

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

# Co změní poslední novela zákona o dráhách ohledně železničních vleček?

Legislativní vývoj v oblasti drážní dopravy by se dal v posledních měsících roku 2019 označit jako bouřlivý. I přes poměrně nečekaný postup Senátu, který dne 30.10.2019 vrátil Poslanecké sněmovně velkou novelu zákona č. [266/1994](#) Sb., o dráhách (dále jen „ZoD“) a několika souvisejících zákonů, stihla Poslanecká sněmovna Senát přehlasovat ještě před vánočními svátky dne 17.12.2019, dva dny na to připojil k novele svůj podpis i Prezident republiky. Legislativní proces byl završen publikací předpisu, který dostal číslo 367/2019, ve Sbírce zákonů posledního dne roku 2019 [1].

**Většina ustanovení by měla nabýt účinnosti v průběhu ledna 2020, některá dokonce hned prvním dnem nového roku. Novela se mj. zásadně dotkla železničních vleček, přičemž si vzala za cíl napravit nejasné vymezení veřejně přístupné a veřejně nepřístupné vlečky. Z předlohy, která do Poslanecké sněmovny přišla, zbylo však nakonec v tomto bodě jen torzo.**

## Jak se vyvíjela úprava vlečky

Železniční vlečky [srov. § 3 písm. d) ZoD] se staly tématem již v roce 2017. Dne 1.4.2017 totiž nabyla účinnosti novela zákona o dráhách č. [319/2016](#) Sb., která zapracovávala krom jiného ustanovení směrnice č. 2012/34/EU (dále jen „Směrnice“) a vlečky nově dělila na veřejně přístupné a veřejně nepřístupné s rozdílnými povinnostmi jejich provozovatelů v případě obou z nich. Nepochybně hůře dopadalo tehdy nové ustanovení § 22a ZoD na provozovatele veřejně přístupné vlečky, kteří museli především vypracovávat prohlášení o dráze, jako spousta jiných provozovatelů dráhy a podle něj na vlečce přidělovat kapacitu v souladu s příslušnými ustanoveními ZoD (§ 32 a násl. ZoD) [2]. Původnímu ustanovení § 22a se vytýkalo mnohé, od jeho nesrozumitelnosti, přes jeho odtržení od potřeb praxe provozování vleček [3] až po jeho potenciální zhoubný účinek na využívání vleček v budoucnu, když zaznívaly hlasy tvrdící, že někteří vlastníci či provozovatelé vlečky, která by měla být veřejně přístupná, raději zalijí asfaltem, než by podstupovali martyrium spojené s prohlášením o dráze a přidělováním kapacity. Ministerstvo dopravy nakonec uznalo v případě novely č. [319/2016](#) Sb. určité nedostatky v legislativním procesu v průběhu jejího projednávání v Poslanecké sněmovně i výhrady některých zainteresovaných subjektů a za účelem jasnějšího formulování kategorií vlečky a lepší transpozice Směrnice otázku veřejné přístupnosti vlečky opětovně otevřelo. Dlužno dodat, že text § 22a odst. 1 vstoupil do Poslanecké sněmovny v zásadně jiné podobě, než v jaké z legislativního procesu vyšel.



Rödl & Partner

**Veřejně přístupná a veřejně nepřístupná vlečka dle nové úpravy**

S účinností od 15.01.2020 tedy i nadále platí, že vlečka je primárně veřejně přístupná. Z tohoto základního pravidla připouští § 22a odst. 1 ZoD dvě poměrně široké výjimky. Aby byla vlečka veřejně nepřístupná, stačí, aby splnila byť i jen jednu z podmínek uvedených v tomto ustanovení a tedy:

- byla součástí průmyslového nebo zemědělského areálu (nebo)
- sloužila podnikatelské nebo jiné potřebě svého vlastníka nebo jiné oprávněné osoby či osob

První požadavek nelze vnímat natolik striktně, že by vlečka musela být v celé své délce součástí výše uvedených areálů, stačí, když bude součástí uvedených areálů pouze z části, tedy bude sloužit k dopravní obsluze takového areálu a bude do takového areálu přivedena z dráhy celostátní, regionální nebo jiné vlečky. O poznání více problémů bude ovšem v praxi působit druhý požadavek. Vystává totiž především otázka, kdo je v tomto případě jinou oprávněnou osobou vedle vlastníka, k čemu by měla být tato osoba oprávněna a nakolik výlučně mají být její potřeby vlečkou uspokojovány. Pomoci by zde mohlo ustanovení § 21 odst. 1 ZoD, které vedle vlastníka za jinou „oprávněnou“ osobu považuje takovou osobu, která bude dráhu provozovat namísto vlastníka. Takovou oprávněnou osobou bude tedy podle všeho i provozovatel dráhy odlišný od vlastníka, ovšem v takovém případě bude v zásadě možné za veřejně přístupnou vlečku považovat opravdu jen málokterou, pokud vůbec nějakou. Ze samotné definice vlečky v § 3 odst. 1 písm. d) ZoD totiž vyplývá, že vlečkou je taková dráha, která pojmově slouží vlastní potřebě provozovatele. Z uvedené definice rovněž vyplývá, že neslouží-li už vlečka vlastní potřebě provozovatele, pak musí sloužit potřebě jiného podnikatele, jinými slovy podnikatelské potřebě (ještě) jiné oprávněné osoby a opět bude tedy splněn požadavek na neveřejný charakter vlečky. Vedle provozovatele přichází v úvahu jakožto jiný podnikatel ve smyslu § 3 odst. 1 písm. d) ZoD např. pachtýř závodu, případně nájemce nebo vlastník skladu. Dlužno ještě dodat, že potřeba žádného z výše uvedených subjektů nemusí být vlečkou uspokojována výlučně, nebo převážně a bude podle všeho záležet na praxi Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“), jak toto kritérium vyloží. Každá vlečka, která nesplňuje alespoň jednu podmínku pro veřejnou nepřístupnost, je veřejně přístupná, veřejně přístupná je rovněž vlečka, ke které její provozovatel vydá prohlášení o dráze (zde je tedy možné učinit vlečku veřejně přístupnou dobrovolně).

### **Vlečka omezeně veřejně přístupná**

S ohledem na poměrně široce definovanou kategorii veřejně nepřístupné vlečky bude mít v praxi větší význam jakási třetí kategorie vlečky, kterou zákon vysloveně nepojmenovává, ale kterou by bylo možno nazvat **vlečkou omezeně (či podmíněně) veřejně přístupnou** [4] - jedná se o případy uvedené v § 22a odst. 3 ZoD. Ve zde uvedených případech musí provozovatel veřejně nepřístupné vlečky umožnit dopravci přístup na vlečku nediskriminačním způsobem, jedná-li se o vlečku, která spojuje dráhy rozdílných vlastníků (kategorie dráhy železniční zde není vysloveně omezena), avšak tento přístup je povinen provozovatel umožnit pouze za účelem přístupu k jiné dráze. Přístup musí provozovatel za těchto podmínek umožnit rovněž dopravci, který se přes veřejně nepřístupnou vlečku chce dostat k zařízení služeb, pokud je přes tuto vlečku napojeno zařízení služeb na dráhu celostátní nebo regionální (zařízení služeb definuje § 2 odst. 9 ZoD). Obdobné platí o přístupu k jinému zařízení nebo manipulačnímu místu, má-li odlišného vlastníka nebo provozovatele než samotná vlečka.

### **Důležité lhůty**

S veřejně přístupnou vlečkou a s vlečkou omezeně veřejně přístupnou pak souvisejí i lhůty k notifikaci některých skutečností příslušnému orgánu, kterým je Úřad, přičemž lhůta zde činí 10 pracovních dní a povinnost k notifikaci leží na provozovateli vlečky (srov. § 22a odst. 5 ZoD). Provozovatel je povinen oznámit Úřadu, že jím provozovaná vlečka je veřejně přístupná nebo omezeně veřejně přístupná. V případě omezeně veřejně přístupné vlečky je ovšem otázka, zda se

výchozím časovým okamžikem, od něž provozovateli tato lhůta plyne, myslí okamžik, kdy provozovatel provozuje vlečku, která spadá pod režim § 22a odst. 3 ZoD, nebo kdy je provozovatel povinen vlečku zpřístupnit konkrétnímu dopravci. S ohledem na ustanovení § 22a odst. 6, podle něž má Úřad vést na svých internetových stránkách seznam veřejně přístupných vleček a vleček omezeně veřejně přístupných, by druhý navržený výklad poněkud postrádal smysl, tím spíše, že užitím vlečky v souladu s § 22a odst. 3 ZoD se statut vlečky nemění a užití vlečky tímto způsobem není tedy právně relevantní.

Se lhůtami k notifikaci pak rovněž souvisejí i přechodná ustanovení novely č. [367/2019](#) Sb. Nové znění ustanovení § 22a nabývá účinnosti dne 15.01.2020 (čl. IX novely), ovšem s ohledem na skutečnost, že novela č. [367/2019](#) Sb. stanoví nově notifikační povinnost provozovatelům těch vleček, které jsou provozovány jako veřejně přístupné nebo jako omezeně veřejně přístupné, vyvstala potřeba stanovit delší lhůty ke splnění těchto povinností „v první vlně“ (článek II. novely). Provozovatelé vleček, které budou podle nové úpravy veřejně přístupné (§ 22a odst. 2 ZoD), sdělí tuto skutečnost Úřadu do jednoho měsíce ode dne účinnosti novely. S ohledem na skutečnost, že toto přechodné ustanovení neomezuje svůj dopad na provozovatele těch vleček, u kterých by došlo novelou ke změně v jejich statutu, stejně jako s ohledem na skutečnost, že ve znění § 22a ZoD účinném do 14.01.2020 byla uložena notifikační povinnost provozovateli vlečky veřejně nepřístupné (přičemž důvod nepřístupnosti musel provozovatel odůvodnit), je třeba vnímat tuto povinnost tak, že provozování veřejně přístupné vlečky oznámí Úřadu každý provozovatel takovéto vlečky v uvedené lhůtě. Ve stejné lhůtě musí provozovatel oznámit, že provozuje vlečku omezeně veřejně přístupnou (§ 22a odst. 3 ZoD). Důvodem je rovněž skutečnost, že Úřad v budoucnu povede na svých internetových stránkách seznam vleček veřejně přístupných a seznam vleček omezeně veřejně přístupných (srov. § 22a odst. 6 ZoD). U těch provozovatelů, u nichž dojde novelou č. [367/2019](#) Sb. ke změně statutu jejich vlečky z veřejně nepřístupné na veřejně přístupnou, stanoví zákon lhůtu 12 měsíců, v níž musí provozovatel vydat prohlášení o dráze a začít provozovat vlečku jako veřejně přístupnou. Do doby, než na vlečce přidělí kapacitu na základě tohoto prohlášení o dráze, musí provozovatel umožnit její užití nediskriminačním způsobem.

## Závěrem

Z formálního hlediska lze nové znění § 22a ZoD považovat za méně zdařilé, než byla původní předloha. Otázka zní, nakolik toto pozměněné znění fakticky pomůže provozovatelům vleček především od zbytečné administrativy spojené s provozováním této železniční dráhy, což měl být patrně (legitimní) cíl provedených úprav. V souvislosti s rychlým a nutno říci, že s ohledem na průběh legislativního procesu už i poněkud nečekaným přijetím této novely lze provozovatelům dráhy doporučit, aby v krátké době zhodnotili, jakou kategorii vlečky provozují a pokud dospějí k tomu, že se jedná o vlečku veřejně přístupnou nebo omezeně veřejně přístupnou, tuto skutečnost včas oznámili Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.



**JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.,**  
advokát

Platnéřská 2  
110 00 Praha 1

Tel.: +420 236 163 111  
e-mail: [prag@roedl.com](mailto:prag@roedl.com)

-----  
[1]Podrobnosti k průběhu legislativního procesu jsou k dispozici [zde](#).

[2]Podrobněji např. LOJDA, Jiří. *Zákon o dráhách: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-756-1. Komentář k § 22a.

[3]TYLL, Tomáš. *Hra o vlečky: Mají být veřejné či neveřejné? Dopravci se obávají jejich zániku*. K dispozici >>> [zde](#).

[4]Autor si je vědom určité nepřesnosti tohoto označení, nicméně jej považuje pro potřeby tohoto článku za nepochybně vhodnější, než označovat takovéto vlečky opakovaně jako „vlečky veřejně nepřístupné, jejichž užití musí jejich provozovatel umožnit způsobem podle § 22a odst. 3 ZoD“.

© EPRAVO.CZ - Sběrka zákonů, judikatura, právo | [www.epravo.cz](http://www.epravo.cz)

## Další články:

- [Vybrané otázky poskytování zdravotních služeb na dálku](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [„Za každou kauzou je živý příběh“](#)
- [Ombudsman na Maltě - základní parametry a role. A v čem bychom se mohli poučit i my v Česku?](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Rozhovor s JUDr. Veronikou Janoušek Rudolfovou, samostatnou advokátkou specializující se na sportovní právo](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [DEAL MONITOR](#)
- [Fotbaloví agenti vs. FIFA ve světle stanoviska generálního advokáta Soudního dvora Evropské unie](#)