

V Praze dne 31. března 2015  
Č.j.: 58/15/REV1

**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**

Předmětem posouzení je podstatně doplněný návrh zákona, jehož cílem je zřízení institucionálního a organizačního uspořádání vnitrostátního orgánu vykonávajícího působnost regulačního subjektu v dopravě. Tento subjekt bude v první řadě naplňovat podmínku transpozice směrnice 2012/34/EU a zároveň se dostatečně včlenit 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.

Materiál byl projednán na Komisi RIA dne 13. února 2015 s předkladatelem, při kterém byly předkladateli sděleny doporučení a připomínky k dopracování závěrečné zprávy RIA, které byly obsahem 1. písemného stanoviska. Toto stanovisko reaguje na předložené dopracování závěrečné zprávy RIA ze strany předkladatele.

## **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 dopadů 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 byl následně předkladatelem odstraněn, dovysvětlen a hodnocení RIA tak splnilo předpoklad pro zajištění větší srozumitelnosti předložených zákonných norem. Autoři si pomohli tím, že v doplněném textu uvádějí, v jakých následných zákonech bude implementace hlouběji popsána. V návaznosti na tento text v rozvinuté třetí variantě jsou popsány hlavní činnosti Úřadu v základních obrysech a hodnoceny dopady těchto činností. Předkladatelé i hodnotitelé RIA jsou si však vědomi skutečnosti, že aktuální činnosti regulačního úřadu, např. v oblasti poskytování Evropské služby elektronického mýtného, se budou měnit se změnami v praxi a v legislativě určující podmínky pro tyto služby.

V RIA jsou hodnoceny čtyři varianty řešení – včetně varianty nulté, přičemž varianta třetí je po právu vyhodnocena jako nejlepší z hlediska naplnění zmíněných směrnic EU. Autoři RIA doplnili závěrečnou zprávu RIA dle připomínek Komise RIA uplatněných ve stanovisku při projednání s předkladatelem dne 13. února 2015.

### **III. Závěr**

Analýza dopadů dopracované závěrečné zprávy RIA prokazuje užitečnost navrhovaného zákonného ustanovení. Předložené řešení je naléhavě očekáváno podnikateli v drážní dopravě i legislativou EU. Autoři doplnili požadované úpravy dle připomínek, proto **Komise RIA doporučuje závěrečnou zprávu RIA s ch v á l i t.**

Vypracoval: Prof. Ing. Petr Moos, CSc.

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