kdy se technické specifikace pro interoperabilitu nepoužijí. Příslušné zmocnění pro prováděcí předpis stanovující tyto technické požadavky proto musí být v zákoně o dráhách obsažen.

Podobně jako u prvků interoperability i u subsystémů platí, že jejich soulad se základními požadavky lze prokázat i prostřednictvím harmonizovaných norem nebo jejich částí. Musí být však splněna podmínka, že byl na ně učiněn odkaz v Úředním věstníku Evropské unie. Prokazování shody prostřednictvím harmonizovaných norem přitom obecně v oblasti posuzování výrobků není žádnou výjimkou, jelikož tzv. předpoklad shody je stanoven i v § 13 odst. 1 zákona o posuzování shody.

Pro ES prohlášení o ověření platí, že jeho vzor stanoví přímo použitelný předpis Evropské unie, konkrétně prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/250 ze dne 12. února 2019 o vzorech ES prohlášení a certifikátů pro železniční prvky interoperability a subsystémy, o vzoru prohlášení o shodě s povoleným typem železničního vozidla a o postupech ES ověřování subsystémů v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a o zrušení nařízení Komise (EU) č. 201/2011. Tento předpis rovněž stanoví, ve kterých případech obnovy nebo modernizace subsystému má dojít k vypracování nového nebo změně již stávajícího prohlášení o ověření, což návrh zákona zohledňuje.

Návrh zákona v neposlední řadě obsahuje dílčí požadavky na přílohu ES prohlášení o ověření, jazyk, v němž musí být vypracováno, jeho uchovávání a zasílání cizím orgánům. Součástí návrhu zákona je rovněž svým způsobem přechodné ustanovení vůči novým technickým specifikacím pro interoperabilitu, kdy směrnice o interoperabilitě předpokládá, že pro subsystémy uvedené do provozu přede dnem vstupu technické specifikace v platnost lze použít náhradní díly, jež nesplňují nové požadavky na prvky interoperability.

**K § 49p**

 ES ověření, jímž se posuzuje splnění technických požadavků kladených na subsystém, musí provádět osoba se zvláštním oprávněním, jíž je oznámený subjekt nebo určený subjekt. Jejich postavení a činnost vymezuje návrh zákona v § 49r a násl. Zadavatel subsystému, jeho výrobce a zplnomocněný zástupce těchto subjektů si vybírá oznámený a případně též určený subjekt dle svého uvážení, přičemž činnost posuzování je pro něj vykonávána na základě smlouvy, kterou tyto osoby uzavřou.

Oznámeným subjektem může být jak osoba usazená v České republice, tak v jiném členském státě Evropské unie. Určený subjekt je usazen v České republice.

Oznámený subjekt ověřuje splnění požadavků stanovených technickou specifikací pro interoperabilitu. Je-li oznámený subjekt současně určeným subjektem, je oprávněn ověřovat i splnění vnitrostátních požadavků. V návaznosti na provedené ověření subsystému je povinností oznámeného subjektu vydat v případě jeho kladného výsledku ES certifikát, jehož vzor stanoví prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/250 ze dne 12. února 2019 o vzorech ES prohlášení a certifikátů pro železniční prvky interoperability a subsystémy, o vzoru prohlášení o shodě s povoleným typem železničního vozidla a o postupech ES ověřování subsystémů v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a o zrušení nařízení Komise (EU) č. 201/2011. ES certifikát se vypracovává v některém z úředních jazyků členských států Evropské unie, a to dle požadavku zadavatele subsystému, jeho výrobce nebo zplnomocněného zástupce těchto subjektů.

Určený subjekt ověřuje splnění požadavků stanovených prováděcím předpisem k zákonu o dráhách. V návaznosti na provedené ověření subsystému je povinností určeného subjektu vydat v případě jeho kladného výsledku vnitrostátní certifikát, jehož vzor stanoví rovněž prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/250 ze dne 12. února 2019 o vzorech ES prohlášení a certifikátů pro železniční prvky interoperability a subsystémy, o vzoru prohlášení o shodě s povoleným typem železničního vozidla a o postupech ES ověřování subsystémů v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a o zrušení nařízení Komise (EU) č. 201/2011.

ES ověření zpravidla zahrnuje několik etap a rozděluje se tedy na fázi ověření návrhu subsystému, jeho provedení a závěrečného zkoušení. Detaily postupu oznámeného či určeného subjektu při ES ověření stanoví prováděcí právní předpis, na což pamatuje navržené zmocnění. Výsledkem ověření je pak zmíněný ES certifikát nebo vnitrostátní certifikát. Směrnice o interoperabilitě však stanoví flexibilní pravidla pro provádění ES ověření omezeného pouze na fázi návrhu nebo provedení subsystému, ověření části subsystému nebo naopak ověření několika subsystémů. Návrh zákona tuto unijní úpravu zohledňuje, včetně toho, že bude možné v návaznosti na dílčí ověření subsystému vydat průběžné stanovisko. Směrnice o interoperabilitě (v českém znění) sice zmiňuje průběžné prohlášení, nicméně tento termín by mohl být matoucí ve vztahu k ES prohlášení, jež vypracovává zadavatel subsystému, jeho výrobce nebo zplnomocněný zástupce těchto subjektů. Vzor průběžného stanoviska stanoví rovněž prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/250 ze dne 12. února 2019 o vzorech ES prohlášení a certifikátů pro železniční prvky interoperability a subsystémy, o vzoru prohlášení o shodě s povoleným typem železničního vozidla a o postupech ES ověřování subsystémů v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a o zrušení nařízení Komise (EU) č. 201/2011.

Posledně jmenované unijní nařízení navíc stanoví, ve kterých případech obnovy nebo modernizace subsystému má dojít k provedení nového ES ověření, což návrh zákona zohledňuje.

**K § 49q**

Návrh zákona řeší rovněž situace, kdy se ukáže, že subsystém nesplňuje základní požadavky, popřípadě trpí jinými vadami. Je potřeba uvést, že ustanovení směrnice o interoperabilitě upravující tyto případy jsou spíše kusé a nedostatečné a čl. 16 stanoví v podstatě pouze kompetenci členských států požadovat provádění „dodatečných kontrol“ a přijetí „vhodných opatření“.

 Návrh zákona tedy zakotvuje kompetenci Drážního úřadu uložit zadavateli subsystému, jeho výrobci nebo zplnomocněnému zástupci těchto subjektů provedení dodatečného posouzení, včetně příslušných notifikačních povinností.

V případě podezření Drážního úřadu nebo konkrétního zjištění, že subsystém nesplňuje základní požadavky, přiznává návrh zákona kompetenci Drážnímu úřadu uložit ochranná opatření. Podobně jako zákon o posuzování shody stanoví i tento návrh zákona několik druhů ochranných opatření, jimiž je zákaz dodání subsystému na trh (tj. k distribuci, spotřebě nebo použití na trhu Evropské unie v rámci obchodní činnosti), zákaz jeho používání, omezení oblasti jeho používání nebo jeho stažení z trhu (čímž se subsystému, jenž se již nachází v dodavatelském řetězci, zabrání jeho dodání na trh) nebo oběhu (čímž by mělo dojít k navrácení subsystému již dodaného konečnému uživateli zpět osobě, která jej konečnému uživateli dodala). Uložení ochranného opatření může navazovat na výkon státního dozoru a lze jej tak uložit i v řízení na místě. Podobně jako zákon o posuzování shody stanoví i tento návrh zákona kompetenci Drážního úřadu rozhodnout o zrušení ochranného opatření, pominou-li důvody pro jeho uložení, tj. v případě, kdy dojde k zajištění (obnovení) shody subsystému se základními požadavky.

V případě výše zmíněných rozhodnutí bezpečnostního orgánu směrnice o interoperabilitě nestanoví zvláštní způsob jejich správního přezkumu a dopadá na ně čl. 18 odst. 3 směrnice o bezpečnosti, jenž předpokládá, že rozhodnutí tohoto orgánu podléhají soudnímu přezkumu. V kontextu rozsudku Soudního dvora Evropské unie proti České republice ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10 a vyjádření Evropské komise, se kterou Ministerstvo dopravy vedlo odborné konzultace týkající se interpretace vybraných ustanovení dotčených směrnic, nezbývá než proti předmětným rozhodnutím Drážního úřadu vyloučit možnost odvolacího i přezkumného řízení, jež by vedlo Ministerstvo dopravy. Bližší informace k této problematice jsou obsaženy v části I obecné části důvodové zprávy.

**K § 49r až 49v**

 Do zákona o dráhách se navrhuje zavést právní úpravu postavení a činnosti oznámených subjektů. Jde o právnické osoby, které budou oprávněny k provádění posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability a ES ověřování subsystémů. V případě posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability, jakož i v případě ES ověřování subsystémů posuzuje notifikovaná osoba splnění technických požadavků, jež jsou obsaženy především v předpisech Evropské unie, zejména v technických specifikacích pro interoperabilitu. V případě prokázané shody prvku nebo subsystému se stanovenými požadavky je výsledkem jeho činnosti vydání ES certifikátu.

Obecně je potřeba konstatovat, že principy právní úpravy obsažené v zákoně o posuzování shody jsou značně odlišné od principů, na kterých je založena směrnice o interoperabilitě, zejména pokud jde o adresáty obou úprav, předmět právní úpravy, charakter postupů posuzování shody, jejich formální výstupy, označování výrobků, používané pojmy (terminologii) apod. Předkladatel vyhodnotil jako jedinou část zákona o posuzování shody, která je do značné míry kompatibilní s úpravou obsaženou v předmětné směrnici, část první hlavu IV zákona, která upravuje státní zkušebnictví. V této souvislosti lze konstatovat, že jsou plně použitelná ustanovení zákona o posuzování shody i na oznámené subjekty, a to ve vztahu k těmto aspektům:

– náležitosti žádosti o oznámení právnické osoby jako oznámeného subjektu a přílohy k žádosti,

– požadavky, které musí oznámený subjekt splnit, a způsob jejich prokazování,

– postup v řízení prováděném Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví

– způsob, rozsah a účinky oznámení tohoto subjektu (zejména Evropské komisi),

– postup při provádění posuzování shody,

– postup při zjištění nesplnění stanovených požadavků včetně pozastavení, omezení nebo odnětí ES certifikátu,

– informační povinnosti oznámeného subjektu vůči Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví a ostatním oznámeným subjektům

– kontrola oznámeného subjektu Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví,

– postup při zjištění nesplnění stanovených požadavků nebo porušení stanovených povinností oznámeným subjektem včetně pozastavení, omezení nebo zrušení oprávnění provádět činnosti oznámeného subjektu.

 Soulad výše uvedených požadavků vnitrostátní právní úpravy s požadavky směrnice o interoperabilitě lze vysvětlit tím, že základem ustanovení zákona o posuzování shody jsou vzorová ustanovení obsažená v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS. Unijní normotvůrce těchto vzorových ustanovení využil i při regulaci postavení a činnosti notifikovaných osob ve směrnici o interoperabilitě, což tedy umožňuje tuto část směrnice transponovat do zákona o dráhách normativním odkazem na konkrétní, relevantní ustanovení zákona o posuzování shody. V souvislosti s tímto odkazem je přitom v návrhu zákona zakotveno interpretační, avšak závazné vodítko, dle něhož je-li v předmětných ustanoveních zákona o posuzování shody zmiňováno „nařízení Evropské unie“, myslí se tím technická specifikace pro interoperabilitu. Vyžaduje-li tak například § 23 odst. 1 písm. g) bod 3, aby pracovníci, kteří se podílejí na posuzování shody, měli znalosti příslušných „ustanovení harmonizačních předpisů Evropské unie“, míní se tím v případě posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvku interoperability a ES ověřování subsystému znalost ustanovení technických specifikací pro interoperabilitu.

 Odchylky požadované směrnicí o interoperabilitě od ustanovení zákona o posuzování shody jsou toliko dílčí a byly zvlášť zapracovány do návrhu zákona. Tyto odchylky se týkají zejména

– oznamování subjektu posuzování shody Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví nejen Evropské komisi, ale i oznámeným subjektům jiných členských států Evropské unie,

– označení a smyslu procedury posuzování shody, která se rozpadá na posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvku interoperability a ES ověřování subsystému,

– zveřejňování celé řady údajů o činnosti oznámeného subjektu,

– informování Drážního úřadu oznámeným subjektem o zamítnutí vydání ES certifikátu a o pozastavení, omezení nebo odnětí jím vydaného ES certifikátu,

– poskytování ES certifikátu vydaného oznámeným subjektem Agentuře Evropské unie pro železnice,

– podílu oznámeného subjektu na činnosti zvláštních koordinačních skupin zřízených podle unijních předpisů,

– zvláštního vymezení modulů pro posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo ES ověřování subsystémů, v případě kterých se může na těchto činnostech podílet akreditovaný vnitropodnikový útvar žadatele o toto posouzení nebo ověření.

**K § 49w**

 Do zákona o dráhách se navrhuje zavést též právní úpravu postavení a činnosti určených subjektů. Jde o právnické osoby, které budou oprávněny k provádění ES ověřování subsystémů, avšak pouze v případech, kdy se bude prokazovat jejich shoda s vnitrostátními předpisy (tj. prováděcím předpisem k zákonu o dráhách). V případě prokázané shody subsystému se stanovenými požadavky je výsledkem jejich činnosti vydání vnitrostátního certifikátu. K výkonu činnosti určeného subjektu bude pověřovat Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví.

 Pravidla týkající se určených subjektů jsou ve směrnici o interoperabilitě stručnější než oznámených subjektů, přičemž jsou stanovena především odkazem na vybraná ustanovení týkající se oznámených subjektů. Obdobně postupuje předkladatel i v případě, kdy postavení a činnosti určených subjektů upravuje opět normativním odkazem na vybraná ustanovení zákona o posuzování shody týkající se oznámených subjektů.

**K bodům 49 a 50, 52 až 67 a 69 až 87 a 89 (§ 50, § 51 a § 52 - přestupky)**

V návaznosti na provedené implementační úpravy ve vztahu k transpozici směrnice o interoperabilitě a směrnice o bezpečnosti spočívající v doplnění nových povinností do zákona o dráhách dochází k modifikaci relevantních ustanovení upravujících skutkové podstaty přestupků a k provedení několika souvisejících terminologických změn a úprav legislativně technického charakteru.

**K bodům 51, 68 a 88 (§ 50 odst. 5, § 51 odst. 10 a § 52 odst. 14 - sankce)**

V návaznosti na úpravy a doplnění skutkových podstat přestupků dochází rovněž ke stanovení správních trestů za jejich spáchání, včetně stanovení jejich druhu a výše. Zakotvení správně trestního postihu bylo v případě všech doplňovaných skutkových podstat přestupků vyhodnoceno jako nezbytné k zajištění plnění povinností nově zakotvených do zákona o dráhách.

U všech přestupků jsou stanoveny pouze horní hranice sazeb pokut. Zavedení správního trestu v podobě zákazu činnosti nebylo vyhodnoceno jako nezbytné. 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. Využita byla již zákonem o dráhách zavedená pásma výše pokut, s výjimkou ustanovení § 52 odst. 14, ve kterém bylo při zohlednění typové závažnosti jednání některých nově doplňovaných skutkových podstat přestupků zavedeno nové pásmo výše pokuty (200 000 Kč), a to s ohledem na nově zaváděné skutkové podstaty přestupků obdobného charakteru, jako jsou přestupky postihované stejnou výší pokuty v jiných ustanoveních zákona o dráhách (viz § 50 a 51).

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 (přečíslování odkazů na ustanovení obsahující vymezení skutkových podstat jednotlivých přestupků).

**K bodu 90 (§ 52a odst. 1 a 2 - působnost k projednání přestupků)**

S ohledem na doplnění skutkových podstat přestupků do zákona o dráhách dochází rovněž k odpovídající legislativně technické úpravě odkazů obsažených v ustanovení vymezujícím působnost správních orgánů k jejich projednávání. Samotná působnost k projednávání již existujících přestupků se návrhem zákona nijak nemění. Všechny nově doplňované přestupky bude projednávat drážní správní úřad (konkrétně Drážní úřad).

**K bodu 91 (§ 53b odst. 1)**

Ustanovení § 53b odst. 1 zákona o dráhách stanoví, že Drážní inspekce může šetřit příčiny a okolnosti vzniku jiných mimořádných událostí než vážných nehod na dráze železniční, přičemž současně uvádí, jaké skutečnosti má Drážní inspekce zvážit při rozhodování, zda určitou jinou mimořádnou událost šetřit či nikoli. Čl. 20 odst. 2 směrnice o bezpečnosti kromě skutečností uvedených v § 53b odst. 1 zákona o dráhách stanoví, že by inspekční orgán měl při výše uvedeném rozhodování zvážit i dopady mimořádné události na bezpečnost železnic (viz čl. 20 odst. 2 písm. c)) a požadavky provozovatelů dráhy, dopravců, vnitrostátního bezpečnostního orgánu (v České republice Drážního úřadu) nebo členských států (viz čl. 20 odst. 2 písm. d)). S ohledem na výše uvedené se navrhuje § 53b odst. 1 zákona o dráhách upravit tak, aby byl v souladu s požadavky směrnice o bezpečnosti.

**K bodu 92 (§ 53b odst. 3)**

V návaznosti na čl. 22 odst. 3 směrnice o bezpečnosti se navrhuje upravit lhůtu, kterou má Drážní inspekce na zahájení šetření příčin mimořádné události. Ve stávajícím znění zákona o dráhách tak má učinit do 7 dnů ode dne, kdy se o nehodě dozvěděla. Tato lhůta se jevila jako příliš krátká, a to zejména vzhledem k tomu, že Drážní inspekce v této lhůtě nemusí znát důležité skutečnosti, na jejichž základě by se mohla kvalifikovaně rozhodnout, zda je třeba mimořádnou událost šetřit či nikoli. Nově by Drážní inspekce měla toto šetření zahájit do 2 měsíců ode dne, kdy se o nehodě dozvěděla.

Navrhované prodloužení lhůty, v níž může Drážní inspekce zahájit šetření příčin mimořádné události, tedy není neopodstatněné, nýbrž je předvídáno právem Evropské unie, přičemž zároveň je stanovená lhůta vnímána jako vhodná a potřebná ze strany Drážní inspekce, a to pro účely shromáždění dostatečných podkladů pro rozhodnutí, zda šetření mimořádné události zahájit či nikoliv. Návrh zákona zároveň nově předpokládá v souladu se směrnicí o bezpečnosti, že provozovatelé dráhy a dopravci budou povinni nejen oznámit mimořádné události, ale tato oznámení budou povinni rovněž aktualizovat poté, co se dozví o nových skutečnostech. Pro adresáty navíc prodloužení lhůty pro zahájení šetření příčin mimořádné události na dráze může být výhodnější, neboť odpadnou situace, kdy Drážní inspekce zahajuje šetření z opatrnosti s ohledem na stávající krátkou lhůtu, ačkoliv by k tomuto zahájení nedošlo, měla-li by shromážděny dostatečné podklady získané v dostatečné době k tomu poskytnuté.

**K bodu 93 (§ 53b odst. 5 a 6)**

Čl. 23 odst. 3 směrnice o bezpečnosti požaduje, aby šetření mimořádných událostí bylo vedeno s co největší otevřeností. Současně umožňuje v tomto ustanovení vyjmenovaným subjektům, aby mohly Drážní inspekci poskytnout své podněty a vyjádření. To by mělo umožnit Drážní inspekci získat doplňující informace a mít povědomí o různých názorech na její práci tak, aby mohla šetření provést co nejvhodněji. Současně by měla též zohlednit odůvodněné potřeby případných obětí a jejich příbuzných a informovat je o pokroku v šetření. V návaznosti na toto ustanovení směrnice o bezpečnosti se navrhuje nahradit § 53b odst. 5 a 6 zákona o dráhách novým zněním. Nové znění odstavce 5 v souvislosti s požadavkem na co největší otevřenost ukládá Drážní inspekci, aby zveřejnila informaci o zahájení šetření způsobem umožňujícím dálkový přístup. Nové znění odstavce 6 poté vyjmenovává osoby, jejichž podněty a vyjádření Drážní inspekce přijímá a při šetření zohledňuje. Jedná se např. o Drážní úřad, dotčeného provozovatele dráhy, dotčeného dopravce, Agenturu Evropské unie pro železnice, dotčeného výrobce drážního vozidla nebo jiného drážního zařízení, odborové organizace působící u dotčeného provozovatele dráhy nebo dopravce, dotčené složky integrovaného záchranného systému, zástupce cestujících a odesílatelů, osoby s újmou na zdraví nebo majetku a osoby blízké oběti nehody.

Současně Drážní inspekce informuje o pokroku v šetření jí známé osoby, které v důsledku nehody utrpěly újmu na zdraví nebo majetku, a osoby blízké oběti nehody a zohlední přitom jejich odůvodněné potřeby (ve vztahu k rozsahu a povaze jim poskytovaných informací).

**K bodu 95 (§ 53c odst. 2)**

Ustanovení § 53c odst. 2 zákona o dráhách upravuje situace, kdy lze k šetření přizvat i příslušný orgán jiného členského státu. Formulace věty třetí tohoto ustanovení se navrhuje upřesnit, a to v souladu s čl. 23 odst. 1 pododstavcem 2 směrnice o bezpečnosti. Směrnice uvádí 2 situace, kdy by mohlo být účelné přizvat k šetření příslušný orgán jiného členského státu. První z nich je situace, kdy účastníkem mimořádné události je dopravce, který je držitelem licence vydané tímto členským státem. Druhá pak situace, kdy se mimořádné události účastnilo drážní vozidlo registrované (nebo jehož údržba je prováděna) v tomto členském státu. Vzhledem k tomu, že § 53c odst. 2 zákona o dráhách již první ze situací ve stávajícím znění obsahuje, je navrhováno doplnění pouze druhé situace. Současně se navrhuje upřesnit, že orgán jiného členského státu je k šetření přizván jen tehdy, je-li to vhodné. Přizvání orgánu jiného členského státu ke každé mimořádné události, která by spadala do jedné z výše uvedených skupin, by představovalo zbytečnou a neodůvodněnou zátěž.

V návaznosti na čl. 23 odst. 1 pododst. 4 směrnice o bezpečnosti je do uvedeného ustanovení rovněž doplněno, že Drážní inspekce zajistí přizvanému orgánu jiného členského státu přístup k důkazům a informacím týkajícím se nehody nebo incidentu.

**K bodu 96 (§ 53d odst. 1 písm. d))**

V návaznosti na čl. 21 odst. 2 písm. c) směrnice o bezpečnosti dochází ke zpřesnění formulace § 53d odst. 1 písm. d) zákona o dráhách. Stávající právní úprava, podle níž při šetření příčin mimořádných událostí mají inspektoři Drážní inspekce oprávnění zajišťovat „výstupy ze záznamových zařízení umístěných v drážním vozidle“, se doplňuje. Inspektoři tak napříště budou mít rovněž oprávnění vyžadovat přístup k záznamovým zařízením samotným, což však nezahrnuje právo tato zařízení jako taková odebírat..

**K bodu 97 až 101 (§ 53e odst. 1 a 2)**

Navržené změny jsou inspirovány čl. 24 odst. 2 pododst. 1 směrnice o bezpečnosti. Dle tohoto ustanovení má Drážní inspekce zpracovat a zveřejnit závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události co nejdříve, obvykle do 12 měsíců od události. Stávající znění zákona o dráhách ukládalo její zpracování do 12 měsíců od události. S ohledem na výše uvedené se navrhuje uložit Drážní inspekci, aby tuto zprávu zpracovala bez zbytečného odkladu po dokončení šetření, nejpozději do 12 měsíců ode dne, kdy k události došlo. Po odstranění osobních údajů Drážní inspekce tuto zprávu zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Směrnice současně upravuje situaci, kdy závěrečná zpráva nemohla být dokončena a zveřejněna ve lhůtě 12 měsíců od události. Pokud taková situace nastane, je třeba zveřejnit alespoň u příležitosti každého výročí nehody prozatímní prohlášení, v němž uvede podrobné informace o pokroku dosaženém při šetření a o všech vznesených bezpečnostních otázkách. Stávající znění zákona o dráhách výše uvedené neobsahuje, navrhuje se tedy do § 53e odst. 2 doplnit, že v případech, kdy nelze šetření ve lhůtě 12 měsíců od události dokončit, zveřejní Drážní inspekce ve lhůtě 12 měsíců (případně každý další rok) alespoň informace shrnující dosavadní pokrok v šetření a podstatné otázky, které jsou jeho předmětem. Navrhuje se též výslovně stanovit, že závěrečnou zprávu o výsledcích šetření v takovém případě Drážní inspekce zpracuje a zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup bez zbytečného odkladu po dokončení šetření.

Návrhem zákona dochází rovněž k rozšíření okruhu subjektů, vůči nimž může Drážní inspekce adresovat bezpečnostní doporučení obsažená v závěrečné zprávě o výsledcích šetření, a to v souladu se směrnicí o bezpečnosti. Rovněž dochází k rozšíření subjektů, s nimiž Drážní inspekce může projednat návrh závěrečné zprávy o výsledcích šetření, a to nad rámec požadavků vyplývajících ze směrnice o bezpečnosti. Ukázalo se totiž jako účelné přiznat Drážní inspekci toto oprávnění, a to za účelem zkvalitnění textu závěrečných zpráv v případech, kdy je vhodné projednání zpracovaného návrhu závěrečné zprávy např. s Policií České republiky.

**K bodu 102 (§ 53e odst. 3 písm. i))**

Dochází k upřesnění stávajícího ustanovení, podle něhož Drážní inspekce závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události zašle (mimo jiné) příbuzným obětí. Pojem „příbuzný“ není vhodný, neboť se může se jednat i o vzdálené příbuzné, kteří nemají blízkou vazbu na oběť nehody, a není v nich zahrnut například manžel či registrovaný partner oběti. Pojem „příbuzný“ se proto nahrazuje pojmem „osoba blízká“.

**K bodu 103 (§ 53e odst. 3 písm. j) a k))**

Čl. 24 odst. 2 pododst. 1 poslední věta směrnice o bezpečnosti stanoví, komu má být zaslána závěrečná zpráva o výsledcích šetření. Ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách většinu subjektů uvedených v tomto ustanovení směrnice již obsahuje. Nebyla zde uvedena pouze dotčená složka integrovaného záchranného systému a zástupci cestujících a odesílatelů. Navrhuje se tedy jejich doplnění do § 53e odst. 3 zákona o dráhách.

**K bodu 104 (§ 53e odst. 4)**

Čl. 26 odst. 3 směrnice o bezpečnosti požaduje, aby byla Drážní inspekce pravidelně informována o opatřeních, která byla nebo budou přijata v návaznosti na bezpečnostní doporučení. Stávající § 53e odst. 4 zákona o dráhách sice obsahuje povinnost Drážního úřadu a jiného správního orgánu sdělit Drážní inspekci, jaká opatření v souvislosti s bezpečnostním doporučením přijal, nestanoví nicméně, že by tak měly činit pravidelně. V návaznosti na výše uvedené se tedy navrhuje stanovit, že toto sdělení bude činěno pravidelně, alespoň jednou ročně, a to do doby přijetí odpovídajících opatření.

**K bodu  105 (§ 55 odst. 2)**

Dochází k formulační úpravě daného ustanovení s ohledem na koncepčně novou úpravu provozní a technické propojenosti dráhy celostátní, drah regionálních a vybraných drah jiných členských států a drážních vozidel na těchto dráhách provozovaných (viz část osmá návrhu zákona). V souladu s touto novou úpravou se navrhuje sjednotit terminologii používanou v celém zákoně o dráhách tak, aby právní úprava konzistentně používala pojmů „prvek interoperability“ a „subsystém“.

**K bodu 106 (§ 55 odst. 5 až 8)**

Čl. 4 odst. 1 písm. f) směrnice o bezpečnosti ukládá členským státům, aby vypracovávaly a zveřejňovaly roční plány v oblasti bezpečnosti stanovující opatření určená k dosažení společných bezpečnostních cílů. S ohledem na výše uvedené se navrhuje, aby tento plán zpracovával Drážní úřad ve spolupráci s Ministerstvem dopravy. Současně se výslovně stanoví, že opatření obsažená v plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách musí směřovat k naplnění společných bezpečnostních cílů, které jsou stanoveny rozhodnutím Komise 2012/226/EU o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém, v platném znění. Výše uvedený plán bude po jeho zpracování zveřejňován způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Odstavec 6 návrhu zákona reaguje na čl. 14 odst. 5 a 6 směrnice o interoperabilitě, který zavádí systém oznamování návrhů nových vnitrostátních právních předpisů a nových vnitrostátních předpisů (viz čl. 2 odst. 30 směrnice o interoperabilitě) a stanoví, že výše uvedené bude Evropské komisi a Agentuře Evropské unie pro železnice oznamovat Drážní úřad.

V odstavci 7 je v návaznosti na nové povinnosti dopravce a provozovatele dráhy notifikovat stanovené údaje v souvislosti s monitorováním doby řízení drážního vozidla strojvedoucím na dráze celostátní nebo regionální (viz § 22 odst. 2 písm. k) návrhu zákona pro provozovatele dráhy a § 35 odst. 2 písm. p) návrhu zákona pro dopravce) stanovena doba, po kterou bude Drážní úřad uchovávat získané údaje. Vzhledem k tomu, že číslo licence strojvedoucího (coby jeden z notifikovaných údajů) je nutno považovat za osobní údaj ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2019 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů), dochází v návaznosti na jeho článek 5 odst. 1 písm. e), podle něhož osobní údaje musí být uloženy ve formě umožňující identifikaci subjektů údajů po dobu *ne delší, než je nezbytné pro účely*, pro které jsou zpracovávány, rovněž k výslovné úpravě doby uchování těchto osobních údajů Drážním úřadem (3 roky od jejich získání).

Do odstavce 8 je přebírána úprava obsažená ve stávajícím ustanovení § 49e odst. 6 zákona o dráhách, podle něhož Drážní úřad zveřejní výroční zprávu o své činnosti za kalendářní rok a do 30. září následujícího kalendářního roku ji postoupí Evropské železniční agentuře. Obsah výroční zprávy stanoví prováděcí právní předpis. Jde tedy pouze o jiné systematické zařazení stávajícího ustanovení v rámci zákona o dráhách a upřesnění názvu příslušného unijního orgánu.

**K bodu  107 (§ 58 odst. 5)**

Směrnice o bezpečnostivčl. 17 odst. 7 a 9 předpokládá, že vnitrostátní bezpečnostní orgány členských států spolupracují v souvislosti s výkonem dozoru nad provozovateli přeshraniční infrastruktury a dopravci, kteří vykonávají činnost ve více členských státech. V návaznosti na výše uvedené je v § 58 odst. 5 návrhu zákona doplněno ustanovení o spolupráci Drážního úřadu s příslušným orgánem jiného členského státu související s výkonem státního dozoru v oblasti bezpečnosti. Tato spolupráce může spočívat zejména ve sdílení informací nebo v koordinaci dozorových činností.

**K bodu  108 (§ 66 odst. 1)**

V souvislosti se změnami a doplněním právní úpravy dochází k aktualizaci ustanovení obsahujícího zmocnění k vydání prováděcích právních předpisů.

**K bodu 109 (§ 66 odst. 3)**

Návrhem zákona dochází ke zrušení překonaného a tedy nadbytečného zmocňovacího ustanovení.

**K článku II (přechodná ustanovení)**

**K bodu 1**

Zakotvuje se přechodné ustanovení, podle něhož osvědčení dopravce vydané podle stávající právní úpravy (tedy podle § 34h zákona o dráhách ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona) zůstává v platnosti po dobu, na kterou bylo vydáno. Osvědčení dopravce vydaná podle stávající právní úpravy tedy budou platit do konce jejich platnosti. Bylo-li však vydáno nové osvědčení dopravce podle § 31b nebo § 31c zákona č. 266/1994 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, pozbývá osvědčení dopravce podle věty první platnosti dnem právní moci rozhodnutí o vydání nového osvědčení dopravce. Tyto případy zahrnou situace, kdy bude nové osvědčení dopravce vydáno z důvodu změny druhu, rozsahu nebo oblasti provozu nebo z důvodu změny údajů v osvědčení dopravce podle § 31b navrhované právní úpravy, ale i z důvodu omezení oprávnění provozovat drážní dopravu na základě osvědčení dopravce ve smyslu § 31c navrhované právní úpravy.

**K bodu 2**

Bod 2 věta první je provedením čl. 54 odst. 1 a 2 směrnice o interoperabilitě, které umožňují provozování vozidel na základě předchozích povolení.

Bod 2 věta druhá je pak provedením čl. 54 bodu 3 směrnice o interoperabilitě, podle něhož vozidla s povolením k uvedení do provozu vydaným v minulosti musí získat nové povolení k uvedení vozidla na trh, aby bylo možné je provozovat v jedné nebo více sítích, na něž se jejich povolení ještě nevztahují. Na uvedení na trh na těchto dalších sítích se vztahuje čl. 21 směrnice o interoperabilitě.

Stanoví se tak, že na dráhách spadajících do působnosti směrnice o interoperabilitě, tedy na dráze celostátní nebo regionální, lze ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona provozovat drážní vozidlo bez povolení k jeho uvedení na trh, byla-li jeho technická způsobilost přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona prokázána podle dosavadních právních předpisů, konkrétně tedy byla-li jeho technická způsobilost prokázána podle § 43 nebo § 43b zákona o dráhách ve stávajícím znění.

Bude-li však drážní vozidlo, jehož technická způsobilost byla prokázána podle dosavadní právní úpravy, obnoveno či modernizováno anebo bude-li rozšířena oblast jeho použití, použije se ohledně schválení jeho obnovy či modernizace či rozšíření oblasti jeho použití již nová právní úprava. Ačkoliv čl. 54 směrnice o interoperabilitě nezmiňuje nutnost schválení modernizace či obnovy drážního vozidla, u něhož byla povolení k uvedení do provozu vydána v minulosti (zmiňuje, jak shora uvedeno, tuto nutnost pouze pro případ rozšíření oblasti použití takového vozidla), považuje předkladatel zakotvení přechodného ustanovení v navrhovaném smyslu rovněž pro případ obnovy nebo modernizace takového drážního vozidla za potřebné.

**K bodu 3**

Bod 3 je provedením čl. 15 **prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019, kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011. Podle čl. 15 bodu 5 uvedeného prováděcího nařízení v**šechny subjekty odpovědné za údržbu vozidel uvedených v čl. 3 odst. 2 písm. b) s výjimkou nákladních vozů a vozidel uvedených v čl. 15 odst. 1 směrnice (EU) 2016/798, musí splňovat požadavky tohoto nařízení nejpozději do 16. června 2022.

Navrhuje se tedy, aby držitel drážního vozidla provozovaného na dráze spadající do působnosti směrnice o interoperabilitě (tedy na dráze celostátní nebo regionální) za účelem jiným než pro přepravu věcí nebo zvířat musel splňovat povinnost zajistit, aby jeho údržbu v souladu se systémem údržby zabezpečovala osoba splňující nově stanovené podmínky, až ode dne 16. června 2022.

**K bodu 4**

V bodě 4 je navrhována přechodná doba (1 roku od nabytí účinnosti nově navrhované právní úpravy obsažené v § 46s), po níž bude osoba s akreditací udělenou podle právní úpravy obsažené v § 43s zákona o dráhách ve znění účinném do dne nabytí účinnosti předcházející novely zákona o dráhách (zákon č. 367/2019 Sb.) oprávněna poskytovat školení zaměstnanců provozovatele dráhy celostátní nebo regionální a dopravce provozujícího drážní dopravu na této dráze zakotvené již nově navrhovanou právní úpravou.

**K bodu 5**

Bod 5 zakotvuje přechodné ustanovení ve vztahu ke schvalování technické způsobilosti dráhy. Nová právní úprava vychází v souladu s požadavky směrnice o interoperabilitě z konceptu schvalování jednotlivých subsystémů tvořících dráhu do provozu (viz § 49d návrhu zákona). Splňují-li tyto subsystémy tvořící dráhu právem Evropské unie stanovené požadavky, vydá drážní správní úřad průkaz způsobilosti dráhy. Dochází tak ke změně stávající právní úpravy, podle níž drážní správní úřad vydává kolaudační rozhodnutí (ačkoliv stávající právní úprava používá slovního spojení „kolaudační rozhodnutí“, nejedná se o kolaudační rozhodnutí ve smyslu stavebního zákona) o ověření způsobilosti k užívání nově budované nebo modernizované dráhy v návaznosti na předložení ověření o shodě. Stanoví se, že řízení zahájená podle § 49b stávající právní úpravy se dokončí podle právní úpravy nové. Bude-li v takto zahájeném řízení shledáno, že byly splněny veškeré podmínky podle nově navrhované právní úpravy, vydá drážní správní úřad průkaz způsobilosti dráhy tak, jak to tato nová transpoziční právní úprava předvídá.

**K bodu 6**

Bod 6 míří na situaci, kdy byla způsobilost nově budované nebo modernizované dráhy ověřena podle dosavadní právní úpravy ještě před nabytím účinnosti tohoto zákona (tedy kdy řízení podle § 49b odst. 2 zákona o dráhách ve stávajícím znění nebylo ke dni nabytí účinnost tohoto zákona pouze zahájeno, ale bylo již pravomocně ukončeno a bylo tedy vydáno „kolaudační rozhodnutí“). Vzhledem k tomu, že obecně nově navrhovaná právní úprava v § 7 odst. 2 předvídá, že kolaudační souhlas k užívání stavby dráhy celostátní nebo regionální může být vydán nejdříve po vydání průkazu způsobilosti dráhy, je-li jeho vydání podle § 49d nebo § 49f návrhu zákona třeba, je nutno stanovit přechodnou právní úpravu, podle níž bude moci být kolaudační souhlas k užívání dráhy, jíž bylo vydáno „kolaudační rozhodnutí“ podle stávající právní úpravy, vydán i v případě, pokud nebyl vydán průkaz způsobilosti dráhy, neboť podle stávající právní úpravy se průkaz způsobilosti dráhy nevydává.

**K bodu 7**

Bod 7 je provedení čl. 55 směrnice o interoperabilitě, podle jehož odstavce 3 projekty týkající se systémů ERTMS, u kterých byla fáze předkládání nabídek nebo uzavírání smluv dokončena před 16. červnem 2020, nevyžadují předběžné povolení agenturou podle článku 19 uvedené směrnice.

Navrhuje se tedy v souladu s daným přechodným ustanovením směrnice o interoperabilitě, aby evropský systém řízení železniční dopravy nemusel být schválen podle § 49e nově navrhované právní úpravy, bylo-li do dne nabytí účinnosti tohoto zákona ukončeno předkládání nabídek v zadávacím řízení týkajícím se zavedení tohoto systému do subsystému traťové řízení a zabezpečení, nebo byla-li k uvedenému datu ve věci zavedení tohoto systému do subsystému traťové řízení a zabezpečení již uzavřena smlouva.

**K bodu 8**

Stanoví se, že právnické osoby, které byly přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona pověřeny k činnostem posuzování shody součástí a subsystému evropského železničního systému podle článku II bodu 5 zákona č. 367/2019 Sb., se považují za oznámené subjekty podle tohoto zákona.

Formulace přechodného ustanovení vychází jednak ze znění přechodného ustanovení obsaženého v předchozí novele zákona o dráhách (viz hypotéza předmětné normy), jednak byla zohledněna formulace obsažená v § 58 zákona č. 90/2016 Sb., o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh, ve znění pozdějších předpisů (viz dispozice předmětné normy).

**K bodu 9**

Stanoví se, že Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví pozbývá dnem nabytí účinnosti tohoto zákona oprávnění k akreditaci a autorizaci právnických osob k činnostem posuzování shody součástí a subsystému evropského železničního systému podle článku II bodu 6 zákona č. 367/2020 Sb.

Při projednávání předchozí novely zákona o dráhách (zákon č. 367/2019 Sb.) v Poslanecké sněmovně bylo do zákona doplněno přechodné ustanovení (viz čl. II bod 6 uvedeného zákona), dle něhož osobou oprávněnou k autorizaci podle zákona č. 22/1997 Sb., a k akreditaci právnických osob k činnostem posuzování shody součástí a subsystému evropského železničního systému podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 je ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví.

Dle čl. 4 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93, může členský stát určit jediný vnitrostátní akreditační orgán. Dle § 15 odst. 1 zákona č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, je to Ministerstvo průmyslu a obchodu, které může rozhodnutím k výkonu působnosti akreditačního orgánu pověřit právnickou osobu s tím, že tak může pověřit pouze jednu právnickou osobu. Ministerstvo průmyslu a obchodu k výkonu akreditačního orgánu pověřilo Český institut pro akreditaci, o. p. s.

Uvedeným přechodným ustanovením se tak Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví v rozporu s výše uvedenými právními předpisy ustavil akreditačním orgánem ve smyslu nařízení 765/2008 a navíc nikoliv rozhodnutím ministerstva průmyslu a obchodu dle § 15 odst. 1 zákona č. 22/1997 Sb., ale jiným právním předpisem. Uvedené navrhované ustanovení je tak v rozporu nejen se zákonem č. 22/1997 Sb., ale i s nařízením 765/2008.

Nově navrhované přechodné ustanovení tak danou situaci napravuje.

**K bodu 10**

Bod 10 obsahuje obvyklé přechodné ustanovení týkající se nastavení pravidel pro dokončení správních řízení zahájených před účinností nově navrhované právní úpravy. Taková řízení se dokončí podle dosavadních právních předpisů. To nicméně neplatí, stanoví-li shora uvedená přechodná ustanovení jinak.

**K části druhé, článku III (změna zákona o správních poplatcích)**

V návaznosti na provedené implementační úpravy (zejména ve vztahu k transpozici směrnice o bezpečnosti) obsažené v návrhu novely zákona o dráhách dochází v zákoně o správních poplatcích k zavedení nových správních poplatků včetně jejich sazeb za vybrané úkony nebo k úpravě stávajících správních poplatků anebo k úpravě výše jejich sazeb. Výše sazeb doplňovaných nebo upravovaných správních poplatků pak odráží náročnost provedení jednotlivých úkonů. Při určení výše sazeb jednotlivých správních poplatků bylo rovněž přihlédnuto k poplatkové právní úpravě na Slovensku, která u správních poplatků placených za stejné úkony stanovuje sazby několikanásobně vyšší.

Položka 59 nerozlišuje u jednotlivých písmen skutečnost, zda jde v daném případě o drážní vozidlo provozované na dráze celostátní nebo regionální či na dráze unijně nerelevantní, tedy dráze místní, speciální, tramvajové nebo trolejbusové anebo na vlečce. Tato skutečnost totiž vyplývá z názvu institutu, kterého se konkrétní položky týkají. Položky uvedené pod písmeny a) až c) se tak týkají drážních vozidel určených k provozování na dráze celostátní nebo regionální, neboť pouze v případě těchto drážních vozidel je podle návrhu zákona vydáváno povolení typu vozidla (viz § 49j návrhu zákona). Položky uvedené pod písmeny d) až f) se pak týkají drážních vozidel určených k provozování na dráze místní, speciální, tramvajové nebo trolejbusové anebo na vlečce, neboť pouze v případě těchto drážních vozidel je vyžadováno schválení typu drážního vozidla (viz § 43c návrhu zákona). Obdobné platí i pro ostatní písmena uvedená v položce 59.

**K části třetí, článku IV (zrušovací ustanovení)**

V návaznosti na koncepčně novou úpravu provozní a technické propojenosti dráhy celostátní, drah regionálních a vybraných drah jiných členských států a drážních vozidel na těchto dráhách provozovaných (viz část osmá návrhu zákona) dochází ke zrušení dosavadních prováděcích právních předpisů, a to nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, včetně všech jeho pozdějších novel, a vyhlášky č. 209/2006 Sb., o požadavcích na přípustné emise znečišťujících látek ve výfukových plynech spalovacího hnacího motoru drážního vozidla.

**K části čtvrté, článku V (účinnost)**

**Standardní transpoziční lhůty směrnice o interoperabilitě a směrnice (EU) o bezpečnosti uplynuly 16. června 2019. Čl. 57 odst. 2 směrnice o interoperabilitě a čl. 33 odst. 2 směrnice o bezpečnosti nicméně umožnily členským státům, aby si prodloužily transpoziční lhůtu těchto směrnic o jeden rok. Česká republika výše uvedených ustanovení směrnic využila a v souladu s nimi oznámila Evropské komisi a Agentuře Evropské unie pro železnice prodloužení transpoziční lhůty do 16. června 2020. T**ranspoziční lhůta směrnice o interoperabilitě a směrnice o bezpečnosti tedy pro Českou republiku uplyne dne 16. června 2020.

Navrhuje se stanovit účinnost návrhu zákona tak, aby byla zohledněna shora uvedená transpoziční lhůta a zároveň předpokládaná délka legislativního procesu. Navrhuje se tedy, aby návrh zákona nabyl účinnosti prvním dnem třetího měsíce následujícího po jeho vyhlášení.

Odložená účinnost se navrhuje ve vztahu k právní úpravě evropského registru vozidel. Jak bylo již shora uvedeno, právo Evropské unie předvídá, že od 16. června 2024 budou drážní vozidla provozovaná v členských státech spadající do působnosti směrnice o interoperabilitě registrována pouze v evropském registru vozidel, tedy centralizovaně pouze na úrovni Evropské unie. Příslušná ustanovení předvídající vedení již pouze evropského registru vozidel tak nahradí nově navrhovanou úpravu vztahující se k vnitrostátnímu registru drážních vozidel vedenému na principu decentralizace při splnění všech požadavků vyplývajících z práva Evropské unie. Relevantní ustanovení tak nabydou účinnosti dnem 16. června 2024.