

# Nová legislativní úprava standardů kvality a bezpečnosti při přepravě cestujících v České republice

Pavel DRDLA

Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, ČR

e-mail: [pavel.drdla@upce.cz](mailto:pavel.drdla@upce.cz)

## Abstrakt

Počátkem roku 2011 vstoupilo v platnost nové Nařízení vlády České republiky č. 63/2011 Sb., které stanovuje minimální hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti a způsoby jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících. Toto nařízení vychází ze zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících, platného od 1.7.2010, respektive tento zákon konkretizuje. V příspěvku jsou zásadní části těchto norem analyzovány.

## 1. Úvod

V České republice došlo ke změně právních norem ve vztahu ke kvalitě a bezpečnosti přepravy cestujících, kdy se stanovily standardy vymezující tuto oblast. Jde o [1] a [2], které jsou velmi významné pro podmínky cestování, a které určitě zaslouží pozornost, jako je to v případě tohoto článku.

## 2. Zákon č. 194/2010 Sb. a standardy kvality a bezpečnosti

V zákoně se této oblasti věnuje jednak §8, odst 4. a jednak příloha k zákonu.

### 2.1. Výchozí §8, odst. 4

Tato část zákona zní: „*Standardy kvality a bezpečnosti jsou uvedeny v příloze k tomuto zákonu. Minimální hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti a způsob jejich prokazování stanoví prováděcí právní předpis. Objednatel může stanovit přísnější hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti nebo požadovat splnění dalších standardů.*“. Ve druhé větě je odvolávka na [2], čemuž se věnuje pozornost v další kapitole tohoto článku. Poslední věta je důležitá, protože zmocňuje kraje, obce, resp. stát jakožto objednatele dopravy ke zpřísnění podmínek pro dopravce v této oblasti.

### 2.2. Příloha k zákonu

Příloha k zákonu s názvem „*Standardy kvality a bezpečnosti*“ upravuje celkem 3 následující oblasti:

#### I. Informační zařízení pro cestující

V tomto případě „*vozidlo nebo souprava vozidel zajišťující veřejné služby v přepravě cestujících musí být označeno alespoň:*

- a) *ve veřejné linkové dopravě označením linky stanoveným v licenci a názvem cílové zastávky spoje, označení linky a cílové zastávky na čele vozidla musí být čitelné i za tmy,*
- b) *ve veřejné drážní osobní dopravě s výjimkou dráhy lanové, tramvajové, trolejbusové a speciální názvem konečné stanice (zastávky),*
- c) *ve veřejné drážní osobní dopravě provozované na dráze tramvajové nebo dráze trolejbusové číslem nebo jiným označením linky a názvem konečné stanice (zastávky).“*

Podle bodu a) má cestující oproti současnému stavu možnost získat informaci nejen o směru jízdy, ale i o čísle linky, což pro neznalé nebo náhodné cestující je důležitá informace. Přínosem je i důraz na osvětlení informací o spoji za snížené viditelnosti. Podle bodu b) a c) se víceméně pouze potvrzuje současný stav.

V této první oblasti se také upravuje to, že „*vozidla přístupná cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace musí být označena mezinárodním symbolem přístupnosti*“, a že „*vozidla uvedená do provozu po dni nabytí účinnosti*

*tohoto zákona musí být vybavena zařízením umožňujícím akustické podávání informací cestujícím.*“. První požadavek je v podmínkách České republiky víceméně již dnes dodržován, druhý požadavek na akustické podávání informací u nových vozidel je de facto mezníkem, který je důležitou podporou při cestování nejen zrakově handicapovaných cestujících. Je to výsledek úspěšného lobby organizace pro zrakově handicapované.

## II. Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace

Oproti původní představě se podařilo organizacím sdružujících handicapované občany prosadit jen tyto požadavky: „*Ve vozidle musí být vyhrazena a označena místa k sezení pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace, musí být umožněna přeprava dětského kočárku s dítětem, vodícího psa doprovázejícího nevidomou osobu a vozidla vymezená prováděcím právním předpisem vydaným podle § 8 odst. 4 musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, včetně osob na vozíku.*“ Jako úspěch je přesto možné považovat minimálně požadavek na možnost přepravy kočárků s dítětem ve všech vozidlech veřejné dopravy. Neprosadily se další dva původní návrhy podporované organizacemi zastupujícími handicapované na vybavení nových vozidel elektronickým informačním systémem (pro slabozraké) a dále na konstrukci části nových vozidel buď jako bezbariérových nebo vybavených zdvihací plošinou (neřeší se nástup/výstup handicapovaných).

## III. Technické parametry vozidel

V tomto případě je pouze odvoláno na [2] z hlediska požadavku na nejvyšší průměrné stáří vozidel zajišťující přepravu cestujících ve veřejné linkové dopravě. Jak ale z [2] vyplývá a jak je uvedeno i v kapitole 3.2 tohoto příspěvku, vše se týká pouze vozidel v rámci veřejné linkové dopravy, nikoliv drážní dopravy.

## **3. Nařízení vlády č. 63/2011**

Toto nařízení upravuje celkem 3 oblasti, kdy ale pro potřeby tohoto článku poslední z nich („*způsob prokazování standardů kvality a bezpečnosti*“) není podstatná.

### **3.1. Vymezení vozidel, která musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace**

- 1) V prvním odstavci vymezeno, že „*při poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě smlouvy uzavřené s obcí je minimálně*
  - a) *1 z každých 10 vozidel využitých dopravcem k poskytování těchto služeb přístupné osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s technickými požadavky stanovenými právním předpisem o schvalování technické způsobilosti silničních vozidel, pokud ve smlouvě předpokládaný rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících nepřekročí 70 000 km za rok,*
  - b) *polovina z vozidel využitých dopravcem k poskytování těchto služeb přístupná osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s technickými požadavky stanovenými právním předpisem o schvalování technické způsobilosti silničních vozidel, pokud ve smlouvě předpokládaný rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících překročí 70 000 km za rok.*“.

Zde taxativně určená hranice 70 tisíc ujetých kilometrů ujetých kilometrů v obci za rok je skutečně zlomová, protože tato hranice se týká místní dopravy v malých městech (odpovídá v průměru cca 190ti ujetým kilometrům denně). Překročením této hranice se pětkrát zpřísňují požadavky na podíl bezbariérově přístupných vozidel.

- 2) Druhý odstavec uvádí, že „*při poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě smlouvy uzavřené s krajem je minimálně 1 z každých 10 vozidel využitých dopravcem k poskytování těchto služeb přístupné osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s technickými požadavky stanovenými právním předpisem o schvalování technické způsobilosti silničních vozidel. Při poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě smlouvy, kterou s dopravcem uzavřely společně kraj a obec, se postupuje podle tohoto odstavce, bez ohledu na ve smlouvě předpokládaný rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících.*“. V tomto kontextu se první část neliší od předchozích požadavků na vozidla v menších obcích. Zajímavá situace (poslední věta) nastává v případě, pokud například místní doprava se zintegruje do integrovaného

dopravního systému. Potom ve větších obcích/ městech nemusí splňovat přísnější požadavky na podíl bezbariérových vozidel.

- 3) Podle třetího odstavce „do celkového počtu vozidel využitých dopravcem k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících podle odstavců 1 a 2 se nezapočítávají vozidla, jejichž první registrace byla provedena přede dnem nabytí účinnosti tohoto nařízení.“. To znamená, že se prodlužuje „přechodné“ období, než budou postupně starší vozidla vyřazována z provozu, aby mohly pro většinu provozovaných vozidel platit požadavky z předchozích dvou odstavců. Podpůrně na rychlejší obměnu ale na druhou stranu bude působit snižování průměrného stáří vozidel dle zásad uvedených v podkapitole 3.2.
- 4) Čtvrtý odstavec uvádí, že „při poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na dráze celostátní a regionální obsahují vlaky minimálně 1 drážní vozidlo přístupné osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s technickými požadavky stanovenými právním předpisem o schvalování technické způsobilosti železničních vozidel; to se nevztahuje na vlaky, které obsahují minimálně polovinu drážních vozidel uvedených do provozu přede dnem nabytí účinnosti tohoto nařízení.“. Znamená to, že všechny nové soupravy budou mít aspoň jeden vůz bezbariérově přístupný, což je určitě i cílem. Podle druhé poloviny odstavce bude opět omezující rychlost, s jakou bude docházet k obměně vozového parku.
- 5) Podle pátého odstavce „při poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících na dráze tramvajové, trolejbusové a speciální jsou všechna drážní vozidla přístupná osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s technickými požadavky stanovenými dopravním řádem drah; to se nevztahuje na drážní vozidla uvedená do provozu přede dnem nabytí účinnosti tohoto nařízení.“. Zde je podobná situace jako v železniční dopravě, pouze s tím rozdílem, že bezbariérová přístupnost se týká všech drážních vozidel.
- 6) Předposlední odstavec udává, že „při poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě smlouvy uzavřené po 1. lednu 2015 s obcí (pokud ve smlouvě předpokládán rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících nepřekročí 70 000 km za rok), s krajem, nebo společně s krajem a obcí je minimálně 1 z každých 6 vozidel využitých dopravcem k poskytování těchto služeb přístupné osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s technickými požadavky stanovenými právním předpisem o schvalování technické způsobilosti silničních vozidel.“. V tomto případě dojde k významnému zpřísnění požadavků uvedených v prvních dvou odstavcích, přičemž toto zpřísnění znamená skokovou změnu v požadavcích na bezbariérovou přístupnost vozidel.
- 7) Poslední odstavec upravuje, že „do celkového počtu vozidel využitých dopravcem k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících podle odstavce 6 se nezapočítávají vozidla, jejichž první registrace byla provedena před 1. lednem 2015.“. Kdyby tento odstavec nebyl přijat, pak podle šestého odstavce by došlo ke dvojitému skokovému zpřísnění podmínek na podíl bezbariérově přístupných vozidel pro přepravu cestujících.

### 3.2. Vymezení průměrného stáří vozidel

Zde je uvedeno následující:

- „1) Dopravce poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě smlouvy uzavřené s objednatelem vozidly, jejichž průměrné stáří nepřesahuje 9 let. Pro určení stáří vozidla je rozhodné datum jeho první registrace.
- 2) Do 31. prosince 2012 dopravce poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě smlouvy uzavřené s krajem vozidly, jejichž průměrné stáří nepřesahuje 10 let.
- 3) Do 31. prosince 2014 dopravce poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě smlouvy uzavřené s obcí vozidly, jejichž průměrné stáří nepřesahuje 10 let.“.

Cílovým stavem zde bude to, aby průměrné stáří vozidel veřejné linkové dopravy objednávané kraji nebo obcemi nepřekročilo 9 let. Z dalšího textu vyplývá, že se počítá s přechodným obdobím do přelomu let 2012/13 pro dopravu objednanou kraji a do přelomu let 2014/15 pro dopravu objednanou obcemi. Je zajímavé, že v této oblasti se vůbec neřeší doprava drážní, a to jak na dráze celostátní či regionální, tak na dráze tramvajové, trolejbusové a speciální. V tomto kontextu je z hlediska průměrného stáří vozidlového parku veřejná linková doprava znevýhodněna oproti dopravě drážní.

#### **4. Závěr**

V příspěvku uvedený zákon č. 194/2010 Sb. a jím prováděné nařízení vlády č. 63/2011 Sb. oproti minulému období významným způsobem mění požadavky na vozidlový park ve vztahu k přepravě cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace.

Kdo měl možnost sledovat vznik těchto norem a především celý proces přípravy a schvalování vzpomínaného nařízení vlády, bude jistě souhlasit, že se zde projevil střet různých zájmových skupin, prosazujících pro každou z nich jinak výhodné požadavky.

Uvedená problematika je aktuální, ovšem rozsah tohoto příspěvku nedovoluje se tomuto věnovat podrobněji. Autor uvítá názory a připomínky k této problematice, co nemohlo být v textu uvedeno.

*Příspěvek vznikl za podpory Institucionálního výzkumu „Teorie dopravních systémů“ (MSM 0021627505) Univerzity Pardubice.*

#### **Literatura**

[1] *Zákon České republiky č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů*

[2] *Nařízení vlády České republiky č. 63/2011 Sb., stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících*