

V Praze dne 13. února 2015  
Č.j.: 58/15

**Stanovisko**  
**komise pro hodnocení dopadů regulace**  
k  
**návrhu zákona o Úřadu pro ochranu podnikání v dopravě a o změně**  
**a doplnění některých zákonů (zákon o Úřadu pro ochranu podnikání v dopravě)**

---

## **I. Úvod**

Cílem navrhovaných změn prostřednictvím předloženého zákona je návrh institucionálního a organizačního uspořádání vnitrostátního orgánu vykonávajícího působnost regulačního subjektu. Tento subjekt bude v první řadě naplňovat podmínku transpozice směrnice 2012/34/EU a zároveň se dostatečně včlení do soustavy orgánů vykonávajících veřejnou správu v odvětví drážní dopravy tak, aby byl zajištěn efektivní a pokud možno soudržný výkon státní správy, zejména prostřednictvím úzké horizontální spolupráce jednotlivých úřadů.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen směrnice 2012/34/EU nebo směrnice) označuje regulátora v liberalizovaném prostředí jako regulační subjekt. Požadavky na nezávislost a nestrannost tohoto subjektu byly obsaženy již ve směrnici 2001/14/ES a ve směrnici 2012/34/EU, která nároky na nezávislost ještě prohloubila a rozšířila.

## **II. Připomínky a návrhy změn**

Těžištěm předkládaného návrhu zákona, podle tvůrců předlohy, nebyla otázka konkrétního vymezení pravomoci a působnosti (toto je předmětem souběžně předkládaného návrhu zákona, který mění zákon o dráhách a související zákony), ale nalezení vhodné formy regulačního subjektu v podmínkách České republiky a vymezení organizačních a institucionálních záruk jeho nezávislosti. Zde však při hodnocení RIA vidíme problém v tom, že ve zmiňovaném návrhu zákona o drahách je funkce daného regulačního subjektu popsána s ohledem na plnění funkcí v drážní dopravě, jako je hodnocení a regulace procesu přidělování kapacity dráhy nebo

hospodářská vyváženost v drážní dopravě, avšak předložený zákon o regulačním subjektu předpokládá regulaci ve více druzích síťové služby v dopravě. Tento spíše formální nesoulad by měl být v obou zákonech a jejich hodnocení RIA odstraněn pro zajištění větší srozumitelnosti předložených zákonných norem. Autoři si pomohli tím, že ve zvláštní části konstatují, v jakých následných zákonech bude implementace hlouběji popsána. Nicméně by v rozvinuté třetí variantě měly být popsány, alespoň obecně, hlavní činnosti Úřadu v základních obrysech a hodnoceny dopady těchto činností.

V hodnocení RIA jsou hodnoceny čtyři varianty řešení – včetně varianty nulté, přičemž varianta třetí je po právu vyhodnocena jako nejlepší z hlediska naplnění zmíněných směrnic EU. Zde by však mělo být zmíněno také to, že v této variantě už stát není v konfliktu zájmu jako akcionář ve struktuře operátorů v síťových dopravních činnostech a podnikání a současně jako prvek systému s vazbou na regulaci zmíněných podnikatelských aktivit v dopravě.

### **III. Závěr**

Hodnocení dopadů regulace (RIA) prokazuje užitečnost navrhovaného zákonného ustanovení. Předložené řešení je naléhavě očekáváno podnikateli v drážní dopravě i legislativou EU. Po shora uvedeném doplnění dle připomínek uvedených v bodě II. stanoviska doporučujeme návrh postoupit dalšímu stupni projednání.

Vypracoval: Prof. Ing. Petr Moos, CSc.

**Prof. Ing. Michal Mejstřík, CSc.**  
předseda komise