**III.**

**o d ů v o d n ě n í**

1. **OBECNÁ ČÁST**

**1. Zhodnocení platného právního stavu a odůvodnění nezbytnosti jeho změny**

Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, je prováděcím právním předpisem k zákonu č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“). Předkládaný návrh novely vyhlášky
č. 173/1995 Sb. je zpracován v souvislosti s přijetím zákona č. 426/2021 Sb., který novelizoval zákon o dráhách, a to zejména v souvislosti s implementací relevantních právních předpisů tvořících tzv. technický pilíř IV. železničního balíčku.

Nové zákonné úpravě stávající právní úprava obsažená ve vyhlášce č. 173/1995 Sb. již zcela neodpovídá. Bylo proto nezbytné zpracovat návrh novely uvedeného prováděcího právního předpisu, který zohlední změny provedené na zákonné úrovni, a to jak z věcného, tak terminologického hlediska. Rovněž je třeba reagovat na nová či upravená zákonná zmocnění, Návrh vyhlášky dále navazuje na přípravu projektu pražského metra, trasy D, na které je navrhován provoz automatického metra bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo.

 Z obsahového hlediska je navrhována prováděcí právní úprava zejména ve vztahu k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy včetně požadavků na technické, provozní a organizační řešení bezpečného provozu metra v automatickém režimu, který nevyžaduje přítomnost strojvedoucího ve vlakové soupravě.

V souladu s Obecnými zásadami pro hodnocení dopadů regulace (RIA) nebyla závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace (RIA) k návrhu vyhlášky zpracována, protože předkladatel neidentifikoval žádné nové a rozsáhlé dopady uvedené v písmenech a) až e) ve smyslu čl. 3.6 uvedených zásad. O nezpracování závěrečné zprávy z hodnocení dopadů regulace bylo rozhodnuto již ve vazbě na návrh novely zákona o dráhách a v rámci Plánu přípravy vyhlášek ústředními orgány státní správy na rok 2020.

**2. Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy a odůvodnění jejích hlavních principů**

Cílem navrhovaných úprav dotčeného prováděcího právního předpisu je reagovat na nové znění zákona o dráhách ve vazbě na nová či aktualizovaná zmocnění uvedená v § 34 odst. 7,
§ 43c odst. 9, § 43d odst. 5, § 46t odst. 2 či § 49o odst. 9. Dále se aktualizují některá zastaralá ustanovení podle současného stavu užívaných technologií a dle požadavků z aplikační praxe.

Hlavním principem je využít stávající právní úpravy pro danou oblast a v odůvodněných případech doplnit či změnit právní úpravu, která je v platnosti více než 20 let, tak, aby umožnila nová a efektivnější technická a provozní řešení.

Pro dráhu speciální se doplňuje režim provozu v automatickém režimu bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo ve vlaku, a to podle zkušeností z provozu automatického metra
v jiných zemích. Dále se sjednocuje terminologie v souladu s novou zákonnou úpravou. Technické požadavky na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí stanovené vyhláškou budou dále v souladu s novou zákonnou úpravou dopadat obecně pouze na drážní vozidla, která nejsou provozována na dráze regionální nebo celostátní. Na drážní vozidla, která jsou provozována na uvedených dráhách, tato úprava dopadne pouze v případě, že se pro ně nepoužijí technické specifikace pro interoperabilitu. Drážní vozidla provozovaná na dráze celostátní nebo regionální jsou dále nově vyňata ze systému povinných pravidelných technických kontrol, neboť tato drážní vozidla podléhají nové zákonné (implementační) úpravě jejich údržby. Návrh vyhlášky dále doplňuje technické požadavky pro drážní vozidla dráhy trolejbusové, nově stanoví údaje zapisované do průkazu způsobilosti drážního vozidla a blíže provádí zákonnou podmínku, při jejímž splnění může přídělce určit dráhu nebo její část, na níž bude přednostně přidělovat kapacitu dráhy za účelem provozování osobní drážní dopravy nebo nákladní drážní dopravy.

**3. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy se zákonem, k jehož provedení je navržena, včetně souladu se zákonným zmocněním**

Návrh vyhlášky je v souladu se zmocněními uvedenými v ustanoveních § 22 odst. 5, § 34 odst. 7, § 35 odst. 4, § 43c odst. 9, § 43d odst. 5, § 44 odst. 1, § 46t odst. 2, § 49a odst. 2
a § 49o odst. 9 novelizovaného zákona o dráhách, k jehož provedení je vydávána.

Navrhovaná právní úprava splňuje požadavky ustanovení § 79 odst. 3 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších ústavních zákonů, podle kterého ministerstva, jiné správní úřady a orgány územní samosprávy mohou na základě a v mezích zákona vydávat právní předpisy, jsou-li k tomu zákonem zmocněny.

**4. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s předpisy Evropské unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie a obecnými právními zásadami práva Evropské unie**

 Návrh vyhlášky přímo nezasahuje do oblasti upravené právními předpisy Evropské unie. Návrh vyhlášky je v souladu s obecnými právními zásadami práva Evropské unie a judikaturou soudních orgánů Evropské unie. Návrh vyhlášky nezasahuje do oblasti upravené mezinárodním právem. Problematika stanovování technických požadavků na drážní vozidla provozovaná
na unijně relevantních dráhách, tj. dráze celostátní nebo regionální, byla v zásadě přenesena
na zákonnou úroveň, resp. je obsažena v příslušných přímo použitelných právních předpisech Evropské unie.

 S ohledem na nový unijní legislativní rámec tvořený právními předpisy tzv. IV. železničního balíčku (technického pilíře) se obecně automaticky v případě požadavků na drážní vozidla provozovaná na dráze celostátní nebo regionální uplatňují příslušné technické specifikace pro interoperabilitu. Z tohoto důvodu je zapotřebí prostřednictvím předkládaného návrhu vyhlášky jednoznačně stanovit, že technické požadavky na drážní vozidla provozovaná na uvedených dráhách zajišťující bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a ochranu životního prostředí, jež jsou zakotveny ve stávajícím znění vyhlášky č. 173/1995 Sb., je možné v souladu se zákonným zmocněním obsaženým v § 49o odst. 9 zákona o dráhách použít pouze v případě, že se nepoužije přímo použitelný unijní právní předpis, tj. příslušná technická specifikace pro interoperabilitu.

**5. Předpokládaný hospodářský a finanční dosah navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, a dopady na životní prostředí**

Navrhovaná úprava nebude mít dopad na státní rozpočet či veřejné rozpočty.

Navrhovaná vyhláška upravuje ve vymezeném rozsahu provozně technické požadavky na provozování drah, drážní dopravy a drážní vozidla zejména na dráhách jiných než dráha celostátní a dráhy regionální a na speciální dráze v automatickém režimu, kdy pro řízení vlakových souprav se nevyžaduje přítomnost osoby řídící drážní vozidlo v soupravě vlaku. Ekonomické dopady se budou dotýkat výhradě investování při pořizování drážních vozidel
a investiční činnosti staveb dráhy speciální a nákladů na provozování drážní dopravy na této dráze. Zkušenosti ze zahraniční ukazují, že přes zvýšené investiční náklady se automatický provoz metra vyznačuje nižšími provozními náklady, zejména je vyloučena potřeba zaměstnávat strojvedoucí.

Předkládaný návrh vyhlášky nepřináší negativní sociální dopady na specifické skupiny obyvatel (z hlediska potřeby pracovní síly jde o novou stavbu, která svým provedením sníží tyto požadavky), na osoby sociálně slabé ani osoby se zdravotním postižením nebo národnostní menšiny, protože jejich práva a povinnosti nově neupravuje.

Předkládaný návrh vyhlášky nemá žádné negativní dopady na životní prostředí.

**6. Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a rovnosti mužů a žen**

Navrhovaná právní úprava neobsahuje ustanovení, která by byla předmětem diskriminace. Tato právní úprava se vztahuje shodně na muže a ženy, proto je genderově neutrální.

**7. Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně osobních údajů**

Předkládané změny jsou zejména technického charakteru, týkají technických požadavků na drážní vozidla a automatického provozování speciální dráhy a neobsahují žádné další požadavky na osobní údaje. Navrhovaná právní úprava se nedotýká právní úpravy podle zákona č. 110/2019 Sb. o zpracování osobních údajů a ustanovení 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), v platném znění.

**8. 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.

**Povaha právní úpravy**

Nejprve je třeba konstatovat, že navržená právní úprava je pro dosažení sledovaných cílů nezbytná a těchto cílů není možné dosáhnout prostředky nezasahujícími do právního řádu.
S navrhovanou právní úpravou není spojen nárůst korupčních rizik. Předložený návrh vyhlášky je svým rozsahem přiměřený cílům, k jejichž naplnění je určen. Kompetence jednotlivých orgánů, stejně jako opravné prostředky a kontrolní mechanismy, stanoví primárně zákon
o dráhách ve znění jeho poslední novely, přičemž navrhovanou vyhláškou coby jeho prováděcím právním předpisem nejsou zakládány žádné kompetence orgánů veřejné správy. Primární povinnosti adresátů jsou rovněž stanoveny primárně zákonem o dráhách ve znění jeho poslední novely, návrhem vyhlášky se tyto povinnosti pouze v souladu se zákonnými zmocněními zpřesňují (provádějí). Nově navrhovaná právní úprava nepředstavuje pro adresáty právní úpravy nadměrnou zátěž a nevyžaduje vynaložení nepřiměřených nákladů
na přizpůsobení se novým požadavkům.

Navrhovaná právní úprava je dostatečně určitá a předpokládá, že veřejná správa bude schopna kontrolovat a vynucovat dodržování dané právní regulace.

**Rozhodování**

Navrhovaná právní úprava neupravuje žádné procesní postupy, jejichž výsledkem je rozhodnutí o právech a povinnostech konkrétních osob.

**Transparentnost**

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. Lze shrnout, že u návrhu vyhlášky tedy nebyla po jeho vyhodnocení podle metodiky hodnocení korupčních rizik (Corruption Impact Assessment) zjištěna korupční rizika.

**9. Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu**

Navrhovaná úprava není úpravou, která má přímé nebo nepřímé dopady na bezpečnost nebo obranu státu.

1. **ZVLÁŠTNÍ ČÁST**

**K čl. I**

**K bodu 1**

Jedná se pouze o legislativně technickou úpravu spočívající v úpravě úvodní věty vyhlášky v návaznosti na doplnění zákonů, kterými byl novelizován zákon o dráhách, a dále v aktualizaci zmocňovacích ustanovení.

**K bodům 2 a 3**

Upraveny definice speciálního vozidla rozšířením pojmu v návaznosti na diskuzi se sektorem drážní dopravy a definice jízdy podle rozhledových poměrů podle přímo použitelného předpisu EU – Prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU, část B2 Společná provozní pravidla, bod 9. Jízda podle rozhledového poměru.

**K bodu 4**

Definice vyloučené koleje se upravila podle pojmů použitých v zákoně o dráhách, dojde-li
k „omezení nebo zastavení drážní dopravy“ na vyloučené koleji.

**K bodu 5**

Doplněny definice pro praxi stěžejních pojmů ve vazbě na evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS, tj. funkce „plného dohledu a „omezeného dohledu“ podle Nařízení Komise (EU) 2016/919 a navazujících technických specifikací pro interoperabilitu a s tím souvisejících technických dokumentů.

**K bodům 6 a 7**

Na základě poznatků aplikační praxe (zejm. ze závěrů šetření vzniku vážné nehody nákladního vlaku u Mariánských Lázní) se doplňují pravidla pro tvorbu údajů v tabulkách traťových poměrů a jejich pravidelnou aktualizaci. Tyto tabulky se s údaji odpovídajícími aktuálnímu stavu dopravní cesty dráhy předávají dopravci v dostatečném časovém předstihu (nejméně 21 dní před uvedením do užívání) ve strojově čitelném kódu k vypracování dokumentace
pro osoby řídící drážní vozidlo.

Zároveň byla formulačně upravena poslední věta v § 4 odst. 4 tak, aby logicky a terminologicky navazovala na právní úpravu zakotvenou v nově doplňovaném odstavci 5 tohoto paragrafu.

**K bodu 8**

Úprava je vyvolána zaváděním evropského vlakového zabezpečovacího systému ECTS,
který pracuje s proměnnými zábrzdnými vzdálenostmi podle brzdových vlastností vlaku
a konfigurace tratě. Zásada předvěstění nejvýše na dvě zábrzdné vzdálenosti a automatická aktivace nouzového brzdění při nerespektování návěsti zakazující jízdu, kterou zajišťuje stávající vlakový zabezpečovač, se zachovává. Na všech tratích se zábrzdnou vzdáleností
400 m, 700 m a 1000 m se dovoluje největší vzdálenost mezi návěstidly na 2000 m.

**K bodu 9**

Jedná se o dílčí doplnění stávajícího ustanovení upravujícího technické řešení evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS, který pracuje podle vybavení trati ve více režimech upravených v přímo použitelném předpisu EU. Doplněna byla výjimka z ustanovení o době viditelnosti návěstí, resp. přenosu informací o návěstech na vedoucí drážní vozidlo ve vazbě na technické a technologické fungování systému ETCS.

**K bodu 10**

Oddílová návěstidla pro ohraničení prostorových oddílů tratě se vyskytují v různých režimech, proto se omezení jejich použití pouze na „automatický blok“ a „automatické hradlo“ vypouští a význam těchto návěstidel bude stanoven v obecné poloze.

**K bodu 11**

Vzhledem k potřebě urychlit přepravu vlaků s poštovními zásilkami byly tyto vlaky zařazeny do kategorie expresních vlaků a rychlíků.

**K bodu 12**

Realizuje se zmocnění zakotvené novelou zákona o dráhách v § 34 odst. 7, které vyžaduje určit provozně technické vlastnosti specializovaných drah a možnosti dostupnosti trasy vlaků
na objízdném úseku.

**K bodu 13**

Jedná se o drobnou legislativně technickou úpravu navazující na novelizační bod 16, prostřednictvím čehož dochází k posunu v číslování odstavců § 27 vyhlášky.

**K bodu 14**

Doplněna možnost provozu drážní dopravy na dráze speciální (metru) v automatickém režimu bez návěstidel, tj. kdy mohou být návěstidla zhaslá.

**K bodům 15 a 16**

Doplněna definice režimů provozu drážní dopravy na dráze speciální v jednotlivých případech v závislosti na použitém systému řízení drážní dopravy.

**K bodům 17 a 24**

Připojuje se povinnost provozovatele dráhy a dopravce na dráze speciální, není-li totožný s provozovatelem dráhy, vypracovat technologické postupy i pro automatický provoz bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo.

**K bodu 18**

Podmínka výhradního provozu drážních vozidel vybavených evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS se rozšiřuje i na všechny traťové úseky, vybavené tímto systémem, přičemž podmínka použití tohoto systému pro tratě provozované rychlostí vyšší než 160 km/h zůstává zachována. Povoluje se výjimka pro jízdu drážního vozidla na vyloučené koleji umožňující dopravu drážního vozidla, nevybaveného systémem ETCS nebo s tímto systémem mimo činnost.

**K bodu 19**

Pro efektivní využití vysokorychlostních tratí se omezuje použití drážních vozidel, které svou nejvyšší dovolenou rychlostí neumožní dosáhnout povolené rychlosti na takové trati s navrženou výjimkou pro vozidla určená pro stavbu, údržbu, opravy a kontrolu trati
a využitelná při výlukách nebo v mimořádných situacích, provozovaných na vyloučené koleji.

**K bodu 20**

Na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce k vážné nehodě *„Srážka vlaku Os 9359 s vlakem Nex 60051 mezi železničními stanicemi Úvaly a Český Brod, 14. července 2020“* se omezuje rychlost jízdy drážního vozidla při jízdě v obsazeném oddílu automatického bloku nejvýše na 40 km/h.

**K bodům 21, 43, 48 až 56**

Jedná se o legislativně technickou úpravu spočívající v nutnosti změny pojmosloví ve vazbě na novelizovanou dikci zákona o dráhách zavádějící pojem evropský vlakový zabezpečovací systém.

**K bodům 22 a 47**

V návaznosti na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU se upravuje tvar a používání návěsti „začátek a konec vlaku“ tak, aby byl jednotný v celé EU. Pro případ poruchy červených koncových světel se připouští použití u všech vlaků koncové návěsti jako u nákladních vlaků.

**K bodu 23**

Shodně jako zavedení celodenní světelné návěsti „Začátek vlaku“ se upravuje i používání celodenní světelné návěsti hnacího vozidla při posunu.

**K bodům 25 a 26**

Upravují se nově povinnosti osoby řídící drážní dopravu při automatickém provozu metra,
která prostřednictvím technických a telematických audiovizuálních zařízení plní povinnosti osoby řídící drážní dopravu. Ustanovení dále nově upravuje postup při vzniku poruchy nebo mimořádnosti při automatickém provozu, zejména odstavení vozidla a pomoc při jeho odstranění z trati.

**K bodům 27 a 28**

Technické změny v dovolené rychlosti tramvají jsou odůvodněné vyhodnocením příčin nehod po překročení dovolené rychlosti a potřebou umožnit zvýšení rychlosti tramvají v případech technického zajištění výhybek s odpovídající integritou bezpečnosti.

**K bodu 29**

S ohledem na technologické možnosti provozu kabinkových lanových drah se navrhuje
u lanovek přepravujících více než 20 osob – vedle stávajícího systému s povinným průvodcem – umožnit i provoz takovéto kabinkové lanovky zajištěným dostupnými spolehlivými telekomunikačními systémy a systémy dálkového ovládání, které průvodce nahradí.

**K bodům 30 a 35**

Naplňuje se aktualizované zmocnění (nyní) v § 43c odst. 9 novelizovaného zákona o dráhách stanovit technické požadavky drážního vozidla provozovaného na dráze jiné než celostátní nebo regionální na bezpečnost provozování drážní dopravy a ochranu životního prostředí, rozsah
a způsob ověření stanovených technických požadavků, rozsah a způsob ověření technické dokumentace drážního vozidla provozovaného na dráze jiné než celostátní nebo regionální
a provozuschopnosti jeho jednotlivých částí a stanovit údaje zapisované do průkazu způsobilosti drážního vozidla, provozovaného na dráze jiné než celostátní nebo regionální. Právní úprava vychází ze stávajícího znění vyhlášky, které je nadále použitelné a zachovává zavedený proces návrhu a zkoušek drážních vozidel.

V souladu se shora uváděným zmocněním zakotveným v § 43c odst. 9 novelizovaného zákona o dráhách jsou v nově doplňovaném § 61a obsaženy údaje, navržené uvádět v průkazu způsobilosti drážního vozidla, vycházejí z obvyklých údajů, uváděných např. v technických průkazech silničních vozidel a jsou dostupné v technických podmínkách drážního vozidla
a ve zkušebních protokolech.

Prostřednictvím § 61b se realizuje zmocnění § 49o odst. 9 novelizovaného zákona o dráhách stanovit technické požadavky na drážní vozidla provozovaná na dráze celostátní a dráze regionální pro případ nepoužití technické specifikace pro interoperabilitu. Vychází se rovněž z věcného nastavení přílohy k vyhlášce č. 352/2004 Sb. a ze stávajícího znění vyhlášky
č. 173/1995 Sb., které je nadále z hlediska stanovených technických podmínek použitelné
a zachovává zavedený proces návrhu a zkoušek drážních vozidel.

**K bodu 31**

Podle ustanovení novelizovaného zákona o dráhách se výsledky technickobezpečnostní zkoušky drážního vozidla zaznamenávají do zkušebního protokolu, nikoliv do zápisu.

**K bodu 32**

Navrhuje se upravit dikci nadpisu § 61 v souladu s novelizovaným zákonem o dráhách tak,
aby odpovídala daná materie (včetně nadpis) aktualizovanému znění zmocňovacích ustanovení.

**K bodu 33**

Ustanovení omezuje působnost jen na jiné dráhy než dráha celostátní a dráha regionální v souladu se zmocněním daným zákonem o dráhách.

**K bodu 34**

Trolejbusy jsou běžně navrhované a konstruované z karoserií a vybavení autobusů, do kterých se doplňuje elektrická část pohonu. V takových případech se používá posouzení shody
a vhodnosti použití autobusových součástí.

**K bodům 36 a 37**

Obdobně jako u § 61 se navrhuje v reakci na novelizaci zákona o dráhách provést legislativně technickou změnu (včetně znění nadpisu) tak, aby materie obsažená ve vyhlášce korespondovala s platnou dikcí příslušných zmocňovacích ustanovení v zákoně o dráhách.

**K bodu 38**

Jedná se o úpravu dikce návětí odstavce 2 v reakci na změnu terminologie, zavedené novelou zákona o dráhách.

**K bodu 39**

S ohledem na zjednodušení procesů se vylučuje dvojí posuzování shody výrobků používaných jako autobusové součásti při výrobě trolejbusů.

**K bodům 40 a 41**

Navrhovaná změna vyhlášky vyplývá rovněž z úpravy zmocnění k provedení prováděcího předpisu a aktualizace věcné úpravy stran cyklických technických kontrol technického stavu drážních vozidel provozovaných pouze na dráhách jiných než je dráha celostátní a dráha regionální.

**K bodu 42**

Při automatickém provozu se převážná část informací přenáší prostřednictvím rádiového systému, proto tato zařízení budou součástí mobilní části radiostanice umístěné ve vozidle
a traťové části jako součásti zařízení dráhy.

**K bodu 44**

Ustanovení týkající se lanových drah a vydávání průkazu způsobilosti vozidlům lanových drah bylo aktuální ke dni účinnosti vyhlášky, proto se stalo obsoletní a navrhuje se vypustit.

**K bodům 45 a 46**

Návěstidla „Pískejte“ a „Označník“ jsou kromě provedení „na sloupku“ dodávána i v podobě desky (pásu) umístěné na sloupku. Toto provedení je nezbytné zapracovat do popisu návěstidel.

**K bodu 57**

Hodnota  vzdálenosti mezi sousedními nápravami drážního vozidla na 20 000 mm je upravena v souladu s podmínkami dokumentu ERA/ERTMS/033281, který se součástí technických specifikací pro interoperabilitu pro zabezpečovací zařízení.

**K bodům 58 až 62**

V příloze č. 3 vyhlášky se nově upravují podmínky pro funkci dveří vlakových souprav metra řízeného osobou a tyto podmínky se upravují pro automatický provoz metra včetně podmínek umístění pultu manuálního řízení vozidel metra. Dále se upravuje vybavenost vozidel
při použití automatického provozu (interkom, monitorování prostoru pro cestující apod.).

**K bodu 63**

Do přílohy č. 4 části II se doplňuje se požadavek na technické podmínky vozidla metra o popis a umístění řídicího systému vozidla.

**K bodům 64 a 65**

V příloze č. 5 se omezuje působnost pro provádění pravidelné technické kontroly drážních vozidel jen na vozidla, používaná na dráhách jiných než na dráze celostátní a dráze regionální v souladu s ustanovením novelizovaného zákona o dráhách, § 43b, ve kterém jsou stanoveny podmínky údržby pro drážní vozidla na dráze celostátní a dráze regionální.

Pro dráhy jiné než dráha celostátní a dráha regionální zůstává stávající právní úprava pro údržbu drážních vozidel provozovaných na těchto dráhách.

**K bodům 66 a 67**

V příloze č. 6 se upravuje nadpis přílohy z důvodů uvedených v předchozích bodech
a upřesňuje se postup měření některých parametrů drážního vozidla za podmínky stání na koleji bez převýšení (v rovině).

**K čl. II**

V souladu s ustanovením § 3 odst. 4 zákona č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, ve znění pozdějších předpisů, se navrhuje stanovit účinnost předkládané vyhlášky odlišně, než jak praví obecné pravidlo stanovené v § 3 odst. 3 citovaného zákona,
tj. k 1. lednu, resp. k 1. červenci daného kalendářního roku.

Důvodem je skutečnost, že ke dni 1. února 2022 vstupuje v účinnost zákon č. 426/2021 Sb., 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. Předmětná novela zákona o dráhách zakotvila nová zmocnění či aktualizovala znění zmocnění již v zákoně obsažených, pročež se navrhuje, aby předkládaný prováděcí předpis vstoupil v účinnost v termínu dřívějším, než ke dni 1. července 2022. Panuje zde zřejmý zájem na tom,
aby podzákonná právní úprava korespondovala se zákonnou právní úpravou a navazovala na ni, resp. aby bylo možné normy obsažené jak na zákonné, tak podzákonné úrovni aplikovat v praxi jednotně a komplexně. Nenabyl-li by předmětný prováděcí právní předpis účinnosti v co nejbližší době po nabytí účinnosti novely zákona o dráhách, nebylo by možné novou zákonnou právní úpravu aplikovat zcela beze zbytku.