Návrh

**ZÁKON**

ze dne …………… 2018,

**kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a  další související zákony**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I

V § 35 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 23/2000 Sb., zákona č. 134/2011 Sb. a zákona č. 319/2016 Sb., se na konci textu písmene e) čárka nahrazuje středníkem a doplňují se slova „tato povinnost se nevztahuje na dráhu speciální při automatickém provozu, kdy je drážní vozidlo řízeno technickým systémem bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo,“.

Čl. II

**Účinnost**

Tento zákon nabývá účinnosti patnáctým dnem po jeho vyhlášení.

**DŮVODOVÁ ZPRÁVA**

**A. Zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

V současné době zákon o dráhách neumožňuje provoz dráhy prostřednictvím automatického systému tzv. bezobslužný provoz. Novela zákona o dráhách umožní provoz speciální dráhy prostřednictvím automatického provozu.

Současná právní úprava není diskriminační ani nemá dopady na rovnost žen a mužů.

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

Základním cílem návrhu je nově upravit povinnosti dopravce v případě provozu dráhy speciální při automatickém provozu, kdy je drážní vozidlo řízeno technickým systémem bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo.

Současný provoz metra, zajišťovaný stávajícím systémem zabezpečení, se vyznačuje

* Z hlediska intenzity provozu a současného uspořádání dráhy není dostatečné zabezpečení proti vniknutí cizího subjektu (tj. osoby nebo předmětu) ve stanicích do kolejiště (pády a nežádoucí vstupy osob/cestujících do kolejiště metra, sebevražedné pokusy,…)
* Stávající systém zabezpečení dráhy již neposkytuje další prostor pro zvýšení propustné výkonnosti dráhy, tj. za stávajícího stavu infrastruktury dráhy, zejména pak zabezpečení jízdy vlaků, již není možné dále reálně zkracovat interval následného mezidobí mezi vlaky
* nemožností operativně a pružně reagovat na momentální změny přepravní poptávky;
* velkými problémy v personální oblasti, způsobené nedostatkem strojvedoucích.

Navrhovaná právní úprava není diskriminační ani nemá dopady na rovnost žen a mužů.

**C. Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku**

Předložený návrh zákona sleduje **čistě vnitrostátní cíle**. Těmi je možnost provozovateli speciální dráhy umožnit provoz této dráhy pomocí automatického systému.

Cílovým stavem je automatizovaný provoz dráhy speciální bez potřeby rutinně obsazovat jednotlivé vlaky lidskou posádkou. Tak by mělo dojít po prvotní zvýšené investici k výraznému poklesu provozních nákladů a naopak ke zvýšení provozního standardu dráhy. Minimalizací chyb při obsluze, způsobených v provozu lidským činitelem, nebo potlačením vlivů nekázně cestující veřejnosti (vstupy na trať) se výrazněji sníží počet mimořádných událostí, způsobujících pozdržení provozu nebo jeho výraznější přerušení. Lze tak očekávat zvýšení bezpečnosti provozu vyplývající z instalace bezpečnostních dveří - tzv. screen doors - na nástupištích stanic (zamezení pádů a neoprávněných vstupů osob do kolejiště).

Aplikací vhodného moderního zabezpečovacího zařízení je možno docílit zmenšení rozestupů mezi jednotlivými vlaky, tím i zkrácení intervalu následného mezidobí a zvýšení cestovní rychlosti, tudíž i provozní výkonnosti trati. Automatizovaný dopravní systém umožní rychle reagovat na momentální nepředpokládaná zvýšení přepravní poptávky, kdy je možno prakticky okamžitě zajistit posílení provozu bez potřeby mimořádně zajišťovat další strojvedoucí. Tato výhoda může působit i dlouhodobě při momentální personální krizi, když by došlo k nedostatku vyškolených strojvedoucích – pravidelnost a spolehlivost provozu by pak nebyla nijak ohrožena.

Základní výhodou je moderní systém s možností operativního řízení a zkrácení intervalu včetně zvýšení bezpečnosti cestujících např. úplnému zamezení pádu osoby do kolejiště.

Nevýhodou této varianty je nový systém v ČR, na který se musí adaptovat bezpečnostně-organizační procesy.

**D. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky**

Navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky.

**E. Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s předpisy Evropské unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie nebo obecnými právními zásadami práva Evropské unie**

Navrhovaná právní úprava je slučitelná s právem Evropské unie.

**F. 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.

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

Dopady na státní rozpočet nebo na ostatní veřejné rozpočty se ve vztahu k navrhované právní úpravě nepředpokládají, byť lze očekávat přesuny v rámci veřejných rozpočtů   
i přesuny mezi prostředky vyčleněnými pro jednotlivé orgány státní správy, zejm. ve vztahu ke změnám působnosti jednotlivých orgánů, které se týkají Drážního úřadu, drážní inspekce a nově vznikajícího Úřadu pro ochranu podnikání v dopravě. Případné dopady vzniku tohoto samostatného úřadu vyplývají ze souvisejícího návrhu zákona o jeho zřízení. V této souvislosti lze očekávat i jistou úsporu administrativních a popř. i finančních nákladů v souvislosti se zjednodušením řízení o vydávání licencí a omezení jeho rozsahu a zavedení možnosti přístupu k základním registrům pro řízení vedená podle zákona o dráhách.

Ve vztahu k zabezpečení dopravní obslužnosti a veřejným prostředkům vynakládaným v této oblasti se předpokládá dopad neutrální až pozitivní (viz kapitoly 2 a následující).

Dopady na podnikatelské prostředí se předpokládají u provozovatelů vleček, kde   
u určité části z nich dojde k nárůstu nákladů na zabezpečení nových povinností souvisejících s přístupem na vlečku (zejm. přidělování kapacity). Rozsah těchto činností ovšem s ohledem na rozsah provozované infrastruktury a počet zájemců o využití této infrastruktury a její vyhrazení pro nákladní dopravu bude významně nižší než u celostátních a regionálních drah a nižší tedy budou odpovídajícím způsobem i náklady. Vedle nákladů na provozovatele vleček lze ovšem očekávat v zásadě pozitivní dopady na dopravce ve vztahu k otevření přístupu k těmto vlečkám. Na území České republiky je provozováno cca 1600 vleček, nová pravidla by se vztáhla na ca polovinu z nich. Ve vztahu k provozovatelům místních oddělených drah (např. úzkokolejné dráhy) pak lze očekávat snížení nákladů.

Obecné dopady na dopravce a provozovatele drah lze očekávat s novými pravidly ve vztahu k přidělování kapacity a novou právní úpravou v této oblasti. Tyto dopady lze předpokládat vesměs pozitivní ve vztahu ke snížení počtu sporných míst v právní úpravě a ve vztahu ke zkvalitnění správního řešení sporů v této oblasti zřízením specializovaného úřadu.

Dopady na dopravce lze očekávat rovněž u nově navrhované úpravy licencování, a to v zásadě pozitivní (zjednodušení úpravy, vynětí některých dopravců z povinnosti licencování).

Dopady lze očekávat rovněž u provozovatelů zařízení služeb, jednak v podobě možného navýšení nákladů v souvislosti se stanovením pravidel pro provozování těchto zařízení, ale rovněž i pozitivní dopady vztahující se k jasnému vymezení úplatnosti užití těchto zařízení.

U návrhu se nepředpokládají dopady na životní prostředí ani podstatné sociální dopady.

**H. Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů**

Navrhovaná právní úprava se nevztahuje k ochraně soukromí a osobních údajů.

**I. Zhodnocení korupčních rizik**

Navrhovaná právní úprava nezvyšuje korupční rizika.

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

Navrhovaná právní úprava nemá dopad bezpečnosti nebo obranu státu.

**II. Zvláštní část**

**K čl. I**

Navrhuje se nově upravit povinnosti dopravce při provozování speciální dráhy, kdy v případě provozu speciální dráhy se povinnosti uvedené v tomto ustanovení na dopravce nevztahují.

**K čl. II**

Návrh stanovuje účinnost zákona, v souladu s § 3 odst. 3 věta první zákona č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, tedy patnáctým dnem po jeho vyhlášení ve Sbírce zákonů.

V Praze dne 31. 5. 2018

Předkladatel :

Petr Dolínek, v.r.