



ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“), jako správní orgán příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, (dále jen „zákon o dráhách“), příslušný k projednání přestupků podle § 52a odst. 1 písm. b) zákona o dráhách, v souladu se zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“) **rozhodl takto:**

I.

Obviněná Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO 709 94 234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále jen „SŽDC“), se uznává vinnou z přestupku proti plnění povinností provozovatele dráhy podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách, kterého se dopustila tím, že jako provozovatelka dráhy v období od 7. 6. 2018 do 16. 11. 2018 omezila provozování dráhy na trati Praha – České Budějovice, traťovém úseku Ševětín - Veselí nad Lužnicí z důvodů uskutečňování stavby „Modernizační práce v traťovém úseku Ševětín - Veselí nad Lužnicí“, konkrétně v následujícím rozsahu:

- dne 9. 6. 2018 od 11.50 hod. do 20.15 hod., v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín první a druhou traťovou kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení,
- dne 10. 6. 2018 od 5.50 hod. do 14.05 hod., v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín první a druhou traťovou kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení,
- dne 16. 6. 2018 od 11.50 hod. do 20.15 hod., v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín první a druhou traťovou kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení,
- dne 17. 6. 2018 od 5.50 hod. do 14.05 hod., v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín první a druhou traťovou kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení,
- dne 23. 6. 2018 od 11.50 hod. do 20.15 hod., v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín druhou traťovou kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení,
- dne 24. 6. 2018 od 5.50 hod. do 14.05 hod., v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín druhou traťovou kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení,

bez schváleného plánu omezení provozování dráhy podle § 23c odst. 1 zákona o dráhách.

II.

Za spáchání uvedeného přestupku se obviněné SŽDC podle § 35 písm. b) a § 46 zákona o odpovědnosti za přestupky ve spojení s § 51 odst. 8 písm. e) zákona o dráhách ukládá správní trest pokuty ve výši 5 000 Kč (slovy pět tisíc korun českých). Pokuta je splatná do 30 dnů ode dne nabytí

právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu číslo 19-4523001/0710 vedený u České národní banky, variabilní symbol 3615.

III.

Podle § 89 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky se poškozené společnosti České dráhy, a.s., IČO 709 94 226, se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, nárok na náhradu škody nepřiznává a poškozená se odkazuje se svým nárokem ve výši 3 179 692,44 Kč na soud.

IV.

Podle § 89 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky se poškozené společnosti ARRIVA vlaky s.r.o., IČO 289 55 196, se sídlem Křižíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8, nárok na náhradu škody nepřiznává a poškozená se odkazuje se svým nárokem ve výši 9 669,17 Kč na soud.

V.

Podle § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky 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 SŽDC ukládá povinnost nahradit náklady správního 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 číslo 19-4523001/0710 vedený u České národní banky, variabilní symbol 3615.

Odůvodnění:

Dne 16. 9. 2019 zahájil Úřad proti SŽDC z moci úřední řízení o přestupku podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách. Řízení bylo zahájeno na základě skutečností zjištěných z podnětu společnosti České dráhy, a.s., IČO 709 94 226, se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 (dále jen „České dráhy“), č. j.: 793/2018-O11. Podnět Českých drah směřoval k přezkumu správnosti postupu SŽDC při projednávání výluk podle § 23b zákona o dráhách. České dráhy spolu s podnětem předložily níže uvedené dokumenty:

- Střednědobé plány upřesněné – schválené Červen 2018
- Rozkaz o výluce č. 93091 ze dne 30. 5. 2018 č. j.: 17351/2018-SŽDC-OŘ PLZ-ÚŘP (dále je „ROV č. 93091“)
- Schválený rozsah RPV – výtah z č. j.: UPDI-1936/17-OPDI-SPR/VV ze dne 13. 12. 2017
- Přílohu č. 1 rozhodnutí o rozšíření RPV 2018 – červen 2018, č. j.: UPDI-1487/18-OPDI-SPR/ML ze dne 28. 5. 2018.

Řízení bylo zahájeno proto, že SŽDC jako provozovatelka dráhy měla omezit v období od 7. 6. 2018 do 16. 11. 2018 provozování dráhy na trati Praha – České Budějovice, v traťovém úseku Ševětín - Veselí nad Lužnicí, bez schváleného plánu omezení provozování dráhy podle § 23c odst. 1 zákona o dráhách. Současně se nejednalo o omezení provozování dráhy z důvodů podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách.

Dne 30. 5. 2018 vydala SŽDC ROV č. 93091, kdy výluky podle tohoto rozkazu byly z důvodů uskutečňování stavby „Modernizační práce v traťovém úseku Ševětín - Veselí nad Lužnicí“. Podle

ROV č. 93091, se uvedené práce prováděly v různých etapách, přičemž následující etapy nebyly schváleny jako součást plánu omezení provozování dráhy:

- etapa E1 dne 9. 6. 2018 od 11.50 do 20.15, v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín první a druhá traťová kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení
- etapa E1 dne 16. 6. 2018 od 11.50 do 20.15, v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín první a druhá traťová kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení
- etapa E2 dne 10. 6. 2018 od 5.50 do 14.05, v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín první a druhá traťová kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení
- etapa E2 dne 17. 6. 2018 od 5.50 do 14.05, v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín první a druhá traťová kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení
- etapa F1 dne 23. 6. 2018 od 11.50 do 20.15, v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín druhá traťová kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení
- etapa F1 dne 24. 6. 2018 od 5.50 do 14.05, v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín druhá traťová kolej, všechny staniční koleje a trolejové vedení.

Kromě omezení ve výše uvedených etapách a časech došlo ještě podle ROV č. 93091 k dalším omezením v měsíci červnu 2018, která byla taktéž součástí činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy „Modernizační práce v traťovém úseku Ševětín - Veselí nad Lužnicí“, a to konkrétně:

- etapa C ode dne 28. 6. 2018 od 4.10 do dne 16. 11. 2018 do 23.59, v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín druhá traťová kolej, sudé staniční koleje, včetně ševětínského zhlaví sudé skupiny kolejí a zhlaví druhé traťové koleje
- etapa D ode dne 7. 6. 2018 od 7.50 do dne 8. 6. 2018 do 16.15 trakční vedení liché skupiny železniční stanici Dynín.

Etapa C byla schválena Úřadem jako součást návrhu plánu omezení provozování dráhy nebo její části pro rok 2018, a to rozhodnutím pod č. j.: UPDI-1936/17-OPDI-SPR/VV ze dne 13. 12. 2017. Etapa D byla schválena dodatečně Úřadem jako součást návrhu plánu omezení provozování dráhy na červen 2018, a to rozhodnutím pod č. j.: UPDI-1487/18-OPDI-SPR/ML ze dne 28. 5. 2018.

V souladu s § 8 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“), si Úřad vyžádal od Drážního úřadu stavební povolení pro stavbu s názvem „Modernizační práce v traťovém úseku Ševětín – Veselí nad Lužnicí“.

Přípisem ze dne 2. 10. 2019 oznámil Úřad pod č. j.: UPDI-2743/19/PJ ukončení dokazování. Shromážděné podklady nasvědčovaly i tomu, že spácháním přestupku mohla být Českým drahám a společnosti ARRIVA vlaky s.r.o., IČO 289 55 196, se sídlem Křížíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8 (dále jen „ARRIVA vlaky s.r.o.“) způsobena majetková škoda. Jelikož omezení provozování dráhy nebylo jako součást návrhu plánu schváleno, nemohly tyto společnosti uplatnit náhradu nákladů přímo souvisejících se zabezpečováním náhradní dopravy za přerušenou veřejnou osobní drážní dopravu z důvodu omezení provozování dráhy ve smyslu § 36 odst. 2 zákona o dráhách. Proto Úřad vyznamenal tyto společnosti o jejich právu uplatnit nárok na náhradu škody dle § 70 zákona o odpovědnosti za přestupky.

Dne 21. 11. 2019 obdržel Úřad vyjádření Českých drah č. j: 15639/2019-DS o výši způsobené škody v celkové částce 3 179 692,44 Kč. Úřad taktéž obdržel dne 22. 11. 2019 vyčíslenou škodu od společnosti ARRIVA vlaky s.r.o., která činí 9.669,17 Kč. Vzhledem k tomu, že předložené dokumenty považoval Úřad za nedostatečné, vyzval dne 2. 12. 2019 opakovaně výše uvedené společnosti k doplnění svých tvrzení a prokázání svého nároku na náhradu škody. České dráhy tak učinily dne 11. 12. 2019, ARRIVA vlaky s.r.o. 10. 12. 2019. Na třetí výzvu však ARRIVA vlaky s.r.o. ve stanovené lhůtě nereagovala.

Dne 18. 12. 2019 opětovně oznámil Úřad všem účastníkům řízení ukončení dokazování a stanovil lhůtu k vyjádření se k podkladům rozhodnutí.

Vyjádření SŽDC

Dne 8. 10. 2019 obdržel Úřad vyjádření SŽDC ze dne 7. 10. 2019 pod č. j: 60383/2019-SŽDC-GR-O12 k oznámení o zahájení řízení o přestupku.

I. 1. k odstavci jedna

SŽDC se vyjadřuje k tvrzení Českých drah o „...*cíleném dělení stavebních akcí na jednotlivé etapy tak, aby se minimalizoval rozsah nároku dopravce na poskytnutí kompenzace...*“. SŽDC je toho názoru, že dělení staveb na jednotlivé etapy není samoúčelné, je vyvoláno jednotlivými stavebními postupy, které SŽDC neurčuje. Na tyto postupy reaguje plánováním výlukové činnosti, při které se hledí na minimalizaci dopadů na všechny dotčené dopravce. SŽDC považuje postup nastíněný Českými dráhami za nepatřičný a účelový. Dle názoru SŽDC se České dráhy svým jednáním dopustily přestupku ve smyslu § 7 zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. SŽDC dále upozorňuje, že podání Českých drah je v rozporu s § 52 správního řádu, neboť neobsahuje důkazy, kterými by tvrzení o cíleném dělení staveb prokázaly. SŽDC požaduje, aby Úřad vyzval České dráhy k jejich předložení.

Stanovisko Úřadu

Podle dokumentace přiložené k podnětu a zpracované SŽDC byly důvodem omezení provozování dráhy následující činnosti:

- pažení mostu - omezení dne 9. 6. 2018 od 11.50 do 20.15 úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín,
- pažení mostu - omezení dne 16. 6. 2018 od 11.50 do 20.15 v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín,
- pažení mostu - omezení 10. 6. 2018 od 5.50 do 14.05 v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín,
- pažení mostu - omezení 17. 6. 2018 od 5.50 do 14.05, v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín,
- pažení mostů, pokládka mostního provizoria a demontáž lávky pro pěší - omezení dne 23. 6. 2018 od 11.50 do 20.15, v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín,
- pažení mostů, pokládka mostního provizoria a demontáž lávky pro pěší - omezení dne 24. 6. 2018 od 5.50 do 14.05, v úseku Ševětín – Dynín a v železniční stanici Dynín.

Z rozpisu předmětných prací vyplývá, že jde o činnosti, které musely být prováděny v denní době a navíc vyžadovaly technologické přestávky. Během těchto přestávek bylo možné drážní dopravu provozovat. Navíc i sama SŽDC uvedla, že realizace stavby v denní době byla stanovena

projektantem z důvodu dodržení hlukových limitů v blízké zástavbě zejména obce Neplachov. Z tohoto důvodu nebylo možné provést kumulaci výše uvedených prací do nepřetržité výluky. Lze souhlasit s tvrzením SŽDC, že dělení staveb na jednotlivé etapy nebylo samoúčelné, bylo vyvoláno jednotlivými stavebními postupy tak, aby vedlo k minimalizaci dopadů na provozování drážní dopravy v souladu s § 23b odst. 1 zákona o dráhách.

Ve věci údajného přestupku, kterého se měly dopustit České dráhy, Úřad uvádí, že SŽDC jako právnická osoba nemůže být subjektem uraženým na cti, tj. nelze jí na cti ublížit. Jak vyplývá z § 81 a násl. zákona č.: 89/2012 Sb., občanský zákoník, osobnostní práva náleží pouze fyzickým osobám, nikoliv právnickým osobám. Právní úpravu ochrany názvu, pověsti a soukromí právnické osoby obsahuje § 135 občanského zákoníku. Dále Úřad čistě pro srovnání uvádí, že předmětem útoku v rámci trestného činu pomluvy (§ 184 trestního zákoníku) může být vždy pouze jednotlivec – fyzická osoba, neboť objektem tohoto trestného činu je právo člověka na ochranu lidské důstojnosti, osobní cti a dobré pověsti (čl. 10 odst. 1 a 2 Listiny základních práv a svobod). Obdobné platí i pro jiné hrubé jednání. České dráhy se tedy přestupku dopustit nemohly.

Řízení o předmětném přestupku SŽDC je vedeno z moci úřední, kdy si Úřad sám musí obstarat potřebné důkazy ke svému rozhodnutí. Úřad provedl dokazování v rozsahu potřebném ke zjištění skutečného stavu věci.

I. 2. k odstavci dva

SŽDC dále uvádí, že podle § 23b odst. 3 zákona o dráhách vzniká povinnost projednávat omezení provozování dráhy pouze, překračuje-li předpokládaná doba omezení 24 hodin, nikoliv u omezení kratších. Zákon o dráhách neřeší, za jaké období se rozhodná délka pro přípravu návrhu plánu omezení posuzuje. SŽDC omezení provozování dráhy projednává v procesu střednědobého plánování a respektuje, nad rámec zákonných povinností, požadavky dopravců na vhodnější termíny a časové polohy. Dle názoru SŽDC dlouhodobé omezení provozování dráhy ke stavbě si prakticky vždy nutně vyžádá etapizaci probíhajících stavebních prací. Rozdělení výluk je pro SŽDC provozně komplikovanější, ale vychází z naplnění povinností § 23b odst. 1 zákona o dráhách. SŽDC se domnívá, že omezení dráhy mezi jednotlivými etapami by bylo nezákonné. Dle SŽDC České dráhy požadují uzavření dráhy po celou dobu stavby. Takový postup by byl sice pro SŽDC jednodušší, byl by však v rozporu jak s veřejným zájmem, tak i zákonem o dráhách.

Stanovisko Úřadu

K námitce SŽDC ve věci projednávání plánu omezení provozování dráhy Úřad uvádí, že předmětem tohoto řízení není posouzení způsobu projednávání plánu omezení provozování dráhy, ale nezahrnutí některých etap do plánu omezení provozování dráhy nebo její části, který byl následně předložen Úřadu ke schválení. SŽDC ve svém vyjádření odkazuje na znění § 23b odst. 3 zákona o dráhách, přičemž zcela opomíjí skutečnost, že omezit provozování dráhy nebo její části bez schváleného plánu Úřadem, může jen v taxativně stanovených případech (viz stanovisko v další části odůvodnění). Úřad nesdílí názor SŽDC, že by České dráhy požadovaly úplné omezení provozování dráhy po celou dobu realizace stavby, neboť takový postup by byl skutečně neodůvodnitelný a nemající oporu v žádném

zákonném ustanovení. Úplné omezení provozu na dráze by neobstálo ani vůči jiným dopravcům, kterým by též vznikly další provozní náklady.

I. 3. k odstavci tři

K problematice rozdělení omezení do 6 jednodenních etap vynucených stanovenou technologií SŽDC uvádí, že takto bylo umožněno realizovat část drážní dopravy mimo termín vlastní výluky. Takovýto postup byl i projednán s dopravci, a to včetně Českých drah. Následně SŽDC uvádí, že předmětná omezení provozování dráhy byla zařazena do ročních požadavků 2018 a projednávána na poradách k ročnímu plánu výluk 2018. Tyto výluky byly s ohledem na jejich délku do 24 hod. a znění § 23b odst. 3 zákona o dráhách vyjmuty z ročního plánu omezení provozování dráhy zaslaného ke schválení Úřadu. Upřesnění těchto výluk bylo ještě opakovaně projednáno s dopravci. Na požadavek Českých drah došlo i k časovému posunu jejich zahájení. Tato tvrzení SŽDC doložila dokumentací v přílohách svého vyjádření. SŽDC napadá nepřiměřeně velký rozsah náhradní dopravy Českými drahami a vysoké náklady za nahrazení drážní dopravy dopravou autobusovou, přičemž tyto údaje nejsou ničím v podnětu Českých drah doloženy. SŽDC požaduje, aby Úřad vyzval České dráhy k doložení a vyčíslení uvedené částky.

Stanovisko Úřadu

Jak již bylo uvedeno výše, Úřad v žádném případě nerozporuje to, jakým způsobem SŽDC naplánovala jednotlivá omezení provozování dráhy a jakým způsobem byla projednána s dopravci, ani stanovení počtu omezení. Základem celé věci je to, že SŽDC následně všech 6 omezení (stavebních etap) vyjmula s odkazem na znění § 23b odst. 3 zákona o dráhách, z plánu omezení provozování dráhy a nepředložila je Úřadu ke schválení s odkazem na to, že se jednalo o omezení v délce do 24 hodin, a to u každého omezení. Úřad je toho názoru, že SŽDC měla uvedené omezení provozování dráhy, byť bylo kratší než 24 hod., ponechat v „Plánu omezení provozování dráhy pro rok 2018“, neboť se v daném případě jednalo o činnosti, které nelze zahrnout pod definici § 23c odst. 3 zákona o dráhách. Činnosti prováděné SŽDC nelze zahrnout ani pod jednu z uvedených výjimek. Ve věci námitky vysokých nákladů a nepřiměřeně velkého rozsahu náhradní dopravy Českými drahami se Úřad odkazuje na odůvodnění k výroku IV. tohoto rozhodnutí.

I. 4. k odstavci čtyři

SŽDC se opakovaně vyjadřuje k požadavku Českých drah na umělé slučování jednotlivých stavebních akcí. Tímto postupem by České dráhy mohly získat nárok na kompenzace za přerušenou drážní dopravu. Na druhé straně by byly v nevýhodě zejména nákladní dopravci, neboť by docházelo k bezdůvodnému zastavování provozu na dráze. Takovýto postup by reálně znamenal, že by v předmětném případě došlo, na místo provedených 6 jednodenních omezení, k jednomu dlouhodobému. SŽDC je přesvědčena, že pokud by akceptovala navrhované řešení, pak by poškodila nejen cestující veřejnost, diskriminovala nákladní dopravce, porušila § 23b zákona o dráhách, ale současně by nerespektovala zákonem stanovený požadavek na hospodárné nakládání s veřejnými finančními prostředky.

Stanovisko Úřadu

Úřad souhlasí s názorem SŽDC, že je zcela v její kompetenci, jaký zvolí technologický postup, přičemž tyto postupy musejí být v souladu se zákonem o dráhách, nesmí docházet k diskriminaci dopravců a současně musí být dodržována pravidla rozpočtové kázně. Úřad taktéž souhlasí s tvrzením SŽDC, že není možné bezdůvodně omezovat provoz na dráze, pokud to není nezbytně nutné. Na straně druhé, i když realizované stavební práce nevyvolaly z technologického hlediska potřebu déle trvajících omezení provozování dráhy, tak tyto činnosti měly být dle § 23b odst. 3 zákona o dráhách ponechány v návrhu plánu omezení provozování dráhy předloženy Úřadu ke schválení, neboť se jednalo o činnosti, které byly dopředu známé a plánované a tyto činnosti, nebylo možno pojmově podřadit pod výjimky ve smyslu § 23c odst. 3 zákona o dráhách.

II.

Dle názoru SŽDC Úřad v rozporu s reálným stavem věci vadně vymezil dobu trvání protiprávního jednání. V úvodu Úřad vymezil, že SŽDC se měla dopustit přestupku v období od 7. 6. 2018 do 16. 11. 2018, tedy v jednom období 5 měsíců a 9 dní. Poté konkretizoval údajné neoprávněné omezení provozování dráhy na dny 9. 6., 10. 6., 16. 6., 17. 6., 23. 6. a 24. 6.

Stanovisko Úřadu

Při vymezení trvání protiprávního stavu vycházel Úřad z časového úseku, v němž byly jednotlivé stavební práce prováděny. Vzhledem k tomu, že zákon o dráhách předpokládá schválení plánu omezení provozování dráhy (pro zákonem stanovený účel), pak omezení provozování dráhy pro daný účel bez takového plánu lze považovat za přestupek trvajícím po dobu, po kterou provozovatel dráhy nemá schválený plán omezení provozování dráhy. Období od 7. 6. 2018 do 16. 11. 2018 bylo období, během kterého docházelo v souladu s vydaným ROV č. 93091 a vydaným stavebním povolením v různých dnech k omezení provozování dráhy za účelem realizace Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část. Konkrétní porušení zákona o dráhách, ze kterého je SŽDC obviněna, trvalo po dobu, po kterou SŽDC jako provozovatelka dráhy neměla schválený plán omezení provozování dráhy a přesto její provozování omezila. Konkrétní dny uvedené v oznámení zahájení řízení pak prokazují rozsah omezení provozování dráhy přesahující 24 hodin. Úřad je toho názoru, že vymezení konkrétního protiprávního jednání je v tomto smyslu dostatečné a jednoznačné, když z časového hlediska umožňuje jednoznačně identifikovat dobu páčání přestupku.

III.

SŽDC dále namítá, že stavebně technické postupy užití při stavbě dráhy vyvolaly potřebu omezení provozování dráhy v době cca 8,3 hodiny denně, takže nebylo nutno dráhu omezit ve vyšším rozsahu. SŽDC postupovala v souladu s § 23b odst. 1 a odst. 2 písmeno b).

Dle ustanovení § 23b odst. 3 zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen zpracovat návrh plánu omezení provozování dráhy z důvodu provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy a činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy, překračuje-li předpokládaná doba omezení 24 hodin. V tomto případě předpokládané doby omezení v jednotlivých dnech nepřekračovaly dobu 24 hodin. Jednotlivé doby omezení provozování dráhy na sebe ani nenavazovaly, takže nedošlo ke spojení dvou omezení v následných dnech, jelikož zde byl prostor pro umožnění užití dráhy dopravci. SŽDC pak neměla povinnost zpracovat návrh plánu omezení provozování dráhy.

SŽDC pak odkazuje na důvodovou zprávu k zákonu 319/2016 Sb., kde se uvádí: „Navržený a projednaný plán včetně plánu výluk schvaluje Úřad - děletrvajícím omezení provozování dráhy a drážní dopravy pak lze realizovat pouze, jsou-li zanesena v plánu; výjimku zde tvoří neodkladné práce na údržbách a opravách dráhy.“ Realizované stavební práce nevyvolaly potřebu děletrvajících omezení provozování dráhy. Pokud by SŽDC chápala omezení provozování dráhy realizované ve dnech mezi 7. 6. 2018 a 24. 6. 2018 jako jeden celek a vyloučila-li by možnost provozovat drážní dopravu na dráze v celé této době, byl by její postup nezákonný.

Stanovisko Úřadu

Ve vztahu k rozdělení jednotlivých stavebních etap z důvodu technologických procesů na jednotlivé časové období, odkazuje Úřad na svá předešlá vyjádření.

Podle § 23b odst. 3 zákona o dráhách vzniká povinnost zpracovat návrh plánu omezení provozování dráhy z důvodu provádění činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy, překračuje-li předpokládaná doba omezení 24 hodin. Za předpokládanou dobu omezení pak Úřad považuje dobu, po kterou se uskutečňuje příslušná stavba dráhy, a nikoliv dobu, po kterou je provozování dráhy omezeno nepřetržitě. Tento výklad se totiž potvrzuje § 23c odst. 3 zákona o dráhách, který taxativně definuje činnosti, pro které lze omezit provozování dráhy, aniž by byly zahrnuty do schváleného plánu omezení. Uskutečňování stavby, která je modernizací, v § 23c odst. 3 zákona o dráhách uvedeno není. Jelikož zákonodárce považoval za dobu omezení dobu uskutečňování celé stavby, nepředpokládal, že by modernizační akce byla uskutečněna za méně než 24 hodin. Pokud bychom uvažovali výklad, že lze z důvodu např. modernizace omezit provozování dráhy do 24 hodin, vznikal by zde rozpor s ustanovením § 23c odst. 3 zákona o dráhách. Jelikož předpokládaná doba omezení z důvodu provádění činností spojených s uskutečňováním stavby 24 hodin přesáhla, rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku č. I.

Důvodová zpráva sice hovoří o děletrvajícím omezení, nikde ale neuvádí, že by délku omezení bylo nutno uvažovat jako délku spojitého omezení, a nikoliv jako délku omezení pro uskutečňování příslušné stavby. Zákonodárce jasně deklaroval, že pouze určité činnosti uvedené v § 23c odst. 3 zákona o dráhách nemusí být zaneseny v plánu omezení provozování dráhy, který schvaluje Úřad. Jakékoliv jiné činnosti, tedy i stavební činnosti prováděné na dráze, lze realizovat pouze tehdy, jsou-li zaneseny v plánu omezení provozování dráhy následně schváleném Úřadem.

IV.

V posledním bodu svého vyjádření SŽDC opětovně shrnula všechny argumenty, které uvedla v předchozích bodech. SŽDC akcentuje to, že nešlo o žádné umělé dělení výluk, ale o standardní postup v rámci ročního plánování a projednávání omezení provozování dráhy, s cílem zajistit co nejmenší dopady pro dopravce. SŽDC považuje postup Českých drah za nezákonný, škodící zájmům cestujících, diskriminující ostatní dopravce, a to vše se záměrem zajistit si určitou finanční výhodu, která vyplývá z kompenzace vícenákladů. Závěrem SŽDC navrhuje, aby Úřad řízení postupem podle § 86 odst. 1 písmeno a) zákona o odpovědnosti za přestupky zastavil.

Stanovisko Úřadu

V tomto bodě vyjádření Úřad odkazuje na výše uvedená odůvodnění k jednotlivým bodům.

Stanovisko Úřadu k celé věci

Úřad se v rámci řízení zabýval tím, zda byly splněny zákonné podmínky pro provedení omezení provozování dráhy nebo její části bez schváleného plánu omezení ve smyslu § 23c odst. 3 zákona o dráhách. Ten pod písm. a) až c) uvádí taxativní výčet případů, kdy může provozovatel dráhy omezit provozování dráhy nebo její části z důvodu provádění činností, které nejsou zahrnuty do schváleného plánu omezení.

Obecně je možné konstatovat, že se jedná buď o mimořádné situace, u kterých není možný odklad z důvodu zájmu na obnovení drážní dopravy nebo o omezení krátkodobá, nepodstatná, která neovlivní průběh dopravy uskutečněná pouze za účelem opravy nebo údržby dráhy.

Je zřejmé, že prováděné činnosti nebyly obnovováním provozuschopnosti dráhy po jejím narušení živelní nebo mimořádnou událostí, údržbou nebo opravou dráhy, a že se tedy nejednalo o žádnou z výjimek dle ustanovení § 23c odst. 3 zákona o dráhách. Ani sama SŽDC nepopírá, že šlo o modernizaci dráhy, což vyplývá to i ze samotného ROV č. 93091, vydaného SŽDC. Proto Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. I.

Též stavební povolení pro stavbu dráhy „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část“ a ROV č. 90391 bylo vydáno jediné na výstavbu všech dílčích inženýrských objektů, které jsou součástí stavby dráhy jako takové, a nikoliv na jednotlivé etapy. Stavební akce modernizace trati byla jako celek uskutečňováním stavby dráhy s předpokládanou dobou omezení překračující 24 hodin. Doba trvání jednotlivých etap pak nemá na dobu omezení vliv.

Úřad je tedy toho názoru, že předmětná omezení provozování dráhy neměla být, jak se domnívá SŽDC, s ohledem na § 23b odst. 3 zákona o dráhách, vyjmuta z „Plánu omezení provozování dráhy nebo její části pro rok 2018“. V daném případě se jednalo o činnosti, které prokazatelně souvisely se modernizací dráhy, nikoliv s její údržbou nebo opravou, a byly prováděny v rámci jedné akce omezující provoz na dráze.

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 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 SŽDC 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, 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 SŽDC právnickou osobou, která je způsobilá vlastními právními úkony nabývat práv a brát na sebe povinnosti a zapisuje se do obchodního rejstříku.

Podle § 21 odst. 1 a 4 zákona č. 77/2002 Sb. SŽDC 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.

S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že § 54 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách vyžaduje zvláštní postavení pachatele, tj. postavení provozovatele dráhy. SŽDC je právnickou osobou a současně je provozovatelem 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 jednájí 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 odpovědnosti za přestupky 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 SŽDC, se za účelem posuzování odpovědnosti právnické osoby za přestupek považují podle § 20 odst. 2 písm. a) a c) zákona o odpovědnosti za přestupky 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 přestupky odpovědnost právnické osoby za přestupek 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 přestupek 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 přestupek došlo při činnosti právnické osoby.

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

Podle § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky je přestupkem společensky škodlivý protiprávní čin. Vlivem nezahrnutí předmětných omezení provozování dráhy do žádného ze schvalovaných plánů omezení provozování dráhy došlo k poškození společností České dráhy a ARRIVA vlaky s.r.o. tím,

že jim nemohly být uhrazeny náklady za náhradní dopravu snížené o úspory podle § 36 odst. 2 zákona o dráhách. O škodlivý čin v tomto případě šlo.

S ohledem na skutečnost, že SŽDC 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 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.

V návaznosti na výše uvedené se Úřad před uložení pokuty zabýval tím, zda nedošlo k zániku odpovědnosti za přestupek. Ke spáchání přestupku obviněnou SŽDC došlo v době, kdy SŽDC jako provozovatelka dráhy neměla schválený plán omezení provozování dráhy a přesto provozování dráhy omezila, a to ve dnech 9. 6. 2018, 10. 6. 2018, 16. 6. 2018, 17. 6. 2018, 23. 6. 2018 a 24. 6. 2018. SŽDC se tedy dopustila trvajících přestupků ve smyslu § 8 zákona o odpovědnosti za přestupky.

Podle § 31 odst. 2 písm. c) zákona o odpovědnosti za přestupky promlčecí doba počíná běžet u trvajících přestupků dnem následujícím po dni, kdy došlo k odstranění protiprávního stavu. V tomto případě promlčecí doba neuplynula, takže k promlčení přestupku nedošlo a odpovědnost SŽDC nezanikla.

Při určení druhu správního trestu a jeho výměry přihlédl Úřad s ohledem na okolnosti případu podle § 37 zákona o odpovědnosti za přestupky zejména k povaze a závažnosti přestupku, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem.

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

Podle § 38 zákona o odpovědnosti za přestupky 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 uložil pokutu ve výši 5 000 Kč (slovy pět tisíc korun českých), tj. při spodní hranici sazby stanovené zákonem o dráhách. Při stanovení výše pokuty přihlédl Úřad k délce doby, nebo po kterou trval protiprávní stav, která byla pouze 50 hodin. Dále posoudil všechny polehčující i přitěžující okolnosti definované v ustanovení § 39 a § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky. Při stanovení výše pokuty přihlédl Úřad jako k polehčující okolnosti, že SŽDC omezení provozování dráhy nebo její části projednává v procesu střednědobého plánování a respektuje přitom, nad rámec zákonných povinností, požadavky dopravců na vhodnější termíny a časové rozpětí jednotlivých omezení a řídí se potřebnostmi technologických postupů v rámci stavebních činností. Další polehčující okolností pro

SŽDC je skutečnost, že se porušení citovaného ustanovení dopustila poprvé a že nepreferovala zájmy jednoho dopravce oproti dalším. Při stanovování výše pokuty pak Úřad přihlédl i k majetkovým poměrům SŽDC. Z informací uvedených na webových stránkách SŽDC <https://www.szdc.cz/onas/vyrocnizpravy-a-statisticke-rocenky> vyplývá, že obviněná SŽDC hospodařila v roce 2018 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 SŽDC.

Pokuta uložená SŽDC 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 Úřad.

České dráhy vyčíslily náhradu škody ve výši 3 179 692,44 Kč způsobenou tím, že vlaky osobní dopravy musely být nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. Jako důkaz předložily kopie výkazů nákladů a úspor souvisejících s přerušením drážní dopravy, „Rozkaz o výluce č. 93091, *Závěry dohody dopravce a provozovatele dráhy ve věci uplatnění náhrady nákladů spojených s přerušením drážní dopravy*. Dále doložily faktury společnosti GW BUS a.s. za náhradní autobusovou přepravu a přepravu zavazadel v celkové částce 872 735 Kč. Tyto faktury byly za jízdy uskutečněné v září a říjnu 2018. Žádná z faktur se nevztahuje k náhradní autobusové dopravě ve dnech, kdy se konala neschválená omezení provozování dráhy, která jsou předmětem tohoto řízení. České dráhy nedoložily vynaložené náklady přímo související se zabezpečením náhradní dopravy za přerušenou veřejnou osobní drážní dopravu z důvodu předmětných omezení provozování dráhy ve formě, jak jí vyžaduje § 36 odst. 2 zákona o dráhách ve spojení s vyhláškou č. 116/2017 Sb., o nákladech a úsporách přímo souvisejících se zabezpečením náhradní dopravy za přerušenou veřejnou osobní drážní dopravu (dále jen „vyhláška č. 116/2017 Sb.“). České dráhy tedy neprokázaly žádnou vzniklou škodu, která jim měla být způsobena páčáním přestupku ze strany SŽDC. Proto Úřad rozhodnul tak, jak je uvedeno ve výroku č. III.

Společnost ARRIVA vlaky s.r.o. uplatnila náhradu škody ve výši 9.669,17 Kč a uvedla, že náhradní autobusovou dopravu zavedla pouze dne 9. 6. 2018. Náhradní doprava byla realizována společností ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o., na základě přímé objednávky v cenách dle zveřejněného výkazu pro objednatele ZDO IDSK. Současně ARRIVA vlaky s.r.o. doložila fakturu za náhradní dopravu včetně dokladu o zaplacení, písemnost „Opatření dopravce v osobní dopravě ROV 93091“ a výkaz vícenákladů a méněnákladů zpracovaný v souladu s § 36 zákona o dráhách a vyhláškou č. 116/2017 Sb. Přes opakovanou výzvu však nedoložila, proč nevznikly úspory mzdových nákladů strojvedoucího odřeknutého vlaku. ARRIVA vlaky s.r.o. dostatečně nedoložila rozdíl vynaložených nákladů přímo souvisejících se zabezpečením náhradní dopravy a úspor za přerušenou veřejnou osobní drážní dopravu z důvodu předmětných omezení provozování dráhy ve formě, jak jej vyžaduje § 36 odst. 2 zákona o dráhách ve spojení s vyhláškou č. 116/2017 Sb. ARRIVA vlaky s.r.o. tedy

dostatečně neprokázala vzniklou škodu, která jí měla být způsobena páčáním přestupku ze strany SŽDC. Proto Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. IV.

Ani u jedné poškozené nebyla výše škody spolehlivě zjištěna. Proto Úřad podle § 89 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky rozhodl poškozeným nárok na náhradu škody nepřiznat a odkázal je s jejich nároky na soud.

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

Podle § 95 odst. 1 věta první zákona o odpovědnosti za přestupky 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. Řízení 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 výdělku, 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 (slovy jeden tisíc korun českých). Náklady řízení jsou splatné do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu.

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

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ve lhůtě 15 dnů. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne, kdy bylo rozhodnutí oznámeno. Rozklad se podává k předsedovi Úřadu a rozhoduje o něm předseda Úřadu. "

Poškozený může podat rozklad pouze proti výroku o nároku na náhradu škody a výroku o nákladech spojených s uplatněním nároku na náhradu škody.

Ing. Irena Procházková
vedoucí oddělení
personálně-ekonomicko-právního

Rozdělovník:

Účastník řízení:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- České dráhy, a.s., se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
- ARRIVA vlaky s.r.o., se sídlem Křižíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8

Dotčený orgán:

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