

O d ů v o d n ě n í

I. Obecná část

1. Název

Návrh vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů

2. Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy, důvod jejího předložení

Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah nabyla účinnosti dne 1. ledna roku 1995. Od tohoto okamžiku do současnosti byla vyhláška podrobena několika dílčím novelizacím, avšak s ohledem na postupný technologický vývoj v oblasti drážní dopravy, se některá z ustanovení stala pro praxi překonanými a v mnoha případech i fakticky neaplikovatelnými.

Z tohoto důvodu přistoupilo Ministerstvo dopravy ke zpracování novely vyhlášky č. 177/1995 Sb., jejímž cílem je reagovat na potřeby aplikační praxe a přizpůsobit ustanovení vyhlášky reálnému, zejména technologickému vývoji v oblasti drážní dopravy.

Návrh byl zanesen do Plánu vyhlášek na zbývající část roku 2014 s předpokládaným termínem nabytí účinnosti ke dni 1. ledna 2015. S ohledem na obsahový charakter, kdy jsou navrhovány především změny technického rázu, není k návrhu předkládané vyhlášky zpracována závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace (RIA).

3. Zhodnocení platného právního stavu a odůvodnění nezbytnosti jeho změny

Platné znění vyhlášky č. 177/1995 Sb. již v určitých částech nekoresponduje s faktickým pokrokem, který v mezidobí od posledních novelizací do současnosti nastal, což zejména v oblasti drážní dopravy lanové vytváří neuspokojivou situaci, kdy právní úprava již není s to zajistit, aby soudobé technické požadavky v této oblasti byly závazně aplikovány.

Na druhé straně však vyhláška č. 177/1995 Sb. působí v praxi opačný problém, neboť některá ustanovení kladou na uživatele požadavky, které jsou v dnešní době nadbytečné a překonané, čímž de facto v mnoha případech znemožňují užívání moderních technologií v drážní dopravě.

Za účelem odstranění bariér, které právní úprava aplikační praxi klade či naopak nastavení pravidel tak, aby odrážela moderní technickoprovozní vývoj, je Ministerstvem dopravy předkládán návrh novely vyhlášky č. 177/1995 Sb.

4. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy se zákonem, k jehož provedení je navržena, s mezinárodními smlouvami a s právními akty Evropské unie

Navrhovaná právní úprava je v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, k jehož provedení je navržena, jakož i se zákonným zmocněním k jejímu vydání. Navrhovaná změna vyhlášky č. 177/1995 Sb. nepřekračuje rozsah zákonného zmocnění a do vnitrostátního právního řádu zapracovává změny vyplývající z nových

technických a technickoprovozních řešení. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v ustanoveních § 66 odst. 1 a 4 výslovně zmocňuje Ministerstvo dopravy, aby v daném vymezení vydalo podzákonný právní předpis k jeho provedení.

Navrhovaná právní úprava splňuje požadavky ustanovení § 79 odst. 3 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů, 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.

Návrh vyhlášky nikterak nezasahuje do oblasti upravené mezinárodním právem.

Prostřednictvím navrhované vyhlášky není do českého právního řádu implementována úprava vycházející z právních předpisů Evropské unie, navržená právní úprava nezasahuje do materie obsažené ve směrnici EP a Rady 2000/9/ES ze dne 20. března 2000 o lanových drahách pro dopravu osob.

V případě navržených změn týkajících se jiných drah, než drah lanových, nepřináší nová právní úprava rovněž zásadních změn, které by zasahovaly do právní úpravy obsažené v technických specifikacích pro interoperabilitu (TSI). Požadavky vyplývající z jednotlivých TSI jsou do českého právního řádu promítnuty (stanovena jejich závaznost) zejména prostřednictvím zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (ustanovení § 49a), resp. vyhlášky č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů.

5. Předpokládané dopady navrhované právní úpravy

5.1. Hospodářský a finanční dopad navrhované právní úpravy, zejména nároky na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky

Hospodářské dopady spojené s nutností vynaložení zvýšených finančních prostředků se v přímé souvislosti s přijetím navrhované vyhlášky nepředpokládají.

Návrh obsahuje zčásti spíše legislativně technické změny, jejichž cílem je upřesnit stávající právní úpravu a zejména pak ustanovení, která jsou svou povahou technického charakteru.

V určitém procentu navržených změn lze spíše usoudit, že budou mít na dotčené subjekty pozitivní dopad, neboť prostřednictvím přijetí navrhovaných změn dojde k upuštění od některých požadavků, které jsou uživateli nuceni podle stávající právní úpravy plnit.

5.2. Sociální dopady

Sociální dopady včetně dopadu na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé a národnostní menšiny a vliv na rovné postavení mužů a žen se v důsledku přijetí navrhované vyhlášky nepředpokládají.

5.3. Dopady na životní prostředí

Návrh novely vyhlášky nepřináší žádné negativní dopady na životní prostředí.

5.4. Dopady ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

V této oblasti se rovněž nepředpokládají žádné dopady.

5.5. Zhodnocení předloženého návrhu z hlediska korupčních rizik

Z hlediska zvažování korupčních rizik nezakládá navrhovaná úprava prostor pro možné korupční jednání v této oblasti.

II. Zvláštní část

K čl. I

K bodu 1

Cílem je legislativně upravit možnost zavedení výstražných zařízení na centrálních přechodech na poloostrovní nástupiště a vytvořit tedy předpoklady pro možné zavedení těchto systémů, což by celkově zvýšilo bezpečnost na centrálních přechodech a odstranilo některá omezení (např. rychlosti). Nejdůležitějším aspektem je však skutečnost, že zavedení výstražných systémů by zajistilo samostatný přístup (tj. bez doprovodu) na nástupiště pro osoby s omezenou schopností orientace.

K bodu 2

Na základě tohoto ustanovení by měl být zakotven systém spočívající v jednotném číslování nástupišť, resp. nenástupištních hran. V současné době není tato oblast upravena komplexně, tudíž dochází k nedůvodným rozdílům. Tento stav vytváří matoucí prostředí pro cestující, neboť při číslování nástupišť nepanuje jednota a existují mnohdy značné odlišnosti v rámci např. jednotlivých stanic.

Pro snazší orientaci cestujícího na nástupištních je nově navrhováno, aby jednotlivá nástupiště byla rozčleněna na sektory. Do budoucna pak bude jednoznačně identifikovatelné, v jakém konkrétním místě bude při příjezdu či odjezdu vlaku umístěn příslušný vůz či oddíl. Pohyb po stanici a orientace na nástupišti pak bude pro cestující výrazně komfortnější a snadnější.

K bodu 3 a 4

Ustanovení § 21 odst. 1 a 2 zachycují požadavky na vybavenost železničních stanic a zastávek pro provozování veřejné drážní osobní dopravy. Vzhledem k tomu, že se odbavení cestujících na řadě tratí odehrává specifickým způsobem, je navrženo vypustit nutnou podmínku vybavenosti zařízení pro odbavování cestujících, respektive zařízení pro příjem, výdej a úschovu zavazadel.

K bodu 5

Za účelem ověření elektrické bezpečnosti se navrhuje u elektrických zařízení nově uváděných do provozu provést výchozí revizi. Zároveň je stanoveno, aby zpráva o provedení takovéto výchozí revize byla uložena u daného elektrického zařízení či u provozovatele daného zařízení.

K bodu 6

V současné době se jeví problematická nutnost naplnění podmínky provedení kontrolní jízdy na voze s nejvyšší rychlostí pro danou trať. Striktně vzato by na určitých úsecích dráhy bylo povinností kontrolující osoby provést kontrolní jízdu jen na vlcích té nejvyšší rychlosti (a kvality), což se mnohdy nejeví jako nezbytně nutné. Z tohoto důvodu došlo úpravě tohoto ustanovení.

K bodu 7

U pohyblivých schodů, které se zřizují ve stanicích, se doplňuje požadavek na povinné vybavení pomocnou brzdou, a to s ohledem na zvýšení bezpečnosti osob na nich se pohybujících. Obdobně je doplněn požadavek na pohyblivé chodníky.

K bodu 8

Za účelem bezpečného a provozuschopného stavu trakčního vedení, se doplňuje ustanovení, které nově zakotví požadavek nutného provedení následného měření hodnoty úbytku napětí v případě, že dojde k energetickému navýšení zatížení trati.

Cílem navržené změny je zavedení exaktního způsobu kontroly, zda je nové zatížení (intenzita provozu) v požadovaných hodnotách. Běžně dochází ke změnám v provozu a to z různých důvodů, měřeními by se tak mělo prokázat, že daná změna neohrožuje bezpečnost ostatních zařízení.

K bodu 9

Vlivem rozvoje technologických možností v oblasti provozování trolejbusové dopravy se současná situace fakticky dostala do konfliktu se stávající právní úpravou. Dnešní trolejbusy jsou běžně vybaveny pomocným dieslovým agregátem (tzv. duobus), který jim umožňuje (krátkodobý) pohyb po pozemní komunikaci bez nutnosti současného napojení vozidla prostřednictvím sběračů na trolejové vedení. Tento moderní druh vozidel je hojně využíván městskými dopravními podniky především pro svou nespornou operativnost a flexibilitu v městském provozu. V mnoha případech není účelné či místy ani možné, aby bylo vybudováno trakční trolejbusové vedení. Důvodem není jen ekonomická náročnost, ale kupříkladu též snaha o zachování nenarušeného historického rázu města. Pro tyto situace se pak jeví jako velmi příhodné nasazení vozidel, které část trolejbusové linky obslouží bez nutnosti připojení na (zde neexistující) trolejové vedení.

Za účelem poskytnutí legislativní opory pro provoz tohoto moderního druhu dopravního prostředku je nutné přijmout změnu ustanovení § 66 odst. 1, které vymezuje trolejbusovou dráhu striktně polohou trolejového vedení a dosahem sběračů trolejbusu, což stricto sensu brání užití duobusů v silničním provozu.

K bodům 10 až 12, 15, 16, 20, 21, 23 a 28

Svou povahou se jedná zčásti o legislativně technickou úpravu, kdy se odkaz na technické normy zakotvené v příloze č. 5 k vyhlášce v předmětných ustanoveních nahrazuje odkazem na harmonizovanou normu ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Při úpravě příslušných ustanovení, která již neodpovídají soudobým požadavkům, bylo zapotřebí vzít do úvahy pravidla pro užití technických norem v rámci právních předpisů zakotvená zejména v Legislativních pravidlech vlády či metodických dokumentech Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Ministerstvo dopravy zvolilo cestu tzv. indikativního odkazu na technické normy s tím, že došlo k obecnému vyjádření požadavků, resp. technických parametrů a tyto se považují za splněné, pokud je dále postupováno v souladu s technickou normou příslušnou pro konkrétní upravovanou oblast.

Zároveň došlo k aktualizaci pravidel a požadavků kladených na lanové dráhy, resp. lana tak, aby korespondovala s rozvojem moderních technologických postupů v této oblasti.

K bodu 13

Požadavek na výdrž nouzového osvětlení není dostatečně ošetřen v příslušných harmonizovaných technických normách a je na straně bezpečnosti cestujících a obsluhujícího personálu (stanoveno s ohledem na délku evakuace cestujících do 2 hodin dle § 32 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a časovou rezervou). Navrhuje se tedy do textu vyhlášky zanést ustanovení, které tento požadavek explicitně stanoví.

K bodu 14

S ohledem na zachování základního principu volného obchodu je nutné stanovit právním předpisem podmínky na použitá lana (bezpečnostní prvek), aby nemohl být ohrožen princip bezpečnosti celého zařízení lanové dráhy. Stanovení těchto požadavků vychází z konkrétních negativních poznatků schvalujícího orgánu (Drážního úřadu) a nemožností odmítnutí uvedení tohoto bezpečnostního prvku na trh a do provozu s odkazem na neexistenci právních podmínek.

K bodu 17

S ohledem na zachování základního principu volného obchodu je nutné stanovit právním předpisem podmínky na důležité bezpečnostní prvky drážních vozidel lanových drah a částí infrastruktury. Tyto požadavky nejsou stanoveny ve směrnici č. 2000/9/ES ani v harmonizovaných technických normách, které je stanovují jen pro nově vyráběné bezpečnostní prvky a dílčí systémy.

K bodům 18 a 19

Jedná se o doplnění nebezpečných jevů v provozu lanových drah tak, aby výčet byl úplný. Dále dochází k úpravě maximální rychlosti revizního pohonu.

K bodu 22

Konkretizují se požadavky na provedení elektronického zařízení s cílem zvýšit bezpečnost lanové dráhy. Jde o doplnění základních požadavků právního předpisu, v daném případě by mělo jít o příslušný technický předpis, jenž bude platný pro uvedení bezpečnostních prvků a dílčích systémů zařízení lanových drah na trh a do provozu.

K bodu 24

S cílem zvýšit bezpečnost cestujících ve smyslu jejich informovanosti při přerušení provozu a pro vykonání evakuace se navrhuje doplnění ustanovení § 82 v uvedeném smyslu.

K bodu 25

Jedná se o doplnění nebezpečných situací v provozu lanových drah tak, aby byly podchyceny případy, které jsou s to ohrozit bezpečnost osob nebo způsobit škody na majetku.

K bodu 26

Doplňuje se ustanovení, které stanovuje, že počet záchranných zařízení a pomůcek nutných k vyproštění a evakuaci cestujících, je určen evakuačním plánem.

K bodu 27

Navrhuje se, aby výsledky prohlídek a měření provozuschopnosti dráhy, jakož i bezpečnosti drážní dopravy, musí být zaznamenány v elektronické formě.

K bodům 28 až 33, 35, 36 a 38

Pro geodetické kontroly staveb lanových drah se v návaznosti na poznatky praxe jeví jako nutné stanovit nově komplexní podmínky pro výkon činnosti geodetů.

Do právní úpravy se v § 87 odst. 17 doplňuje dnes absentující výslovná zmínka o tom, že předmětné činnosti musí být provedeny odborně způsobilou osobou. Tou je taková fyzická osoba, která splňuje příslušný kvalifikační standard ve smyslu národní soustavy kvalifikací podle zákona č. 179/2006 Sb., o ověřování a uznávání výsledků dalšího vzdělávání a o změně některých zákonů (zákon o uznávání výsledků dalšího vzdělávání), ve znění pozdějších předpisů.

K bodu 34

V návaznosti na požadavky aplikační praxe je zapotřebí doplnit výčet prohlídek a měření na dráze celostátní a dráze regionální o měření úrovní radiových sítí, a to jak pro síť GSM-R (interval je nastaven na 24 měsíců), tak pro síť analogové (interval 36 měsíců).

K bodu 37

Navrhovaná změna odráží technologický vývoj v dané oblasti.

K čl. II

S ohledem na nutnost poskytnutí dostatečného časového prostoru pro to, aby mohl provozovatel dráhy uzpůsobit dotčená nástupiště na síti novým požadavkům, je stanoveno přechodné období v délce 3 let v případě nově budovaných a nástupišť, respektive 7 let, pokud se jedná o nástupiště stávající.

K čl. III

Vstup navrhovaných změn v účinnost se navrhuje k 1. lednu 2015.