



Ministerstvo dopravy

STANDARD KONTROL VÝKONU PŘENESENÉ PŮSOBNOSTI

MĚSTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Praha, červen 2024

1. PŘEHLED PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ PODLÉHAJÍCÍCH KONTROLE

- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“)
- vyhláška č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy (dále jen „vyhláška o jízdních řádech“)
- zákon č. 500/2004 Sb. správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)
- zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“)
- zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o kontrole“)
- zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

2. PŘEDMĚT KONTROLY

Předmětem kontroly je agenda udělování licencí k provozování městské autobusové dopravy a schvalování jízdních řádů k uděleným licencím a navazující práce s Celostátním informačním systémem o jízdních řádech (dále jen „CIS JŘ“) a provádění kontrol provozu městské autobusové dopravy.

Agendu městské autobusové dopravy dle zákona o silniční dopravě vykonávají úřady obcí s rozšířenou působností. Zdaleka ne na území všech je však městská autobusová doprava reálně provozována. Kontroly výkonu přenesené působnosti má smysl provádět pouze ve městech, kde je doprava provozována. Krajskému úřadu by mělo být zřejmé, v jakých městech je doprava provozována z toho, že daným dopravním úřadům přidělil číselný rozsah linek. Velmi vzácně však nastane situace, kdy si provozování městské autobusové dopravy objedná město, jehož dopravní úřad není kapacitně a odborně vybaven ke zpracování žádosti o licenci, což v některých případech vedlo až k nelegálnímu provozování linkové dopravy. V takových případech je nutné, aby pracovníci krajského úřadu sledovali dění v kraji a případně provedli kontrolu i ve městě, kde oficiálně žádná městská autobusová doprava provozována není.

Pro agendu standardně platí, že vždy musí být veden spis, obsahující veškeré písemnosti, které se vztahují k dané věci. Spis musí obsahovat soupis všech svých součástí, včetně příloh, s určením data, kdy byly do spisu vloženy.

Rozsah kontrolovaných ustanovení

- správní řád: § 17 odst. 1, § 68, § 71, § 75 odst. 1, § 80 odst. 2 a § 150
Kontrolují se požadavky dle obecných předpisů jako vedení spisu, doručování, vyznačování právních mocí, zastoupení v řízení atd.
- zákon o přestupcích: § 62, 78, 90, § 93, 94
- zákon o silniční dopravě: § 10 až 15, 16f, 17, 17a

3. KRITÉRIA POSUZOVÁNÍ PŘEDMĚTU KONTROLY

3.1 Udělování licencí na městskou autobusovou dopravu

K provozování linkové dopravy je nutné, aby dopravce byl držitelem licence. Pokud je doprava provozována na pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou

autobusovou dopravu a příslušným dopravním úřadem k udělení licence není krajský úřad, ale úřad obce s rozšířenou působností.

Proces udělení licence je shodný s procesem udělení licence krajským úřadem. Žádost o licenci musí obsahovat trasu linky, seznam zastávek, datum zahájení provozu a uvedení toho, že se jedná o městskou autobusovou dopravu. Městská autobusová doprava bývá v drtivé většině případů provozována v závazku veřejné služby, tudíž musí žádost obsahovat i identifikaci smluv o veřejných službách, na základě kterých, má být linka provozována.

Rozhodnutí o udělení licence musí obsahovat

- údaj o formě linkové osobní dopravy a to, že jde o městskou autobusovou dopravu
- označení a vedení linky (trasa a seznam zastávek – zastávky v rozhodnutí musí být uvedené v plném formátu „město, část města, název zastávky“, i když by se jednalo jen o vnitroměstskou linku)
- datum zahájení provozu linkové osobní dopravy
- doba, na kterou se licence uděluje, která by měla být shodná s dobou, na kterou je uzavřena smlouva o veřejných službách, pokud dopravce nepožádá o kratší
- identifikační údaje o smlouvách, na jejichž základě má být doprava provozována, jde-li o linkovou dopravu na základě smlouvy o veřejných službách

V rozhodnutí lze stanovit podmínky pro subdodávky a podmínky omezující provozování dopravy vyplývající ze stavebních nebo dopravně technických vlastností pozemních komunikací na trase linky, nebo ze žádosti.

Ačkoliv to právní úprava výslovně nestanovuje, tak pokud jsou v daném městě používána zkrácená označení linek na vozidlech a v jízdních řádech, je žádoucí, aby toto označení bylo stanoveno v licenci.

Pokud by o licenci na městskou autobusovou dopravu žádal dopravce, který nebude mít v celém rozsahu provoz pokrytý smlouvou o veřejných službách, zkoumá se, zda doprava na požadované lince nebude mít negativní dopady na dopravu provozovanou v závazku veřejné služby.

Krajský úřad tedy v rámci kontrolní činnosti bude kontrolovat, zda jsou na provozovanou dopravu udělené licence, zda licence obsahují náležitosti popsané výše, a zda je vedení linky v souladu se smlouvami o veřejných službách.

3.2 Schválení jízdního řádu

Schvalování jízdních řádů je u městské autobusové dopravy stejné jako u veřejné linkové dopravy schvalované krajskými úřady.

Doprovce má povinnost mít schválený jízdní řád a provozovat dopravu podle něj. Kromě žádosti obsahující jízdní řád v grafické podobě musí dopravce k žádosti přiložit jízdní řád ve strojově zpracovatelné podobě ve formátu JDF v souladu s vyhláškou o jízdních řádech. Ačkoliv právní předpisy předpokládají, že jízdní řád v JDF se přikládá k žádosti, bývá obvyklé, že dopravci jízdní řád nahrají sami do CIS JŘ a v žádosti odkáží na tuto skutečnost. Dopravní úřad si následně jízdní řád zobrazí v CIS JŘ.

Jízdní řád je možné schválit jen, pokud je jeho obsah v souladu s vyhláškou o jízdních řádech a v souladu s licenci. V případě, že se jedná o dopravu v závazku veřejné služby, musí být všechny spoje v jízdním řádu v souladu se smlouvou.

Jízdní řád lze schválit klasickým rozhodnutím, jehož je jízdní řád přílohou nebo doložkou schválení dle ust. § 16f odst. 6 zákona o silniční dopravě. Jízdní řád v CIS JŘ může být postoupen až poté, co nabyde právní moci, tedy poté, co je doručen dopravci.

Krajský úřad při kontrole musí dbát na to, zda byl jízdní řád předložený dopravnímu úřadu v grafické podobě shodný s tím, který byl schválen, zda je v souladu s licencí a smlouvou o veřejných službách a zda byl schválen nejpozději 15 dní před počátkem jeho platnosti. Dále platí, že u vnitroměstských linek lze měnit jízdní řád k jakémukoliv datu, avšak ke změně by mělo docházet vždy alespoň s předstihem 15 dní. U linek příměstských platí stejná pravidla jako pro jízdní řády schvalované krajskými úřady – jízdní řády mohou být měněny za běžných okolností pouze v rámci termínů pravidelných změn jízdních řádů, které vyhláší Ministerstvo dopravy.

Ministerstvo dopravy uvádí, že historicky v některých městech byly do CIS JŘ zadány u zastávek využívaných městskou autobusovou dopravou (a také tramvajemi a trolejbusy) názvy zastávek obsahující pouze název zastávky samotné. Zastávka se tak na jízdním řádu místo formátu „město, část města, název zastávky“ zobrazuje jen jako „název zastávky“. Takový jízdní řád je sice v rozporu s vyhláškou o jízdních řádech, ale úředníci nemají možnost tento stav nijak ovlivnit.

3.3 Kontrolní činnost

Městská autobusová doprava je provozována v drtivé většině případů v závazku veřejné služby, mnohdy městem vlastněným dopravcem. Dopravní úřady proto mnohdy zcela rezignují na jakoukoliv kontrolní činnost. Krajské úřady by však měly apelovat na dopravní úřady, aby prováděly alespoň kontrolu výlepu jízdních řádů.

4. OPATŘENÍ K NÁPRAVĚ NEBO PREVENCI NEDOSTATKŮ

Na základě výše uvedeného lze uvést, že vedle nápravy postupu kontrolovaného dopravního úřadu dozorcími prostředky správního řádu – tam kde je to možné – lze jako opatření k nápravě nebo prevenci zjištěných nedostatků ukládat zejména povinnost dbát na řádné vedení spisů, na soulad licencí se smlouvami o veřejných službách a na práci s CIS JŘ.

Pokud jde o formulaci textu protokolu, v případě nezjištění žádných nedostatků je možné jako kontrolní zjištění uvést například „bez závad“, či jiné obdobné vyjádření. Z kontrolního protokolu však musí vyplývat, co bylo kontrolováno (např. výlep jízdních řádů, vydávání jízdních dokladů), aby bylo možné ze strany Ministerstva dopravy provést vyhodnocení kontrolních protokolů zpracovaných krajskými úřady.

V případě nedostatků uvedených v předcházející části odkazujeme na závěry k jednotlivým bodům - nejedná se ovšem zdaleka o vyčerpávající výčet možných kontrolních zjištění, tento standard nemá ani za cíl postihnout všechna případná pochybení, s nimiž se mohou krajské úřady při kontrole orgánů obcí setkat. V případě většího výskytu pochybení by kontrolované správní orgány měly zasílat zprávu o přijatých opatření a krajský úřad by měl rovněž zvážit provedení následné kontroly.