

LEGISLATIVA

Už jste nahlásili svou železniční vlečku na ÚPDI?

V důsledku novely č. 367/2019 Sb., která novelizovala zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „ZoD“) přibyla některým provozovatelům železničních vleček jedna nová starost a sice povinnost nahlásit svou vlečku Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „ÚPDI“). Zatím ne všichni tak učinili.

Na straně ÚPDI vyvstala povinnost zveřejnit na svých internetových stránkách seznam vleček, které jsou veřejně přístupné (§ 22a odst. 2 ZoD) a rovněž těch, které jsou sice veřejně nepřístupné, ale které musí jejich provozovatel za určitých podmínek zpřístupnit dopravci (§ 22a odst. 3 ZoD).

S dělením vleček na veřejně přístupné a veřejně nepřístupné přišla poprvé novela ZoD č. 319/2016 Sb., přičemž zvolená konstrukce § 22a ZoD nebyla zrovna nejšťastnější, což nakonec přiznalo i Ministerstvo dopravy v důvodové zprávě k zákonu č. 367/2019 Sb. Za účelem vyjasnění podmínek, za kterých musí být vlečka veřejně přístupná, se rozhodlo Ministerstvo dopravy upravit v této novele text § 22a ZoD, nutno podotknout že poměrně srozumitelně a kvalitně. Bohužel v průběhu legislativního procesu nezbylo z původního textu § 22a ZoD v podstatě nic nosného. Konečná podoba § 22a ZoD pak vede ve svém důsledku k tomu, že veřejná vlečka je v podstatě výjimkou, zatímco řada vleček spadá potenciálně do kategorie veřejně nepřístupných vleček, které musí jejich provozovatelé nahlásit na ÚPDI, jejichž užití musí provozovatel vlečky dopravci umožnit za regulovanou cenu a jejichž vymezení není, bohužel pro provozovatele vleček, zcela jednoznačné (dále budu v tomto příspěvku, jakkoliv se nejedná o zákonný termín, používat rovněž pojem „omezeně veřejně přístupná vlečka“, čímž je myšlena vlečka v režimu § 22a odst. 3 ZoD).

Kdo a kdy nahláší vlečku na ÚPDI?

Povinným subjektem k nahlášení omezeně veřejně přístupné vlečky na ÚPDI je provozovatel vlečky,

nikoli její vlastník. Pokud se určitá vlečka ocitla v důsledku přijetí novely č. 367/2019 Sb. v režimu omezeně veřejně přístupné vlečky,

pojuje přímo nebo prostřednictvím jiné vlečky dráhu celostátní nebo regionální na tzv. zařízení služeb. Co se konkrétně rozumí zařízením služeb,



Foto: CZ.LOKO

pak měl provozovatel splnit svou povinnost nahlásit tuto skutečnost na ÚPDI do 15.02.2020 (čl. II novely č. 367/2019 Sb.). Pokud se vlečka pod režim § 22a odst. 3 ZoD dostane dodatečně (např. v důsledku stavebních úprav v areálu, kterým vede), musí provozovatel nahlásit ÚPDI tuto skutečnost do 10 pracovních dní poté, co tato skutečnost nastala (§ 22a odst. 5 ZoD).

Kritéria, která určují, zda je vlečka omezeně veřejně přístupnou, spočívají především v tom, zda je objektivně třeba vlečku využít pro přístup k zákonem vyjmenovaným železničním dráhám a zařízením. Vlečka tedy spadá pod režim § 22a odst. 3 ZoD především v těch situacích, kdy spojuje dráhy rozdílných vlastníků. Druhou skupinou případů pak představují situace, kdy daná vlečka na-

definuje blíže ustanovení § 2 odst. 9 ZoD a v návaznosti na něj § 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Ve většině případů (nikoli ovšem výlučně) budou zařízením služeb, jež vlečka napojuje, odstavě koleje, čerpací stanice, zařízení pro provozní ošetření vozů (mytí, čištění atp.), nakládací a vykládací zařízení, stabilní a mobilní zařízení pro překládku přepravních jednotek (nejčastěji kontejnerů) mezi jednotlivými druhy dopravy, kolejové váhy atp. V neposlední řadě bude vlečka omezeně veřejně přístupnou rovněž v případech, kdy zajišťuje přístup k jinému zařízení nebo manipulačnímu místu, jehož vlastník nebo provozovatel je odlišný od provozovatele nebo vlastníka dráhy, čímž de facto dochází k pokrytí případných mezer v definici zařízení služeb, jelikož manipulačním místem může být i pane-

ly zpevněná plocha, na níž se před nakládkou bude ukládat hromadný substrát (písek, kamení, uhlí, železný šrot a podobně).

Z pohledu § 22a odst. 3 ZoD tedy není tedy důležité, kolik na vlečce reálně působí dopravců či zda provozovatel chce nebo nechce dalším dopravcům přístup na vlečku umožnit. Důležité je, jaká zařízení a plochy se nacházejí v dosahu vlečky a mohou být vlečkou obsluhovány, a v některých případech je určující rovněž to, kdo je vlastníkem těchto ploch a zařízení.

Důsledky skutečnosti, že vlečka je omezeně veřejně přístupná

Dojde-li k tomu, že vlečka spadá pod režim § 22a odst. 3 ZoD, pak má tato skutečnost pro jejího provozovatele několik důsledků. Z ustanovení § 32 odst. 1 ZoD sice vyplývá, že v takovémto případě nebude muset vyhovovat pro vlečku prohlášení o dráze, jelikož toto se vyhotovuje pouze pro vlečku veřejně přístupnou, provozovatel dráhy bude muset ovšem na „svou“ vlečku vpustit dopravce, který žádá přes vlečku o přístup k jiné dráze, zařízení služeb, nebo k jinému zařízení či manipulačnímu

místu, jak o nich byla řeč výše. Tento přístup mu bude muset provozovatel dráhy poskytnout nediskriminačním způsobem (tedy stejným způsobem jako jakémukoliv jinému dopravci) a podle cenových předpisů.

Možné důsledky nenahlášení vlečky ÚPDI

Především je třeba zdůraznit, že se režim vlečky podle § 22a odst. 3 ZoD nahlášením na ÚPDI nemění. Vlečka je omezeně veřejně přístupná (tedy v režimu uvedeného ustanovení § 22a odst. 3 ZoD) bez ohledu na to, zda provozovatel tuto skutečnost na ÚPDI nahlásí či nikoliv a povinnosti podle § 22a ZoD má provozovatel vlečky rovněž bez ohledu na tuto skutečnost. Jelikož zákon stihá nesplnění oznamovací povinnosti provozovatele vlečky ve lhůtách uvedených v § 22a odst. 5 ZoD pokutou až 1 milion korun, přičemž stejná pokuta hrozí provozovateli vlečky v režimu § 22a odst. 3 ZoD, který neumožní dopravci užití této vlečky nediskriminačním způsobem za účelem přístupu k jiné dráze, k zařízení služeb, k jinému zařízení nebo k manipulačnímu místu, lze provozovatelům vleček jen doporučit, aby důkladně posoudili, jakému režimu jejich vlečka vlastně podléhá a plnili z toho vyplývající povinnosti.

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.
Advokát bpv Braun Partners, s. r. o.

BERLÍN

Úspěšný start: Virtuální veletrh InnoTrans vyvolává velký zájem

Koronakrise přinutila organizátory veletrhu dopravních technologií InnoTrans odložit jeho konání z původního zářijového termínu na příští rok. Společnost Messe Berlin, která veletrh pořádá, však představila on-line platformu, na níž se začal odehrávat původní doprovodný program.

Centrálním bodem virtuálního veletrhu nazvaného InnoTrans Preview se od 21. září stal InnoTrans Virtual Market Place (VMP), který představuje digitální platformu pro představování výrobků i komunikaci po 365 dní v roce. Oproti předchozím letům získal VMP nový design a nabízí řadu nových služeb, jako jsou webináře či videoukázky.

Už den po spuštění virtuálního prostoru pro výměnu informací o produktech a další komunikaci ředitelka InnoTrans Kerstin Schulzová uvedla, že o projekt je velký zájem. „Jsme velmi potěšeni, že InnoTrans Preview byl po tak krátké době tak dobře přijat,“ řekla.

Na nové stránce s náhledy se okamžitě začala představovat řada vystavovatelů, jako jsou Siemens Mobility, Vossloh, Harsco, Conec a Liebherr, nabízející inovativní produktová řešení pro budoucnost mobility.

Panelové diskuse i webináře

Díky on-line panelovým diskusím a webinářům pak nabízejí vystavovatelé příležitost zůstat v přímé a podnětné výměně až do zahájení InnoTrans 27. dubna 2021. Web-

ve semináře pokrývají širokou škálu témat: od elektrifikace městské mobility až po přesné stanovení personálních požadavků na údržbu osobních údajů. Účast na webinářích je zdarma, je však vyžadována registrace.

V dříve naplánovaných termínech 23. a 24. září 2020 nabídla sdružení Německé dopravní fórum (DVF) a Asociace železničního průmyslu v Německu (VDB) svá dialogová fóra.

Veletrh „naživo“ se chystá na duben

InnoTrans je přední světový veletrh dopravní technologie a koná se každé dva roky v Berlíně. Na poslední akci představilo 3062 vystavovatelů ze 61 zemí inovace globálního železničního průmyslu 153 421 odborným návštěvníkům, kteří přišli ze 149 zemí. Pět segmentů v InnoTrans jsou Železniční technologie, Železniční infrastruktura, Veřejná doprava, Interiéry a Stavba tunelů. InnoTrans organizuje Messe Berlin. Třináctý ročník InnoTrans se bude konat na berlínském výstavišti od 27. do 30. dubna 2021. (tl)

VÝZKUM

Tlumič umožní zvýšit rychlost vlaků, šetří koleje

Desetkrát rychlejší než ostatní tlumiče je magnetoreologický tlumič vyvinutý výzkumníky z Fakulty strojního inženýrství VUT v Brně. Ve spolupráci s firmou Škoda Transportation ze skupiny PPF už ho navíc otestovali.

Tlumič umožní zvýšit maximální dovolenou rychlost vlaků a je také šetrnější ke kolejím a výhybkám. Díky rychlému náběhu tlumicí síly vědci pomýšlejí na to, že by takzvaný semiaktivní tlumič mohl na základě signálů z různých senzorů okamžitě reagovat na změny na trati nebo na vozovce. Princip magnetoreologického tlumiče je známý už delší dobu: využívá speciální kapalinu, v níž jsou rozptýleny malé částice železa zhruba o velikosti několika mikrometrů. Když se v tlumiči vytvoří pomocí elektrického proudu magnetické pole, částice železa se zřetězí tak, že při průtoku kapalinou

pístem kladou větší odpor, čímž naroste tlumicí síla. Výsledkem je tlumič, jehož sílu lze snadno regulovat.



Foto: VUT

Za vývojem tlumiče stojí odborníci z FSI VUT

Výzkumníci z brněnské strojní fakulty přišli na to, jak tyto tlumiče výrazně urychlit. „Když přivedeme elektrický proud na elektromagnetickou cívku, chvíli trvá, než se vytvoří po-

třebná velikost magnetického pole a částice železa se v kapalině zřetězí. Tato časová odezva bývá od 20 do 300 milisekund, podle velikosti tlumiče. Pokud bychom chtěli, aby tlumič okamžitě reagoval například na nerovnosti na vozovce, je taková odezva relativně pomalá. Nám se podařilo snížit časovou odezvu tlumiče na 1,2 až 1,5 milisekundy, jsme tedy více než desetkrát rychlejší,“ vysvětluje výzkumník Michal Kubík z Ústavu konstruování FSI VUT. Jen pro porovnání: jedno mrknutí lidského oka trvá přibližně 100 až 150 milisekund, tedy stonásobně déle, než jak rychle umí nový tlumič zareagovat. (tl)