



Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře  
Myslíkova 171/31  
110 00 Praha 1  
www.updi.cz

Sp. zn. UPDI-POK0001/18

Č. j. UPDI-911/18-OPEP-SPR/KE

Oprávněná úřední osoba: JUDr. Eva Kášová, Ph.D.

V Praze 11. dubna 2018

## ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře jako správní orgán příslušný k projednání přestupků podle § 52a odst. 1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, rozhodl v řízení o přestupku,

**t a k t o:**

I. Obviněná společnost **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**, IČ: 70994234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město,

**je vinna, že**

jako provozovatelka dráhy Čerčany – Světlá nad Sázavou v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou zavedla na této dráze nepřetržitou výluku v době od 1. října 2017 do 27. února 2018, na dobu 150 dnů, čímž omezila v uvedeném úseku provozování dráhy, přestože

a) Úřadem pro přístup k dopravní infrastruktuře nebyl schválen plán omezení provozování dráhy, na jehož základě by byla oprávněna provoz dráhy omezit, neboť Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře rozhodnutím ze dne 29. září 2017, č. j. UPDI-1253/17-OPDI-SPR/MM, ve spojení s rozhodnutím ze dne 31. ledna 2018, č. j. UPDI-264/18-OPEP-SPR/VE, pravomocně rozhodl podle § 51 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, o zamítnutí žádosti obviněné společnosti ve věci schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy,

b) nebyly ani splněny podmínky pro omezení provozování dráhy nebo její části z důvodů provádění činností, které nejsou zahrnuty do schváleného plánu omezení provozování dráhy podle § 23b odst. 1 a 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a v rozporu s § 23c odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů o tomto omezení provozování dráhy Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře nevyrozuměla,

**čímž se dopustila**

přestupku podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů

**a za přestupek se obviněné společnosti podle § 51 odst. 8 písm. e) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 46 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ukládá pokuta ve výši 50.000 Kč (slovy padesát tisíc korun českých) splatná do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře číslo 19-4523001/0710 vedený u České národní banky, variabilní symbol 0911.**

II. Podle § 95 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve spojení s § 79 odst. 5 správního řádu a § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění pozdějších předpisů, se obviněné společnosti **ukládá povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1.000,-Kč (slovy jeden tisíc korun českých) splatnou do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře číslo 19-4523001/0710 vedený u České národní banky, variabilní symbol 0911.**

### **O d ů v o d n ě n í:**

Obviněná společnost zavedla v době, kdy Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) vedl řízení o schválení návrhu plánu omezení provozování části dráhy Čerčany – Světlá nad Sázavou v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou (dále jen „**dráha**“), v uvedené části dráhy nepřetržitou výlukou v době od 1. října 2017 do 27. února 2018, po dobu 150 dnů, čímž omezila v uvedeném úseku provozování dráhy.

Provozovatel dráhy smí omezit provozování dráhy v případě, že předpokládaná doba omezení provozování dráhy překračuje 24 hodin z důvodu údržby nebo opravy dráhy, a to jednak na základě schváleného plánu omezení provozování dráhy, jednak za určitých podmínek z důvodu provádění činností, které nejsou zahrnuty do schváleného plánu omezení provozování dráhy.

Podle § 23b odst. 1 písm. a) a odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o dráhách**“), je provozovatel oprávněn omezit provozování dráhy nebo její části na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodu provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy. Je-li to možné s ohledem na účel činností podle § 23b odst. 1 zákona o dráhách a na charakter dráhy, provádí provozovatel dráhy tyto činnosti takovým způsobem, aby provozování drážní dopravy na dráze nebylo omezeno; za tímto účelem provozovatel dráhy přednostně využívá kapacitu dráhy vyhrazenou pro tyto

činnosti v prohlášení o dráze. Pokud to není možné, má provozovatel dráhy provádět tyto činnosti tak, aby provozování drážní dopravy na dráze bylo omezeno jen na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu.

Podle § 23b odst. 3 zákona o dráhách zpracuje provozovatel dráhy návrh plánu omezení provozování dráhy nebo její části z důvodu provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy a činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy nebo na dráze nebo jiných činností ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze, překračuje-li předpokládaná doba omezení 24 hodin. Návrh plánu obsahuje alespoň vymezení časového období, na které je plán zpracován, počtu, umístění a předpokládané doby trvání jednotlivých omezení provozování dráhy a jejich důvodů a předpokládaného rozsahu omezení provozování drážní dopravy na dráze.

V daném případě obviněná společnost neměla Úřadem schválen plán omezení provozování dráhy, na jehož základě by byla oprávněna provoz dráhy omezit.

Rozhodnutím Úřadu ze dne 29. září 2017, č. j. UPDI-1253/17-OPDI-SPR/MM, ve spojení s rozhodnutím předsedy Úřadu ze dne 31. ledna 2018, č. j. UPDI-264/18-OPEP-SPR/VE (dále jen „**rozhodnutí o rozkladu**“), byla žádost obviněné společnosti o schválení návrhu plánu omezení provozování části dráhy (dále jen „**řízení o schválení návrhu plánu**“) v uvedeném úseku pravomocně zamítnuta, neboť nebyly splněny požadavky podle § 23b odst. 1 a 2 zákona o dráhách.

Úřad se o podezření ze spáchání přestupku obviněnou společností dozvěděl v souvislosti s vedením správního řízení o rozkladu ze dne 6. října 2017, č. j. 749/2017-O11, který podaly České dráhy, a.s., proti rozhodnutí Úřadu ze dne 9. září 2017, č. j. UPDI-1253/17 - OPDI-SPR/MM, sp. zn. UPDI-OPD0030/17-8. V rozkladu bylo uvedeno, že provozování dráhy Čerčany – Světlá nad Sázavou v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou, je zastaveno.

Obviněná společnost současně omezila provozování dráhy podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách, aniž byly splněny podmínky § 23b odst. 1 a 2 zákona o dráhách pro omezení provozování dráhy nebo její části z důvodů provádění činností, které nejsou zahrnuty do schváleného plánu omezení provozování dráhy a v rozporu s § 23c odst. 4 zákona o dráhách o tomto omezení provozování dráhy Úřad nevyrozuměla.

Úřad obviněné společnosti neschválil plán omezení provozování dráhy, protože podmínky pro omezení provozování dráhy nebyly v daném případě naplněny, jak je již uvedeno výše. Obviněná společnost byla účastnicí řízení o schválení návrhu plánu a rozhodnutí, která byla v řízení vydána, jí byla doručena. Obsah rozhodnutí, včetně jejich odůvodnění, je tedy obviněné společnosti znám.

Podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách může provozovatel omezit provozování dráhy nebo její části z důvodu provádění činností, které nejsou zahrnuty do schváleného plánu omezení pouze, jde-li o činnosti spojené s

- a) obnovováním provozuschopnosti dráhy po jejím narušení živelní nebo mimořádnou událostí,
- b) údržbou nebo opravou dráhy, nepřekračuje-li předpokládaná doba omezení 24 hodin nebo nedojde-li k omezení provozování drážní dopravy na dráze, nebo
- c) údržbou nebo opravou dráhy, nejsou-li splněny podmínky podle písmene b) ale provedení těchto činností nesnese odkladu.

Je třeba zdůraznit, že i v případě omezení provozování dráhy podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách musí být současně splněny základní podmínky pro omezení provozování dráhy uvedené v § 23b odst. 1 a 2 zákona o dráhách. Ty v tomto případě splněny nebyly, jak bylo prokázáno v řízení o schválení návrhu plánu. Ustanovení § 23b odst. 1 a 2 zákona o dráhách obsahuje obecnou úpravu, resp. obecné podmínky, které musí být splněny vždy, když má být provozování dráhy omezeno. Ustanovení § 23b odst. 3 až 5 a § 23c odst. 1, 2 a 5 pak obsahují speciální právní úpravu pro postup v případech, kdy se zpracovává návrh plánu omezení provozování dráhy, zatímco § 23c odst. 3 zákona o dráhách upravuje postup v případech, kdy je nutné provádět činnosti nezahrnuté do schváleného plánu omezení provozování dráhy. Taxativní výčet těchto činností obsahu § 23c odst. 3 zákona o dráhách.

Podle § 23c odst. 4 věta první a druhá zákona o dráhách provozovatel dráhy o omezení podle odstavce 3 bez zbytečného odkladu vyrozumí dotčené dopravce, vlastníka dráhy a Úřad. Ve vyrozumění uvede důvody a předpokládanou dobu omezení.

Obviněná společnost jako provozovatel dráhy v období od 1. října 2017 do 27. února 2018 Úřad o omezení provozování dráhy nevyrozuměla.

Obviněná společnost zaslala Úřadu vyrozumění ze dne 28. února 2018, č. j. 18809/2018-SŽDC-GŘ-O11 (dále jen „vyrozumění“), o omezení provozování dráhy podle § 23c zákona o dráhách, v němž uvedla, že v době od 5. března 2018 (00:00 hod.) do 30. června 2018 (18:00 hod.) dojde na trati Čerčany - Světlá nad Sázavou v úseku Kácov - Zruč nad Sázavou k omezení provozování dráhy z důvodu technické nezpůsobilosti trati k provozování drážní dopravy s tím, že železniční doprava nebude provozována a bude zavedena náhradní doprava. Vyrozumění bylo Úřadu doručeno 28. února 2018 pod č. j. UPDI-507/18.

Dne 14. března 2018 oznámil Úřad pod sp. zn. ÚPDI-RPD0001/18, č. j. ÚPDI-697/18-OPEP-SPR/KE, ukončení dokazování a poučil obviněnou společnost o právu

vyjádřit se před vydáním rozhodnutí k podkladům pro rozhodnutí a to včetně způsobu jejich opatření, popřípadě navrhnout jejich doplnění do spisu.

Obviněná společnost ve svém vyjádření vznesla námitku proti argumentaci Úřadu použité v řízení o schválení návrhu plánu, podle které zastavení provozu na dráze z důvodu jejího špatného technického stavu nelze podřadit pod žádný z důvodů předvídaných v § 23b odst. 1 zákona o dráhách. Dále se obviněná společnost neztotožňuje s dalším stanoviskem Úřadu, že přípravné činnosti předcházející vlastní realizaci stavební činnosti nemají takovou povahu, která by odpovídala činnostem vypočteným zákonem o dráhách, a přípravné činnosti uváděné provozovatelem dráhy mohou být prováděny, aniž by došlo k omezení provozování dráhy. Obviněná společnost nesouhlasí rovněž se závěrem Úřadu uvedeným v rozhodnutí o rozkladu, že podmínky pro omezení provozování dráhy podle § 23b zákona o dráhách se vztahují k vlastnímu procesu údržby nebo opravy dráhy v užším smyslu, tedy na činnosti, které nelze provádět, aniž by bylo provozování dráhy omezeno. Dále obviněná společnost zmínila další argumentaci Úřadu obsaženou v rozhodnutí o rozkladu, že provozovatel dráhy může omezit provozování dráhy primárně na základě schváleného plánu omezení provozování dráhy, tedy že rozhodnutí Úřadu musí omezení provozování dráhy předcházet. Bez schváleného plánu a tedy bez předchozího rozhodnutí Úřadu může provozovatel provozování dráhy omezit jen v případech stanovených v § 23c odst. 3 zákona o dráhách.

Obviněná společnost namítla, že pojem omezení provozování dráhy zákon o dráhách na žádném místě nedefinuje. Obviněná společnost uvedla, že právní výklad důležité otázky, zda všechny činnosti spojené s údržbou či opravou mohou být důvodem k omezení provozování dráhy, za situace kdy zákonodárce v § 23b odst. 1 písm. b) zákona o dráhách výslovně použil text „provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy“, který při respektování metod výkladu právní normy poskytuje prostor pro její širší interpretaci, než kterou zaujal Úřad v řízení o schválení návrhu plánu.

Podle názoru obviněné společnosti zužující právní výklad Úřadu otevírá legitimní otázku postupu provozovatele dráhy v situaci, kdy faktický stav dráhy není způsobilý k jejímu bezpečnému provozování, ale nelze ještě provádět vlastní stavební nebo jiné fyzické činnosti vedoucí k nápravě, nejčastěji z důvodu přípravy veřejné zakázky. Obviněná společnost se domnívá, že právě na tyto situace měl dopadat § 23b odst. 1 písm. b) zákona o dráhách.

Obviněná společnost ve svém vyjádření zopakovala obsah svého vyjádření k výzvě UPDI-1143/17-OPDI-SPR/MM, vydané v řízení o schválení návrhu plánu, tj. že nelze vyloučit zastavení provozu z důvodu bezpečnosti a tato reálně hrozící alternativa, (které předcházelo přijetí bezpečnostního opatření formou zavedení pomalé jízdy) byla projednána s jediným dopravcem na této trati a dále uvedla, že byly zahájeny kroky nutné pro přípravu realizace odstranění stavu ohrožujícího bezpečnost provozování dráhy, příprava dokumentace na komplexní řešení

na souvislou výměnu součástí železničního svršku, které by řešilo i variantu komplexní opravy tak aby nebyla tato trať zatěžována dlouhodobějšími výlukami (v dotčeném úseku trati bylo v posledních letech provedeno souvislé hmoždinkování betonových pražců v celkové délce cca 10 km, oprava výhybek a části kolejí, náklady na opravy a údržbu v letech 2013 - 2017 byly v řádech milionů Kč). Důvodem, proč je třeba přistoupit ke komplexnímu řešení stavu trati, je skutečnost, že identifikované závady nelze odstranit bez provedení souvislé výměny kolejnic v celém úseku, na trati byla indikována nedostatečná držečnost upevňovadel z důvodu stárí jednotlivých součástí železničního svršku (vyžilé dřevěné pražce, betonové pražce s vyhnílymi dřevěnými hmoždinkami, silně zkorodované drobné kolejiwo), jejíž oprava bez provedení souvislé výměny pražců již není možná. Výše uvedené závady mají přímý vliv na kvalitu a stabilitu geometrické polohy koleje. Rozhodnutí obviněné společnosti o zastavení provozu vycházelo z vyhodnocení aktuálního fyzického stavu trati.

V rámci přípravných prací bylo též zadáno geotechnické posouzení stavu a návrhu zajištění obviněnou společností sledovaných skal a zářezů, které se nachází v bezprostřední blízkosti trati. Výsledkem tohoto posouzení byla identifikována místa, kde je stabilita skalního masivu v podmíněčně labilním stavu a kritickém labilním stavu, se zařazením do kategorie rizika č. III. - vysoké riziko. Dále je v geotechnickém posouzení konstatováno riziko možnosti náhlé změny stavu zapříčiněného vnějšími vlivy a to změny na stav havarijní (nekontrolovaný pád částí masivů). K zajištění skalních masivů je nutné provést plošné očištění, kontrolované odtěžení nestabilních bloků, lokální zajištění sítěmi a bariérami a případně nainstalování zařízení s automatickým varováním při náhlé změně stavu (sesuvu).

Obviněná společnost uvedla, že rozsah a dobu omezení provozování dráhy projednala s ostatními účastníky podle zákona o dráhách a realizaci opravných prací považuje za nezbytnou pro uspokojení zájmů objednatelů a uživatelů veřejných služeb v dopravě. V současnosti probíhá dokončení projektové přípravy hlavních prací a předávání podkladů na zahájení veřejné zakázky ostatních prací např. zajištění skalních masivů.

K obvinění ze spáchaného přestupku obviněná společnost uvedla, že k zastavení provozu byla vedena fyzickým stavem trati, když bylo zřejmé, že náprava tohoto stavu již není reálná ani ekonomicky odůvodnitelná jinou cestou, než souvislou výměnou železničního svršku. Při tom byla přesvědčena, že riziko dalšího provozování trati, do doby odstranění jejích vad, je již nepřiměřené a neodpovídající požadavku zákona o dráhách stanovenému v § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách. Podle názoru obviněné společnosti klade toto ustanovení důraz především na takový provoz dráhy, který je z pohledu drážní dopravy bezpečným. Obviněná společnost uvedla, že jednala v přesvědčení, že zastavením provozu na této trati plní svou zákonnou povinnost, jejíž nenaplnění může naplnit skutkovou podstatu přestupku podle § 51 odst. 4 písm. c) zákona o dráhách a v případě nehody může zakládat i odpovědnost dle trestního práva.

Obviněná společnost namítla, že přestupkem není jakékoliv jednání, které naplňuje znaky skutkové podstaty přestupku, ale mělo by se jednat o jednání společensky škodlivé. Společenská škodlivost je určována povahou a závažností přestupku. Jednotlivá kritéria povahy a závažnosti přestupku demonstrativně vypočítává § 38 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „**zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich**“)

Obviněná společnost se domnívá, že chráněným zájmem vytýkaného přestupku je ochrana dopravce před svévolí provozovatele dráhy vedoucí k nezákonnému omezení práva dopravce na využití přidělené kapacity dráhy. Při hodnocení společenské škodlivosti je však třeba zvážit, zda vytýkané porušení schvalovacího principu převáží nad generálním principem bezpečnosti drážní dopravy. Podle názoru obviněné společnosti naznačený test proporcionality pak odůvodňuje závěr, že vytýkané jednání nenaplňuje všechny znaky přestupku definované v § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, když absentuje jeho materiální znak.

Obviněná společnost navrhl, aby v případě, že Úřad s ohledem na výše uvedené vyjádření, shledá důvody pro pokračování v řízení, byl proveden důkaz těmito listinami: Geotechnickým posudkem a návrhem řešení - zajištění stability skalních svahů na železniční trati č. 212 z ledna 2018 a Hlášenkou vad kolejnic zjištěných ultrazvukovým defektoskopem nebo vizuálně s datem ukončení kontroly 25. července 2017.

Úřad návrhu obviněné společnosti na provedení důkazů nevyhověl. Provedení navržených důkazů považuje Úřad za nadbytečné. Hlášenku vad kolejnic zjištěných ultrazvukovým defektoskopem nebo vizuálně s datem ukončení kontroly 25. července 2017 měla obviněná společnost předložit ke svému návrhu v řízení o schválení návrhu plánu, resp. k vyrozumění. Ostatně obviněná společnost byla Úřadem vyzvána, aby vyrozumění, které trpí vadami, doplnila. Z řízení o schválení návrhu plánu je navíc známo, že do 30. září 2017, tedy více než 2 měsíce od provedení defektoskopické kontroly, byla dráha provozována. Předmětem řízení o přestupku je zjištění, zda obviněná společnost postupovala podle § 23b a § 23c zákona o dráhách, a zda došlo ke schválení plánu, resp. zda byl řádně Úřad vyrozuměn o omezení provozování. Řízení o přestupku nenahrazuje řízení o schválení plánu či postupy předvídané zákonem v souvislosti s vyrozuměním.

Výše uvedené námitky obviněné společnosti týkající se řízení o schválení plánu Úřad vypořádal v rozhodnutí o rozkladu, dále se tedy těmito námitkami nezabývá.

Podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách se právnická nebo podnikající fyzická osoba jako provozovatel dráhy dopustí přestupku tím, že omezí provozování dráhy nebo její části v rozporu s § 23b nebo 23c zákona o dráhách.

Podle § 12 odst. 1 písm. a) zákona o odpovědnosti za přestupky a o řízení o nich jestliže ke spáchání přestupku zákon vyžaduje zvláštní vlastnost, způsobilost nebo

postavení pachatele, může být pachatelem pouze ten, kdo požadovanou vlastnost, způsobilost nebo postavení má.

Obviněná společnost byla zřízena a její činnost je upravena zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 77/2002 Sb.“). Podle § 19 odst. 2 a 3 zákona č. 77/2002 Sb., je obviněná právnickou osobou a zapisuje do obchodního rejstříku.

Podle § 21 odst. 1 a 4 zákona č. 77/2002 Sb. obviněná společnost provozuje železniční dopravní cestu ve veřejném zájmu a plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy podle zvláštního právního předpisu. Zvláštním předpisem je v tomto případě zákon o dráhách.

Z Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018, ve znění změny č. 1/2017, rozhodnutí Drážního úřadu čj. DUCR-33628/17/Kj a změny č. 2/2017 účinné od 1. prosince 2016 (str. 107) vydaného obviněnou společností a zveřejněného na <http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/2018/05-12-17-prohlaseni-o-draze-2018-2-zmena.pdf> bylo zjištěno, že obviněná společnost je provozovatelkou dráhy Světlá nad Sázavou – Čerčany.

S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že § 54 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách vyžaduje zvláštní postavení pachatele, tj. postavení provozovatele dráhy. Obviněná společnost je právnickou osobou a současně je provozovatelkou dráhy a může být subjektem přestupku uvedeného v § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách.

V rámci správněprávní odpovědnosti je pak ukládán správní trest právnické osobě za to, že osoby odpovědné za její řízení a fungování nezajistily splnění povinností jí uložených. Za právnickou osobu fakticky jedná fyzické osoby jako její zástupci, zejména statutární orgány a zaměstnanci, jejichž jednání se právnické osobě přičítá. Jednáním těchto fyzických osob pak fakticky dochází k naplnění znaků skutkové podstaty přestupku, za který odpovídá právnická osoba.

Podle § 20 odst. 1 zákona o přestupcích a o řízení o nich je právnická osoba pachatelem, jestliže k naplnění znaků přestupku došlo jednáním fyzické osoby, která se za účelem posuzování odpovědnosti právnické osoby za přestupek považuje za osobu, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě a která porušila právní povinnost uloženou právnické osobě, a to při činnosti právnické osoby, v přímé souvislosti s činností právnické osoby nebo ku prospěchu právnické osoby nebo v jejím zájmu; za porušení právní povinnosti uložené právnické osobě se považuje též porušení právní povinnosti uložené organizační složce nebo jinému útvaru, který je součástí právnické osoby.



Za osoby, jejichž jednání je přičitatelné obviněné společnosti, se za účelem posuzování odpovědnosti právnické osoby za přešupek považují podle § 20 odst. 2 písm. a) a c) zákona o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich statutární orgán nebo člen statutárního orgánu a zaměstnanec nebo osoba v obdobném postavení při plnění úkolů vyplývajících z tohoto postavení.

Podle § 20 odst. 6 zákona o odpovědnosti za přešupky a o řízení o nich odpovědnost právnické osoby za přešupek není podmíněna zjištěním konkrétní fyzické osoby, která se považuje za osobu, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě. Správní orgán není povinen zjišťovat konkrétní fyzickou osobu, která se za účelem posuzování odpovědnosti právnické osoby za přešupek považuje za osobu, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě, zejména tehdy, je-li ze zjištěných skutečností zřejmé, že k jednání zakládajícímu odpovědnost právnické osoby za přešupek došlo při činnosti právnické osoby.

Obviněná společnost je z přešupku usvědčována Výlukovým jízdním řádem na dráze Čerčany – Světlá nad Sázavou v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou platným od 1. října 2017 do 9. prosince 2017 a Výlukovým jízdním řádem na dráze Čerčany – Světlá nad Sázavou v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou platným od 10. prosince 2017 do odvolání (předpoklad jaro 2018) zveřejněnými na <https://www.cd.cz/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/cz-k212-2018vyluka01.pdf> a <https://www.cd.cz/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/cz-k212-2017vyluka08.pdf>. Z obou výlukových jízdních řádů bylo zjištěno, že v části dráhy byla zavedena výluka a náhradní autobusová doprava. Zavedení výluky v uvedeném období bylo prokázáno též informacemi o aktuálně probíhající výluce na dráze Čerčany – Světlá nad Sázavou v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou zveřejněnými obviněnou společností na <http://provoz.szdc.cz/Tabule/StationDetail.aspx?lang=cs&id=5456136&t=1> a na <http://provoz.szdc.cz/tabule/StationDetail.aspx?lang=cs&id=5456136&t=2> Obviněná společnost ani výše uvedené omezení provozování dráhy ve svém vyjádření nepopírá.

Jednání obviněné společnosti popsané ve výrokové části tohoto rozhodnutí je v rozporu s právním řádem, neboť obviněná společnost nepostupovala v souladu s požadavky stanovenými zákonem o dráhách pro omezení provozování dráhy. Jednání obviněné společnosti je výslovně označeno v § 54 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách jako přešupek a v daném případě byly naplněny znaky tohoto přešupku uvedené v zákoně o dráhách. Současně jednání obviněné společnosti není trestným činem.

Ve vyjádření obviněné společnosti učiněného na základě výzvy Úřadu č. j. UPDI-1143/17-OPDI-SPR/MM - k doložení podkladů ze dne 11. září 2017 je kromě jiného uvedeno, že: „K bodu 2:

*Důvodem omezení provozování dráhy je zhoršený technický stav železničního svršku zjištěný cyklickou defektoskopickou kontrolou kolejnic (dle platné legislativy). Technický stav ostatních prvků železničního svršku (pražců, drobného kolejiva a šterkového lože) z důvodu*

*jejich stáří neumožňuje souvislou výměnu kolejnic, ale je nutná jejich výměna kompletní. Realizace rozsahu těchto opravných prací vyžaduje čas na zhotovení projektové dokumentace, výběr zhotovitele a zajištění materiálu. Po zvážení všech nutných aspektů byl odhadnut termín zprovoznění do 30. 06. 2018. V současné době je dráha provozována. K bodu 3: Významným faktorem, který ovlivnil provozování dráhy je stáří železničního svršku. Množství výskytu defektoskopických závad v dané lokalitě nelze řešit lokální opravou (vyřezáváním jednotlivých vad), ale je nezbytná souvislá výměna kolejnic. Tato (jak je již uvedeno v bodě 2) si vzhledem ke stáří svršku vyžaduje výměnu i ostatních proků.“*

Obviněná společnost však měla a mohla konat dříve a zajistit dostatečně včas zejména zhotovení projektové dokumentace, výběr zhotovitele a zajištění materiálu. Tyto činnosti lze vykonávat i při provozování dráhy. Stáří železničního svršku muselo být obviněné společnosti známo a jeho vliv na možné provozování dráhy byl pro obviněnou společnost předvídatelný.

Pokud skutečně dráha byla v takovém technickém stavu, že bylo nutno její provoz od 1. října 2017 zcela omezit, pak lze sice připustit, že byly pro omezení provozování dráhy splněny podmínky § 23c odst. 3 zákona o dráhách. Z vyjádření obviněné společnosti vyplývá, že od 1. října 2017 nezačala obviněná společnost jako provozovatelka dráhy v rozporu s § 23b odst. 2 písm. a) zákona o dráhách provádět takové činnosti, pro které bylo nutno provozování dráhy nepřetržitě po dobu 150 dní zcela omezit. Nelze tedy než dospět k závěru, že v období od 1. října 2017 do 27. února 2018 nebyly pro omezení provozování dráhy splněny ani základní podmínky podle § 23b odst. 1 a 2 zákona o dráhách.

Pokud bylo příčinou výše popsaného stavu zanedbání údržby dráhy, tj. porušení povinnosti provozovatele dráhy, je v kompetenci Drážního úřadu, aby daný stav posoudil a případně v řízení o přestupku rozhodl o tom, zda byla provozovatelem nebo vlastníkem dráhy naplněna skutková podstata některého z přestupků podle § 51 odst. 2 písm. a) či podle § 51 odst. 4 písm. c) zákona o dráhách.

Úřad posoudil výše uvedená skutková zjištění za dostatečná k uznání obviněné společnosti vinnou. Obviněná společnost si je dobře vědoma svého protiprávního jednání. Ve svém vyjádření obviněná společnost své jednání nepopírá, snaží se ho však účelově bagatelizovat, zejména zpochybňuje, zda jde o jednání společensky škodlivé. Zásadně nelze přisvědčit tvrzení obviněné společnosti, že vytýkané porušení schvalovacího principu v testu proporcionality neobstojí nad generálním principem bezpečnosti drážní dopravy, která měla být zajištěna preventivní údržbou. Obviněná společnost totiž neporušila pouze schvalovací princip, ale i princip oznamovací. Společenská škodlivost přestupku je podle stávající judikatury Nejvyššího správního soudu zpravidla dána již samotným naplněním skutkové podstaty přestupku. Obecně je přitom třeba vycházet z premisy, že již stanovením formálních znaků určité skutkové podstaty přestupku zákon předpokládá, že při jejich naplnění jde v běžně se vyskytujících případech o společensky škodlivý čin. Rozhodně je třeba odmítnout závěr, že omezení provozování dráhy v rozporu se zákonem o dráhách, jehož se obviněná společnost dopustila, není společensky

škodlivým činem. Společenská škodlivost přestupku spočívá i v tom, že dopravci vznikají vinou zavedení náhradní autobusové dopravy vícenáklady.

Chráněným zájmem přestupku podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách není jen ochrana dopravce před svévolí provozovatele dráhy vedoucí k nezákonnému omezení práva dopravce na využití přidělené kapacity dráhy, jak uvádí obviněná společnost. Chráněným zájmem je v daném případě rovněž zájem na tom, aby k omezování provozování dráhy docházelo postupem aprobovaným zákonem o dráhách.

Obviněná společnost totiž omezila provozování dráhy před skončením řízení o schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy a o omezení provozování dráhy Úřad nevyrozuměla. Obviněná společnost svým jednáním vyvolala dne 1. října 2017 protiprávní omezení provozování dráhy a tento protiprávní stav udržovala až do 27. února 2018. Obviněná společnost se tedy dopustila trvajících přestupku ve smyslu § 12 zákona o odpovědnosti za přestupky a o řízení o nich. Obviněná společnost navíc, jak vyplývá i z jejího vyjádření i jednání, nevyložila veškeré úsilí, aby ve smyslu § 21 a § 23 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky a o řízení o nich, aby porušení povinnosti zabránila.

S ohledem na skutečnost, že obviněná společnost byla uznána vinnou, neboť svým jednáním naplnila skutkovou podstatu přestupku podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách, rozhodl Úřad o uložení správního trestu. Podle § 30 odst. 1 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich činí v tomto případě promlčení doba 3 roky, neboť ustanovením § 51 odst. 8 písm. e) zákona o dráhách je pro přestupek podle odstavce 4 písm. h) téhož ustanovení stanovena sazba pokuty, jejíž horní hranice činí 10 000 000 Kč.

Podle § 31 odst. 2 písm. c) zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich počíná promlčení doba běžet u trvajících přestupku běžet dnem následujícím po dni, kdy došlo k odstranění protiprávního stavu.

V návaznosti na výše uvedené se Úřad před uložení pokuty zabýval tím, zda nedošlo k zániku odpovědnosti za přestupek. Ke spáchání přestupku obviněnou společností došlo dne 1. října 2017, kdy obviněná společnost svým jednáním omezení provozování dráhy vyvolala a následně tento protiprávní stav udržovala až do 27. února 2018.

Při určení druhu správního trestu a jeho výměry přihlédl Úřad s ohledem na okolnosti případu podle § 37 písm. a), c), g) a i) zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich zejména k povaze a závažnosti přestupku, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem a u právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby k povaze její činnosti a u pokračujícího, trvajících a hromadného přestupku k tomu, zda k části jednání, jímž byl přestupek spáchán, došlo za účinnosti zákona, který za přestupek stanovil správní trest mírnější než zákon, který byl účinný při dokončení tohoto jednání.

Úřad při ukládání správního trestu a jeho výměry přihlédl k tomu, že obviněná společnost provozuje železniční dopravní cestu ve veřejném zájmu a plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy podle zákona o dráhách. Obviněná společnost má povinnost svou činnost vykonávat s péčí řádného hospodáře. Z povahy obviněné společnosti i z povahy její činnosti jednoznačně vyplývá, že zákonem svěřené úkoly musí obviněná společnost vykonávat odborně na vysoké profesionální úrovni. Znalost a dodržování právního řádu jsou při výkonu činností obviněnou společností nezbytnou podmínkou.

Podle § 38 písm. a), b), c), d), a f) zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich je povaha a závažnost přestupku dána zejména významem zákonem chráněného zájmu, který byl přestupkem porušen nebo ohrožen, významem a rozsahem následku přestupku, způsobem spáchání přestupku, okolnostmi spáchání přestupku, dále též délkou doby, po kterou trvalo protiprávní jednání pachatele nebo po kterou trval protiprávní stav udržovaný protiprávním jednáním pachatele.

Úřad tedy přihlédl k délce doby, po kterou trval protiprávní stav udržovaný obviněnou společností (150 dnů), a také ke způsobu a k okolnostem spáchání přestupku, když obviněná společnost za situace, kdy neměla schválený plán omezení provozování dráhy, provoz dráhy omezila a tuto skutečnost Úřadu neoznámila

V případě obviněné společnosti shledal Úřad více polehčujících okolností, a proto k nim ve smyslu § 39 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich přihlédl.

V řízení o schválení návrhu plánu bylo zjištěno, že s omezení provozování dráhy byl dopravce srozuměn a vyjádřil s ním souhlas, přičemž jinému dopravci přidělena kapacita dráhy nebyla. Obviněná společnost není nečinná a činí kroky vedoucí k odstranění nezákonného stavu. Podstatnou je také skutečnost, že ke zhoršení technického stavu dráhy došlo postupně, a to již v době před účinností novely zákona o dráhách provedené zákonem č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Předchozí právní úprava institutu omezení provozování dráhy účinná do 31. března 2017 byla méně rigorózní.

V daném případě došlo ke spáchání celého jednání za účinnosti jediného zákona, tj. zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

Úřad uložil pokutu ve výši 50 000,- Kč. Při určení výše pokuty Úřad přihlédl k majetkovým poměrům obviněné společnosti a k polehčujícím okolnostem. Z informací uvedených na webových stránkách obviněné společnosti <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html> vyplývá, že obviněná společnost hospodařila v roce 2016 s majetkem v řádu miliard korun. Na základě výše uvedeného Úřad konstatuje, že vyměřenou výši pokuty nelze v tomto případě

považovat za likvidační ani za nepřiměřeně zasahující do ekonomické podstaty obviněné společnosti.

Pokuta uložená obviněné společnosti za omezení provozování dráhy v rozporu se zákonem o dráhách naplňuje obě základní funkce právní odpovědnosti, a to funkci represivní – postih za porušení povinností stanovených zákonem, a především funkci preventivní, která směřuje k předcházení porušování zákona, resp. k jednání, které je se zákonem v souladu. Po zvážení všech okolností případu dal Úřad při určení výměry uložené pokuty přednost preventivnímu charakteru uloženého trestu a stanovenou pokutu vzhledem k okolnostem případu posoudil jako dostačující. Pokuta je splatná do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu uvedený ve výroku č. I.

Podle § 93 odst. 1 písm. i) zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich se ve výrokové části rozhodnutí o přestupku, kterým je obviněný uznán vinným, se kromě náležitostí podle správního řádu uvede výrok o náhradě nákladů řízení.

Podle § 95 odst. 1 věta první zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich uloží správní orgán obviněnému, který byl uznán vinným, povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou.

Vzhledem k tomu, že zákon o přestupcích v současné době náklady řízení blíže neupravuje, vycházel správní orgán z obecného právního předpisu, kterým je správní řád. Řízením o porušení právní povinnosti ze strany účastníka řízení je rovněž řízení o přestupku,

Podle § 79 odst. 5 správního řádu uloží správní orgán účastníkovi, který řízení vyvolal porušením své právní povinnosti, povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou. Prováděcí právní předpis stanoví výši paušální částky nákladů řízení a výši paušální částky nákladů řízení ve zvláště složitých případech nebo byl-li přibrán znalec. Tímto prováděcím předpisem je vyhláška č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělků, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení (dále jen „vyhláška“).

Podle § 6 odst. 1 vyhlášky činí paušální částka nákladů správního řízení, které účastník vyvolal porušením své právní povinnosti, 1 000 Kč.

V daném případě Úřad zahájil řízení o přestupku z moci úřední, neboť dospěl k závěru, že se obviněná společnost dopustila přestupku, je tedy zjevné, že řízení bylo vyvoláno porušením právní povinnosti obviněné společnosti a Úřad je tedy povinen obviněné společnosti uložit náhradu nákladů řízení ve výši stanovené vyhláškou. Z toho důvodu Úřad rozhodl tak, jak je níže uvedeno.

Obviněná společnost vyvolala porušením své právní povinnosti, tj. omezením provozování dráhy v rozporu se zákonem o dráhách, řízení o přestupku a byla v tomto řízení uznána vinnou, proto jí Úřad výrokiem č. II tohoto rozhodnutí uložil

povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1.000 Kč podle § 6 odst. 1 vyhlášky. Náklady řízení jsou splatné do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu uvedený ve výroku č. II.

**P o u ě n í:** Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad u Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře se sídlem Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1 ve lhůtě 15 dnů. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po doručení stejnopisu písemného vyhotovení rozhodnutí. O rozkladu rozhoduje předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

Ing. Irena Procházková  
vedoucí oddělení personálně – ekonomicko – právního

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město

Dotčený orgán:

- Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2

Spis