

Pozměňovací návrh k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

PŘERUŠENÍ PROVOZUSCHOPNOSTI A PROVOZOVÁNÍ DRÁHY NEBO JEJÍ ČÁSTI

A1. Bodové znění pozměňovacího návrhu k vládnímu návrhu zákona

(bude doplněno)

B1. Znění zákona č. 266/1994 Sb., s vyznačením navrhovaných změn

Změny obsažené v pozměňovacím návrhu jsou vyznačeny **tučně** (nově vkládaný text) a přeškrtnutě (rušený text) v textu zákona č. 266/1994 Sb.

Poznámka: text uvedený fialově vyznačuje právní úpravu, která je spojena s odloženou účinností ke dni 7. června 2028.

§ 4a

Ochrana dráhy

(1) Nikdo nesmí bez ~~povolení~~ **souhlasu** provozovatele dráhy vykonávat v obvodu dráhy činnosti, které se považují za podnikání, vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná, pokud zvláštní právní předpis^{1d)} nestanoví jinak.

(2) Všechna místa na dráze a v obvodu dráhy jsou veřejnosti nepřístupná s výjimkou

- a) dráhy a jejího obvodu, pokud je dráha vedena po pozemní komunikaci,
- b) dráhy a jejího obvodu v místě křížení dráhy s pozemní komunikací,
- c) prostor určených pro veřejnost, nástupišť a přístupových cest k nim a prostor v budovách nacházejících se v obvodu dráhy, pokud jsou v nich poskytovány služby související s drážní dopravou,
- d) veřejně přístupných účelových komunikací v obvodu dráhy,
- e) volných ploch vzdálených nejméně 2,5 m od osy krajní koleje dráhy.

(3) Úrovňové přístupové cesty k nástupišti jsou veřejnosti přístupné, s výjimkou přechodu kolejí, když:

- a) je dávana výstraha světelným signálem výstražného zařízení pro přechod kolejí,
- b) je dávana výstraha akustickým signálem výstražného zařízení pro přechod kolejí,
- c) se sklápí, je sklopena, či se zdvihá závora výstražného zařízení pro přechod kolejí,
- d) je již bezprostředně vidět nebo slyšet přibližující se drážní vozidlo, křižující přechod kolejí, nebo

e) je přechod kolejí zakázán pokyny provozovatele dráhy.

Podobu a způsob výstrahy davané výstražným zařízením pro přechod kolejí stanoví prováděcí předpis.

§ 10a

Přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části

(1) Drážní správní úřad na žádost vlastníka dráhy celostátní, regionální nebo místní nebo vlečky anebo jejich části povolí přerušeni její provozuschopnosti a jejího provozování, aniž by došlo k jejímu zrušení, nebyla-li taková dráha nebo její část po dobu 2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti užita v minimálním rozsahu. Minimálním rozsahem užití dráhy nebo její části se rozumí její užití v rozsahu alespoň 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících nebo alespoň 12 jízd ročně za účelem přepravy věcí. O dobu, po kterou bylo provozování dráhy nebo její části omezeno jejím provozovatelem, se doba podle věty první prodlužuje; to neplatí, nebyla-li taková dráha nebo její část po dobu alespoň 10 let po sobě jdoucích před podáním žádosti užita za účelem přepravy cestujících ani věcí.

(1) Drážní správní úřad na žádost vlastníka dráhy celostátní, regionální nebo místní nebo vlečky anebo jejich části povolí přerušeni její provozuschopnosti a jejího provozování, aniž by došlo k jejímu zrušení, nebyla-li taková dráha nebo její část po dobu 2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti užita v minimálním rozsahu. Minimálním rozsahem užití dráhy nebo její části se rozumí její užití v rozsahu alespoň 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících nebo alespoň 12 jízd ročně za účelem přepravy věcí. O dobu, po kterou bylo provozování dráhy nebo její části omezeno jejím provozovatelem, se doba podle věty první prodlužuje.

(2) Vlastník dráhy nebo její části, který hodlá požádat o přerušeni její provozuschopnosti a jejího provozování, zveřejní na svých internetových stránkách alespoň 3 měsíce před podáním žádosti údaje o rozsahu jejího užívání po dobu 2 let po sobě jdoucích před tímto zveřejněním, případně po tuto dobu prodlouženou podle odstavce 1 věty třetí. Nezveřejní-li vlastník dráhy nebo její části tyto údaje, drážní správní úřad přerušeni její provozuschopnosti a jejího provozování nepovolí. Zveřejněné údaje musí zahrnovat

a) označení dráhy nebo její části, jíž se tyto údaje týkají,

b) datum uskutečnění jednotlivých jízd vlaků za účelem přepravy cestujících ve stanovené době na této dráze nebo její části a čísla vlaků uvedená po jednotlivých dnech
a

c) datum uskutečnění jednotlivých jízd vlaků za účelem přepravy věcí ve stanovené době na této dráze nebo její části a čísla vlaků uvedená po jednotlivých dnech.

(3) Žádost obsahuje vedle obecných náležitostí podle správního řádu označení dráhy nebo její části a její popis, včetně určení začátku a konce dráhy nebo její části, místa styku vzájemně zaústěných drah a stavební délku dráhy nebo její části. K žádosti se přiloží doklad prokazující splnění podmínky pro povolení přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části nebo, jde-li o dráhu místní nebo

veřejně nepřístupnou vlečku nebo jejich část, čestné prohlášení žadatele o tom, že je tato podmínka splněna.

(4) Drážní správní úřad si v řízení o povolení přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části vyžádá závazné stanovisko Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a, jde-li o dráhu celostátní, regionální nebo místní nebo její část, rovněž závazné stanovisko kraje a obce, v jejichž územním obvodu se dráha nebo její část nachází.

(5) Nesouhlasné stanovisko Ministerstva obrany může být vydáno pouze tehdy, byla-li by přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části ohrožena obrana státu. Nesouhlasné stanovisko Ministerstva průmyslu a obchodu může být vydáno pouze tehdy, byla-li by přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části ohrožena energetická infrastruktura, její rozvoj nebo provoz.

(6) Nesouhlasné stanovisko kraje nebo obce může být vydáno pouze tehdy, vyplývá-li z jejich plánu dopravní obslužnosti území platného ke dni podání žádosti o povolení přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, že kraj nebo obec na této dráze nebo její části hodlá zajišťovat dopravní obslužnost v rozsahu alespoň 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících, a vyjádří-li kraj nebo obec v závazném stanovisku zájem o zajišťování dopravní obslužnosti v tomto rozsahu po dobu 5 let. Nesouhlasné stanovisko kraje nebo obce nemůže být vydáno, bylo-li takové stanovisko týkající se téže dráhy nebo její části vydáno tímto krajem nebo touto obcí v již ukončeném řízení o povolení přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části a v období 3 let přede dnem podání nové žádosti o povolení přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části nebyla zajištěna dopravní obslužnost užitím dráhy v rozsahu alespoň 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících nejméně po dobu 1 roku; to neplatí, uplynula-li ode dne vydání původního závazného stanoviska doba delší než 10 let.

(7) Novou žádost o povolení přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části lze podat nejdříve po uplynutí 3 let ode dne právní moci rozhodnutí, jímž byla zamítnuta žádost o povolení přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části týkající se téže dráhy nebo její části z důvodu vydání nesouhlasného stanoviska kraje nebo obce.

§ 10b

(1) Vlastník dráhy nebo její části, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny,

a) zajistí, aby byly zachovány alespoň těleso, stavba a zařízení jejího železničního spodku, a

b) neplní povinnosti podle § 20 a 21.

(2) Na dráze nebo její části, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, nelze provozovat drážní dopravu. Jde-li o dráhu celostátní nebo regionální nebo veřejně přístupnou vlečku anebo jejich část,

a) dnem nabytí právní moci rozhodnutí, jímž bylo povoleno přerušení její provozuschopnosti a jejího provozování, se kapacita dráhy na ní nepřiděluje a prohlášení o dráze se ve vztahu k ní nezpracovává a

b) nastávají právní účinky rozhodnutí, jímž bylo povoleno přerušení její provozuschopnosti a jejího provozování, s výjimkou účinků podle písmene a), dnem následujícím po uplynutí doby platnosti jízdního řádu, na kterou již byla kapacita dráhy přidělena.

(3) Jde-li o dráhu nebo její část, jejíž provozuschopnost a provozování byly přerušeny,

a) uděluje souhlas k výkonu činnosti v obvodu dráhy, která se považuje za podnikání, namísto jejího provozovatele její vlastník,

b) pro vstup na dráhu a na místa v obvodu dráhy se § 4a nepoužije,

c) pro stavbu dráhy a stavbu na této dráze se § 5 odst. 5 nepoužije,

d) pro postup vlastníka sítě technického vybavení při havárii sítě technického vybavení v obvodu dráhy se § 5a odst. 3 nepoužije a

e) pro křížení dráhy se § 6 nepoužije.

(4) Vlastník dráhy nebo její části zveřejní na svých internetových stránkách seznam drah nebo jejich částí, jejichž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, a údaje v něm uvedené bez zbytečného odkladu aktualizuje.

§ 10c

Obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části

(1) Drážní správní úřad rozhodne na žádost vlastníka dráhy nebo její části o obnovení její provozuschopnosti a jejího provozování, je-li dráha nebo její část způsobilá k užívání. K žádosti se přiloží doklad o provedení technicko bezpečnostní zkoušky osvědčující splnění této podmínky.

(2) V rozhodnutí o obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části drážní správní úřad uloží vlastníku dráhy nebo její části povinnost obnovit její provozuschopnost v plném rozsahu a její provozování a stanoví mu k tomu přiměřenou lhůtu.

§ 17

(1) V rozhodnutí o vydání úředního povolení drážní správní úřad uvede:

a) obchodní firmu nebo název provozovatele dráhy, jeho sídlo a identifikační číslo, bylo-li již přiděleno, a jméno, popřípadě jména, a příjmení členů statutárního orgánu, jde-li o právnickou osobu, anebo obchodní firmu nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení, trvalý pobyt a rodné číslo provozovatele dráhy, jde-li o fyzickou osobu, a je-li ustanoven odpovědný zástupce, též údaje týkající se jeho osoby,

b) vlastníka dráhy,

- c) označení provozované dráhy a její popis, včetně určení začátku a konce dráhy, místa styku vzájemně zaústěných drah a stavební délku dráhy,
- d) datum zahájení provozování dráhy,
- e) dobu, na kterou se úřední povolení vydává,
- f) další podmínky provozování dráhy.

(2) Provozovatel dráhy je povinen oznámit drážnímu správnímu úřadu všechny změny týkající se údajů a dokladů, které jsou stanoveny jako náležitosti žádosti o vydání úředního povolení podle § 15, a předložit o nich doklady do 30 dnů od vzniku změn. Drážní správní úřad podle okolností případu rozhodne o změně úředního povolení nebo rozhodne o zrušení úředního povolení.

(3) Drážní správní úřad na základě odůvodněné žádosti provozovatele dráhy rozhodne o změně úředního povolení, došlo-li ke změně skutečností, na základě kterých bylo rozhodováno o vydání úředního povolení. **Drážní správní úřad rovněž rozhodne o změně úředního povolení vydaného provozovateli dráhy z moci úřední, pokud**

a) povolil přerušování provozuschopnosti a provozování jím provozované dráhy nebo její části a

b) úřední povolení vydané tomuto provozovateli se nevztahuje pouze k dráze nebo její části, již se povolení přerušování provozuschopnosti a provozování týká.

§ 18

Zrušení a zánik úředního povolení

(1) V případě, že provozovatel dráhy nechce provozovat dráhu, je povinen o této skutečnosti vyznat příslušný drážní správní úřad ve lhůtě jednoho roku před podáním návrhu na zrušení úředního povolení k provozování dráhy. Současně též je povinen ve stejné lhůtě vyznat vlastníka dráhy.

(2) Úřední povolení k provozování dráhy zaniká

a) rozhodnutím drážního správního úřadu o zrušení úředního povolení, jestliže provozovatel dráhy

1. přestal splňovat předpoklady pro vydání úředního povolení,
2. porušil ustanovení tohoto zákona,
3. podal návrh na zrušení úředního povolení k provozování dráhy,

b) uplynutím doby, na kterou bylo úřední povolení vydáno,

c) dnem zániku právnické osoby, která je držitelem úředního povolení,

d) uplynutím 30 dnů od smrti fyzické osoby, která je držitelem úředního povolení,

e) dnem zrušení dráhy,

f) dnem, kdy nastaly právní účinky rozhodnutí, jímž bylo povoleno přerušení provozuschopnosti a provozování této dráhy nebo její části, vztahuje-li se úřední povolení pouze k dráze nebo její části, již se povolení přerušení provozuschopnosti a provozování týká.

...

§ 50

Přestupky fyzických osob

...

(2) Fyzická osoba se jako vlastník dráhy dopustí přestupku tím, že

- a) v rozporu s § 10b odst. 1 písm. a) nezajistí zachování tělesa, stavby nebo zařízení železničního spodku dráhy nebo její části,
- b) v rozporu s § 10b odst. 4 nezveřejní seznam drah nebo jejich částí, jejichž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, nebo údaje v něm uvedené bez zbytečného odkladu neaktualizuje,
- c) v rozporu s § 10c odst. 2 ve stanovené lhůtě nesplní povinnost obnovit provozuschopnost nebo provozování dráhy nebo její části,
- ⇒ d) nezajistí v rozporu s § 20 odst. 1 údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost nebo neumožní styk dráhy s jinými dráhami, nebo
- ⇒ e) nezajistí v rozporu s § 21 odst. 1 provozování dráhy.

...

(6) Za přestupek lze uložit pokutu do

- a) 5 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 5 písm. d) nebo e),
- b) 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a), f) nebo j), odstavce 4 nebo odstavce 5 písm. a) nebo b),
- c) 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. m) nebo odstavce 5 písm. c),
- d) 200 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. g), h) nebo l),
- e) 1 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b), c), d), e) nebo k) **nebo odstavce 2 písm. b)**, nebo
- f) 10 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. i) ~~nebo odstavce 2 nebo 3,~~ **odstavce 2 písm. a), c), d) nebo e) nebo odstavce 3.**

...

Přestupky právnických a podnikajících fyzických osob

§ 51

...

(2) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako vlastník dráhy dopustí přestupku tím, že

- a) v rozporu s § 10b odst. 1 písm. a) nezajistí zachování tělesa, stavby nebo zařízení železničního spodku dráhy nebo její části,
- c) v rozporu s § 10b odst. 4 nezveřejní seznam drah nebo jejich částí, jejichž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, nebo údaje v něm uvedené bez zbytečného odkladu neaktualizuje,
- c) v rozporu s § 10c odst. 2 ve stanovené lhůtě nesplní povinnost obnovit provozuschopnost nebo provozování dráhy nebo její části,
- ↗ d) nezajistí v rozporu s § 20 odst. 1 údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost nebo neumožní styk dráhy s jinými drahami, nebo
- ↗ e) nezajistí v rozporu s § 21 odst. 1 provozování dráhy.

...

(10) Za přešupek lze uložit pokutu do

- a) 10 000 Kč, jde-li o přešupek podle odstavce 1 písm. l),
- b) 100 000 Kč, jde-li o přešupek podle odstavce 1 písm. z),
- c) 200 000 Kč, jde-li o přešupek podle odstavce 1 písm. m) bodu 3 nebo písm. u) bodu 3, odstavce 4 písm. o), q), r) nebo w) nebo odstavce 5 písm. b), c), h), o), q), s) nebo t),
- d) 1 000 000 Kč, jde-li o přešupek podle odstavce 1 písm. d), f), g), j), n), p), t), písm. u) bodu 1 nebo 2, písm. w), x) nebo y), **odstavce 2 písm. b)**, odstavce 4 písm. a), b), e), f), h), i), s), t), u) nebo v), odstavce 5 písm. d), e), g), i), j), k), l), m), n), r), u) nebo v), odstavce 6, odstavce 7 písm. a), b) nebo i), odstavce 8 nebo 9, nebo
- e) 10 000 000 Kč, jde-li o přešupek podle odstavce 1 písm. a), b), c), e), h), i), k), písm. m) bodu 1 nebo 2, písm. o), q), r), s) nebo v), ~~odstavce 2 nebo 3~~ **odstavce 2 písm. a), c), d) nebo e), odstavce 3**, odstavce 4 písm. c), d), g), j), k), l), m), n) nebo p), odstavce 5 písm. a), f) nebo p) nebo odstavce 7 písm. c), d), e), f), g) nebo h).

...

Čl. IV

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 7. června 2023, s výjimkou čl. I bodu (bude doplněno, jde o druhou verzi ustanovení § 10a odst. 1), který nabývá účinnosti dnem 7. června 2028.

C. Odůvodnění pozměnovacího návrhu

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

Podle navrhované právní úpravy bude možné využít tohoto nového institutu v případě dráhy celostátní, regionální, místní nebo vlečky anebo její části. O přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy rozhodne drážní správní úřad na žádost vlastníka dráhy, a to za splnění podmínky, nebyla-li taková dráha nebo její část po dobu 2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti užitá **v minimálním rozsahu**. Zároveň se stanoví, že minimálním rozsahem užití dráhy nebo její části se rozumí její užití v rozsahu alespoň 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících nebo alespoň 12 jízd ročně za účelem přepravy věcí. Z dané formulace vyplývá, že stačí na dané dráze provozovat v počtu dosahujícím stanovený počet jízd za předemtné období i třeba jen jeden druh dopravy (nákladní nebo osobní) a přerušení provozuschopnosti a provozování této dráhy nebude moci být povoleno.

Vymezení podmínky pro rozhodnutí o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy konkretizuje předpokládaný **dlouhodobý omezený zájem** nebo dokonce **nezájem** na provozování drážní dopravy na dotčené dráze. Navržený počet 300 jízd ročně za účelem přepravy cestujících je předkládán v návaznosti na v minulosti diskutované zájmy zainteresovaných subjektů, především krajských samospráv, a odráží též potřeby sezónního a víkendového provozu na potenciálně dotčených tratích.

Došlo-li ve shora uvedené době 2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti k omezení provozování dráhy nebo její části jejím provozovatelem z důvodů stanovených v § 23b (např. provádění údržby nebo opravy dráhy) nebo § 23c (provádění činností mimo schválený plán omezení provozování dráhy, např. obnova provozuschopnosti dráhy po jejím narušení mimořádnou událostí) zákona o dráhách, pak se o dobu trvání omezení provozování dráhy prodlouží doba rozhodná z hlediska naplnění podmínky pro povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dotčené dráhy.

Navrhuje se však, aby se po dočasnou dobu přihlédlo k situaci, kdy na takové dráze nebo její části po značně dlouhou dobu (10 let po sobě jdoucích před podáním žádosti) nebyla provozována vůbec žádná drážní doprava. V takovém případě bude pro posouzení rozsahu užití dotčené dráhy platit standardní rozhodná doba (2 let po sobě jdoucích před podáním žádosti o povolení přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy) a žádosti tak bude

vyhověno. Tato výjimka z uvedeného principu bude v zákoně o dráhách obsažena toliko po přechodnou dobu 5 let od nabytí účinnosti zákona.

Zakotvuje se **povinnost vlastníka** dráhy nebo její části, který hodlá požádat o přerušení její provozuschopnosti a jejího provozování, **zveřejnit** na svých internetových stránkách ve stanovené lhůtě před podáním žádosti **údaje o rozsahu jejího užívání** po dobu 2 let po sobě jdoucích před tímto zveřejněním, případně po dobu prodlouženou (vizte shora). Nedostojí-li vlastník dráhy této povinnosti, nebude moci drážní úřad jeho žádosti vyhovět. Pozměňovací návrh též vymezuje údaje relevantní z hlediska této publikační povinnosti. Smyslem uvedené povinnosti je transparentní poskytnutí údajů vypovídajících o naplnění podmínky pro vyhovění zamýšlené žádosti, a to ve prospěch účastníků budoucího řízení.

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

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

Dalším podkladem pro rozhodnutí drážního správního úřadu bude **závazné stanovisko Ministerstva průmyslu a obchodu**, které může vydat nesouhlasné stanovisko pouze tehdy, byla-li by přerušením provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části ohrožena energetická infrastruktura nebo její provoz nebo rozvoj. Ani v takovém případě by drážní správní úřad nemohl podané žádosti vyhovět.

Navrhovaná právní úprava zohledňuje též v minulosti vyjádřený zájem územních samosprávných celků (především krajů) na jejich zahrnutí do procesu zamýšleného přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nacházející se na jejich území, a to s odkazem na jejich roli objednatele veřejné dopravy.

Stanoví se proto, že drážní správní úřad si (vedle závazného stanoviska Ministerstva obrany a Ministerstva průmyslu a obchodu) bude povinen vyžádat rovněž **závazné stanovisko kraje a obce**, v jejichž územním obvodu se dotčená dráha nebo její část nachází. Dotčené municipality tak budou mít jasně stanovenou roli v probíhajícím správním řízení a výrazně jej budou moci ovlivnit svým závazným stanoviskem. Kraje a obce coby objednatelé ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, tak budou s to proces přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy zastavit, pokud projeví svůj zájem a úmysl spočívající v zajištění závazkové dopravy na dané dráze. Současně by však měl být tento **zájem prokazatelný** prostřednictvím jeho **zahrnutí do koncepčního materiálu** týkajícího se zajišťování dopravní obslužnosti v území, který kraje a obce sestavují povinně dle § 5 uvedeného zákona. Stanoví se tak, že nesouhlasné stanovisko kraje nebo obce může být

vydáno pouze tehdy, vyplývá-li z jejich **plánu dopravní obslužnosti území** platného ke dni podání žádosti o povolení přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy, že kraj nebo obec na této dráze nebo její části hodlá zajišťovat dopravní obslužnost **v rozsahu alespoň 300 jízd** ročně za účelem přepravy cestujících, a vyjádří-li kraj nebo obec v závazném stanovisku zájem o zajišťování dopravní obslužnosti v tomto rozsahu **po dobu 5 let**. Z obligatorního vyžádání si závazného stanoviska kraje nebo obce jsou vyňata řízení o žádosti o povolení přerušování provozuschopnosti a provozování vlečky. Vlečky jsou často ve vlastnictví soukromých osob (i fyzických), nacházejí se v uzavřených průmyslových areálech a není tak opodstatněné, aby v případě žádosti o přerušování provozuschopnosti a provozování takovéto dráhy určené zpravidla pro nákladní dopravu bylo vyžadováno závazné stanovisko kraje či obce, které zde nejsou dotčeny, pokud jde o jejich postavení objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících.

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

Současně se **nejeví jako opodstatněné** pro takový případ **zamezit kraji nebo obci** vydání nesouhlasného závazného stanoviska v dané věci **natrvalo**. Lze předpokládat, že zájem o využívání dráhy i poměry týkající se konkrétních samospráv se po uplynutí doby mohou podstatně změnit. Je tak stanoveno, že se neuplatní pravidlo, podle něhož samospráva, která v minulosti vydala nesouhlasné závazné stanovisko ve věci žádosti o povolení přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy a svému závazku v něm vyjádřeném nedostála, nemůže napříště vydat opětovně nesouhlasné závazné stanovisko v téže věci, uplynula-li ode dne vydání původního závazného stanoviska **doba delší než 10 let**.

Navrhovaná právní úprava pak dále předpokládá, že bylo-li rozhodnuto o přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, musí vlastník dráhy zajistit, aby byly zachovány alespoň zemní těleso, stavba a zařízení železničního spodku dráhy nebo její části. Tento požadavek je **zcela zásadní a vychází z podstaty samotného institutu přerušování provozuschopnosti a provozování dráhy**, který se liší od zrušení dráhy tím, že dráha nebude

zcela zničena (odstraněna), **zůstane zachována v území** a bude tedy počítáno s možným obnovením provozování drážní dopravy na takové dráze, která musí být v budoucnu opět provozuschopná.

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

Pozměňovacím návrhem dochází rovněž k úpravě **dalších nezbytných důsledků**, jež vyplývají z povolení přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy. Navrhovaná právní úprava v tomto smyslu vychází z detailní analýzy jednotlivých ustanovení zákona o dráhách a na tuto analýzu navazující závěr v tom smyslu, zda a v jakém rozsahu jednotlivá ustanovení zákona o dráhách budou (či nebudou) dopadat na dráhu nebo její část, u níž došlo k přerušeni její provozuschopnosti a jejího provozování.

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

Jako nezbytné se ve vztahu k dráze nebo její části, u níž došlo k povolení přerušeni její provozuschopnosti a jejího provozování, jeví **výslovné vyloučení některých ustanovení** zákona o dráhách. Mezi tato ustanovení patří úprava vstupu veřejnosti na dráhu a na místa v obvodu dráhy zakotvená v § 4a, úprava obsahující požadavky na stavbu dráhy nebo její části (nebo stavbu na dráze nebo její části) zakotvená v § 5 odst. 5 zákona o dráhách, úprava postupu vlastníka sítě technického vybavení při havárii sítě technického vybavení v obvodu dráhy nebo její části, obsažená v § 5a odst. 3 zákona o dráhách, nebo úprava křížení dráhy nebo její části obsažená v § 6 zákona o dráhách. Řadu dalších ustanovení zákona o dráhách není nutno nově navrhovanou právní úpravou výslovně vylučovat, neboť úprava v nich obsažená se na dráhu, u níž došlo k povolení přerušeni její provozuschopnosti a jejího provozování, nedá aplikovat ze své vlastní podstaty. Mezi taková ustanovení patří např. celá řada ustanovení obsahujících povinnosti provozovatele, kdy dráha, u níž došlo k povolení přerušeni její provozuschopnosti a jejího provozování, není provozována a nemá tudíž ani žádného provozovatele, jenž by stanovené povinnosti mohl plnit.

K drobnému doplnění dochází ve vztahu k ustanovení § 4a odst. 1 zákona o dráhách, podle něhož (mimo jiné) nikdo nesmí bez povolení provozovatele dráhy vykonávat v obvodu dráhy činnosti, které se považují za podnikání. Vzhledem k tomu, že dráha, u níž došlo k povolení přerušeni její provozuschopnosti a jejího provozování, nemá provozovatele, je třeba stanovit, že v případě takové dráhy uděluje svolení k výkonu dané činnosti její vlastník. Výraz „povolení“ použitý ve stávající úpravě evokuje vedení správního řízení, o což v tomto

případě nejde (jde o soukromoprávní úkon). Navrhuje se proto zároveň tento nevhodný výraz nahradit slovem „souhlas“.

Zakotvuje se též povinnost vlastníka dráhy zveřejnit seznam drah nebo jejich částí, jejichž provozuschopnost a provozování byly přerušeny, a to za účelem snadné dostupnosti relevantních informací pro širokou veřejnost.

Přerušeni provozuschopnosti a provozování dráhy vyvolává rovněž **důsledky související s úředním povolením** vydaným dotčenému provozovateli dráhy. Tyto důsledky jsou zohledněny doplněním § 17 (týkajícím se změny úředního povolení) a § 18 (týkajícím se zániku úředního povolení).

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

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