



ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“), příslušný k projednání přestupků podle § 52a odst. 1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o drahách (dále jen „zákon o dráhách“), a podle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), rozhodl takto:

- I.** Obviněná **státní organizace Správa železnic**, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, **se uznává vinnou ze spáchání přestupku** podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona o drahách, kterého se dopustila tím, že jako provozovatelka regionální dráhy **Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova**
- v rozporu s § 23b odst. 1 zákona o dráhách omezila provozování dráhy nikoliv na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu, ani z důvodů uvedených § 23b odst. 1 písm. a) až c) zákona o dráhách, a
 - v rozporu s § 23c odst. 3 zákona o dráhách omezila provozování dráhy nebo její části, aniž by k omezení došlo z důvodů provádění činností zahrnutých do schváleného plánu omezení provozování nebo činností uvedených § 23c odst. 3 písm. a) až c) zákona o dráhách.

Tohoto protiprávního jednání se obviněná dopouštěla **nejpozději od 1. 5. 2020**, tj. ode dne, od kterého dopravce, společnost KPT rail s.r.o., IČO 07876513, se sídlem Tábořská 37, 391 37 Chotoviny – Červené Záhoří (dále jen „KPT rail“), požadovala přidělení kapacity uvedené dráhy a **nejméně do 15. 1. 2021**, tj. do dne, kdy ve svém vyjádření 3923/2021/SŽ-GR-O25 Správa železnic potvrdila, že ode dne 14. 5. 2020, kdy Úřad provedl místní šetření, z něhož vyplynulo, že dráha není provozuschopná, nedošlo na této dráze k žádným změnám.

Za to se jí podle § 51 odst. 10 písm. e) zákona o dráhách **ukládá pokuta ve výši 50 000 Kč (slovy padesát 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 2107.

- II.** Podle § 95 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky ve spojení s § 79 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“), 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, se obviněné ukládá povinnost **nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 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 č. 19-4523001/0710 vedeného u České národní banky, variabilní symbol 2107.

Odůvodnění

I. Průběh řízení

Na základě návrhů KPT rail ze dne 29. 4. 2020 a ze dne 30. 11. 2020 byla pod sp. zn. RPK001/20 a RPK003/20 (dále jen „související řízení“) vedena řízení podle § 34f zákona o dráhách

o posouzení, zda rozsah přidělené kapacity nebo postup obviněné při jejím přidělení na regionální dráze Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova (dále jen „předmětná dráha“) není v rozporu se zákonem o dráhách. KPT rail v těchto řízeních doložila, že žádala, ale neobdržela kapacitu dráhy pro vybrané dny v období od 1. 5. 2020 do 30. 8. 2020 a od 1. 5. 2021 do 26. 9. 2021.

Obviněná zamítla žádosti o přidělení kapacity KPT rail s odkazem na pravomocné rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 3. 12. 2010, č. j. DUCR-61631/10/Le (dále jen „rozhodnutí Drážního úřadu“), kterým byla na předmětné dráze zastavena veřejná drážní doprava. Obviněná se v souladu s § 38 odst. 5 zákona o dráhách rozhodla provozovat předmětnou dráhu v omezeném rozsahu.

Úřad v obou řízeních zjistil, že kapacita dráhy přidělena být nemohla, protože vzhledem k omezení provozování dráhy disponibilní kapacita neexistovala. Navíc KPT rail zaslala dne 5. 2. 2021 Úřadu podnět k zahájení řízení o přestupku podle § 51 odst. 4 zákona o dráhách. Z informací zjištěných z úřední činnosti v souvisejících řízeních a z podnětu vyplynulo podezření, že obviněná omezila provozování této dráhy v rozporu se zákonem o dráhách. Úřad proto zahájil oznámením ze dne 7. 4. 2021, č. j. UPDI-1160/20/UM (dále jen „oznámení o zahájení řízení“) pod sp. zn. POK004/21 řízení o přestupku podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách, kterého se měla dopustit obviněná porušením § 23b odst. 1 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách.

Na toto oznámení obviněná reagovala ve svém vyjádření ze dne 20. 4. 2021, č. j. 27689/2021-SŽ-GR-O25 (dále jen „vyjádření obviněné“), ve kterém vznesla námitky. Součástí podání byl i bod 10 označený jako stížnost podle § 175 správního řádu.

Úřad oznámil dne 10. 6. 2021, č. j. UPDI-1992/21/UM, obviněné ukončení dokazování a stanovil lhůtu, ve které má možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit. Této možnosti obviněná nevyužila.

II. Stanovisko Úřadu

Ustanovení § 20 odst. 1 zákona o dráhách ukládá vlastníku dráhy, respektive § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách provozovateli dráhy, povinnost zajistit její opravy a údržbu v rozsahu pro její provozuschopnost, § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách ukládá její provozování. Pokud dráha přestala být provozována, a současně zde byl požadavek dopravců na provozování drážní dopravy, došlo ze strany jejího provozovatele k omezení provozování dráhy. K tomu může dojít pouze za podmínek uvedených v § 23b a § 23c zákona o dráhách.

Úřad v souvisejících řízeních zjistil, že dráha je ve stavu, který nedovoluje její provozování. Tento stav byl způsoben dlouhodobým zanedbáním její údržby. Podle § 2 odst. 10 zákona o dráhách se kapacitou dráhy rozumí její využitelná průjezdnost umožňující rozvržení požadovaných tras vlaků na určitém úseku dráhy v určitém období. Průjezdnost dráhy zde byla nulová, disponibilní kapacita neexistovala, kapacitu předmětné dráhy přidělit nelze. Obviněná tedy fakticky omezila provozování předmětné dráhy.

Výjimka při provozování dráhy v omezeném rozsahu

Ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách dovoluje provozovat dráhu v omezeném rozsahu, podmínkou je předchozí rozhodnutí drážního správního úřadu o zastavení drážní dopravy. Tak lze rozhodnout, není-li zájem dopravců na provozování drážní dopravy a pominou-li přepravní potřeby na dráze. Obviněná namítá, že takto byla rozhodnutím Drážního úřadu na předmětné dráze v roce 2010 zastavena drážní doprava, a proto provozuje dráhu v omezeném rozsahu, nemusí ji udržovat a nemůže ani přidělit kapacitu. S tím Úřad nemůže souhlasit z následujících důvodů:

- a) Úřad prokázal, že zastavena byla pouze veřejná osobní doprava za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti ve smyslu § 2 a § 3 zákona č. 194/2010 Sb., zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a veřejná doprava za účelem přepravy věcí.

K úplnému zastavení drážní dopravy tedy vůbec nedošlo, protože zastavena byla pouze některá drážní doprava. To postačuje k tomu, že dráha musí být provozována a udržována v plném rozsahu a kapacita musela být přidělována.

- b) Zastavení drážní dopravy trvá pouze po dobu, po kterou nevzniká potřeba užití dráhy. Ta vznikla (byť v její části) v roce 2013 a v souladu s tímto výkladem obviněná ukončila zastavení provozování drážní dopravy a kapacitu v souladu se zákonem přidělila. Drážní doprava byla provozována do roku 2015, kdy obviněná omezila provozování dráhy. O další zastavení drážní dopravy obviněná nepožádala.
- c) K 1. 5. 2020 požádal dopravce KPT Rail o kapacitu. Toto by byla jinak další okolnost (zájem dopravce), pro kterou by jinak zanikl důvod pro zastavení drážní dopravy, a obviněná zde měla povinnost kapacitu přidělit. To však nebylo možné, protože to technický stav dráhy nedovoloval. Obviněná změnila názor na výklad zákona o dráhách a na rozdíl od předchozího postupu rozhodla, že kapacitu z důvodů zastavení drážní dopravy nepřidělí. Nejpozději od tohoto okamžiku došlo k omezení provozování dráhy.
- d) Při provozování dráhy v omezeném rozsahu není provozovatel povinen zajistit provozování dráhy - obsluhu dráhy. Povinnosti provozovatele dráhy zajistit její provozuschopnost vyplývající z § 20 odst. 1 a § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách se nemění (s výjimkou provádění pochůzky).
- e) Úřad navíc rozhodnutím č. j.:UPDI-0245/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 31. 01. 2018 podle § 23c odst. 2 zákona o dráhách neschválil návrh změny plánu omezení provozování dráhy, dle kterého mělo být omezeno provozování předmětné dráhy od 1. 1. 2018 do odvolání.

Z výše uvedeného vyplývá, že rozhodnutí Drážního úřadu ani další skutečnosti neměly vliv na povinnosti obviněné, pokud jde o zajištění provozuschopnosti, provozování dráhy a přidělení kapacity.

Omezení provozování dráhy v rozporu se zákonem

Jelikož obviněná nepřidělila a ani nemohla přidělit kapacitu, došlo k omezení provozování dráhy. Podle § 23b odst. 1 zákona o dráhách je provozovatel dráhy oprávněn omezit provozování dráhy nebo její části na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodu a) provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy, b) provádění činností spojených s uskutečňováním stavby dráhy, nebo na dráze nebo jiných činnostech ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy na dráze, nebo c) narušení provozuschopnosti dráhy živelní nebo mimořádnou událostí a provádění činností spojených s obnovením provozuschopnosti. Nemožnost provozování dráhy nebyla způsobena ani jedním z důvodů ani na dobu nezbytně nutnou, ale dlouhodobým zanedbáním údržby. Úřad rozhodl v roce 2018 o neschválení plánu omezení provozování dráhy, protože nebyly splněny podmínky dané zákonem pro jeho schválení. Bez schváleného plánu omezení provozování dráhy může provozovatel dráhy omezit její provozování 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. Technický stav jako výsledek dlouhodobého zanedbání údržby nesplňuje ani jednu z podmínek. Na dráze nebyly a nejsou ani prováděny činnosti, jejichž provedení nesnese odkladu. Proto Úřad dospěl k závěru, že obviněná omezila provozování dráhy v rozporu s výše citovanými ustanoveními.

Spáchání přestupku

Omezení provozování dráhy v rozporu s § 23b nebo § 23c odst. 3 zákona o dráhách je výslovně označeno v § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách jako přestupek. Obviněná je právnickou osobou. Současně plní funkci provozovatelky dráhy podle zákona o dráhách. V tomto případě je znakem

skutkové podstaty projednávaného přestupku porušení povinnosti souvisejících s omezením provozování dráhy. Úřad má za prokázané, že obviněná svým jednáním tyto povinnosti porušila.

Společenská škodlivost

Společenská škodlivost jednání obviněné spočívá v tom, že zde bylo upřeno dopravci KPT Rail právo na užití dráhy. Tato společnost se cítila poškozena, a proto se obrátila na Úřad. Následkem jednání obviněné nemohla být provozována veřejná osobní doprava. Obviněná navíc nesprávným výkladem zákona o dráhách může omezit přístup i k jiným drahám, na kterých je zastavena drážní doprava.

Na základě výše uvedeného Úřad uznal obviněnou vinnou ze spáchání přestupku.

Podrobná odůvodnění k neexistenci výjimek

Ad a) - druhy dopravy zastavené rozhodnutím Drážního úřadu

Úřad především konstatuje, že celý výrok rozhodnutí Drážního úřadu (s výjimkou specifikace účastníků řízení) zní: „*Drážní úřad, jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 a § 55 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, rozhodl podle § 38 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o dráhách) o zastavení veřejné drážní dopravy na regionální dráze Děčín hl.n. – Oldřichov u Duchcova a to*

- 1. za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti ve smyslu § 2 a § 3 zákona č. 194/2010 Sb., zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů v úseku Děčín hl.n. západ – Teplice Lesní Brána*
- 2. za účelem přepravy věcí v úseku Děčín hl.n. západ – do km 34,855 dráhy – zaústění železniční dráhy – vlečky Vlastní vlečka výtopy Novosedlice.*

Provozovatelem uvedené regionální dráhy je právnická osoba Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 11000, IČ 70994234. (dále jen SŽDC, s.o.)

Podmínky, za kterých může být zastavena veřejná drážní doprava:

- 1. Veřejná drážní doprava se zastavuje dnem nabytí právní moci rozhodnutí.*
- 2. Toto rozhodnutí se vydává na dobu neurčitou.*
- 3. provozovatel celostátní dráhy umožní obsluhu železniční dráhy – vlečky Vlastní vlečka výtopy Novosedlice“*

Podle § 24 odst. 1 zákona o dráhách ve znění účinném k datu vydání rozhodnutí Drážního úřadu, které se od aktuálního znění neliší, může být provozována drážní doprava veřejně nebo neveřejně. Odstavce 2 a 3 pak definují pojem veřejná a neveřejná drážní doprava. Veřejná osobní doprava může být provozována za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti, nebo též za jinými účely, například jako doprava komerční. Neveřejná osobní i nákladní doprava, stejně jako veřejná osobní doprava provozovaná za jiným účelem, než k zajištění dopravní obslužnosti, na uvedené trati zastavena nebyla. Podle § 23b odst. 3 zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017, respektive podle § 38 odst. 5 zákona o dráhách v aktuálním znění (účinném od 1. 4. 2017) je provozovatel dráhy oprávněn provozovat dráhu v omezeném rozsahu z důvodu zastavení drážní dopravy na dráze. Vzhledem k tomu, že byla zastavena jen některá drážní doprava, obviněná nikdy nebyla oprávněna provozovat dráhu v omezeném rozsahu. Tato skutečnost sama o sobě prokazuje, že se obviněná přestupku dopustila. Výsledek rozhodování v řízení vedeném Drážním úřadem nemůže mít vliv na výsledek řízení o přestupku.

Ad b) - obnovení drážní dopravy v letech 2013 - 2015

Úřad v řízení RPD003/20 zjistil, že obviněná přidělovala kapacitu na této dráze v letech 2013 – 2015. V těchto letech si objednalo dopravu na této dráze město Děčín, které uzavřelo smlouvu s dopravcem Rail system s.r.o. Tento dopravce žádal v letech 2013 - 2015 obviněnou o přidělení kapacity dráhy, a ta mu byla vždy přidělena. Navíc tato doprava byla financována z rozpočtu

Ústeckého kraje, šlo tedy o přepravu v závazku veřejné služby, která byla předtím jednoznačně Drážním úřadem zastavena. Přidělením kapacity dráhy (k tomu došlo např. dopisem Správy železniční dopravní cesty č. j. 39392/2013-O16 ze dne 28. 11. 2013), byla tedy veřejná drážní doprava za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti ve smyslu § 2 a § 3 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, na této dráze obnovena. Jelikož nebylo vydáno žádné nové rozhodnutí o zastavení drážní dopravy, není ani veřejná drážní doprava za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti v úseku Děčín – Telnice na této dráze od roku 2013 zastavena. Přestože si obviněná byla vědoma toho, že dříve došlo k zastavení veřejné drážní dopravy, tak poté co dopravci opět projevíli zájem na jejím provozování v souladu se současným názorem Úřadu, kapacitu přidělila. Tvrzení obviněné, že došlo k omezení provozování drážní dopravy a nikoliv omezení provozování dráhy se nezakládá na pravdě.

Ad c) – vznik přepravní potřeby

K 1. 5. 2020 požádal dopravce KPT Rail o kapacitu. Tím opětovně vznikla přepravní potřeba, čímž by měl pominout důvod k zastavení drážní dopravy. Obviněná měla pozbýt práva provozovat dráhu v omezeném rozsahu, jelikož to bylo podmíněno pominutím přepravní potřeby resp. nezájmem dopravců. Tím měl nastat stav, který obviněná nazvala jako „odklizení“ zastavení drážní dopravy.

Jelikož k zastavení veškeré dopravy rozhodnutím Drážního úřadu nikdy nedošlo, navíc po následném obnovení objednané dopravy provozem v letech 2013 – 2015 již ani nebylo možné osobní dopravu považovat za zastavenou, nemohlo již ani podáním další žádosti o kapacitu dojít k výše popsanému „odklizení“ zastavení.

I pokud bychom přeci jen připustili, že v roce 2020 byla veřejná osobní doprava zastavena, trvá Úřad na právním názoru, že k „odklizení“ zastavení drážní dopravy dochází vznikem přepravní potřeby.

Institut provozování dráhy v omezeném rozsahu byl do zákona o dráhách zaveden jeho změnou, a to bodem 36 zákona č. 23/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách jako nový § 23a odst. 3 ve znění „Provozovatel dráhy je oprávněn provozovat dráhu v omezeném rozsahu z důvodu zastavení drážní dopravy na dráze nebo její části v souladu s rozhodnutím drážního správního úřadu podle § 38 zákona o dráhách. Provozovatel dráhy v rámci omezeného provozování dráhy zajistí pravidelné prohlídky a kontrolu stanovených technických parametrů součástí dráhy podle pravidel pro provozování dráhy“. V důvodové zprávě k bodu 32 (§ 23a a § 23b) se pak uvádí: „*Navrhuje se nově do zákona včlenit ustanovení, která umožňují provozovateli dráhy v zákonem taxativně vymezených případech učinit výjimku z povinnosti provozovat dráhu pro drážní dopravu. ... Navrhuje se proto úprava institutu omezení provozování dráhy. Bylo-li drážním správním úřadem rozhodnuto o zastavení drážní dopravy na dráze nebo její části, není potřebné, aby provozovatel dráhy zajišťoval provozování předmětné dráhy v plném rozsahu. Takovou dráhu však musí provozovatel dráhy nadále udržovat v provozuschopném stavu, přičemž není potřebné zajišťovat obsluhu dráhy a organizovat drážní dopravu na ní. Vznikne-li potřeba obnovit provozování drážní dopravy na takové dráze a nový dopravce obdrží licenci k provozování drážní dopravy, povinnost provozovatele dráhy zajistit obsluhu dráhy a organizování drážní dopravy na této dráze opět vznikne*“.

K uvedenému se též vyjadřuje odborný komentář uvedený v knize: Zákon o dráhách v úplném znění s komentářem 2. vydání, nakladatelství ANAG, 2000. Jejimi autory jsou tehdejší zaměstnanci Ministerstva dopravy JUDr. Jaroslav Soušek, Ing. Miroslav Stehlík a JUDr. Kamil Watras. V komentáři se pak k § 23a odst. 3 uvádí: „*Novela zákona umožňuje snížení rozsahu provozování dráhy, pokud na dráze není prováděna drážní doprava. Na takové dráze se zpravidla nezabezpečuje obsluha dráhy ani se neorganizuje drážní doprava. Z hlediska zabezpečení dráhy se rozsah*

prohlídek a údržby omezuje a je v tomto případě stanoven vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů“.

Zákonem č. 181/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů se citované ustanovení stalo součástí § 23b, poté zákonem č. 319/2016 Sb. bylo přesunuto do § 38 zákona o dráhách. Změna jeho zařazení pod příslušný paragraf nemá vliv na jeho výklad.

Podle uvedeného výkladu pak postupovalo i Ministerstvo dopravy v rozhodnutí ze dne 2. 12. 2011, č. j. 107/2011-130-SPR/1, v řízení o zastavení drážní dopravy na celostátní dráze Aš - Aš státní hranice, jehož účastníkem byla i Správa železnic. Zde se na str. 5 mimo jiné uvádí, že *„Tuto skutečnost potvrdil odvolací orgán již v některých předešlých rozhodnutích, např. č. j. 52/2011-130-SPR/2 ze dne 9. 8. 2011, kde uvedl, že: je třeba konstatovat, že zákon o dráhách sice stanoví, jakým způsobem dojde k zastavení drážní dopravy na dráze, v žádném svém ustanovení však již neřeší, zda a jak má být drážní doprava na dráze znovu obnovena. Odvolací orgán se proto domnívá, že drážní doprava je zastavena po tu dobu, po níž přetrvávají podmínky pro její zastavení. Z toho důvodu je proto podle názoru odvolacího orgánu drážní doprava obnovena dnem, kdy dopravce vyjádří svůj zájem o provozování drážní dopravy na dané dráze, tedy podá žádost o přidělení kapacity. Z uvedeného tedy vyplývá, že dopravce není žádným způsobem omezen v podání žádosti o přidělení kapacity, a to ani v případě, že na dráze byla zastavena drážní doprava.“* Zmíněné rozhodnutí je pro obviněnou závazné.

Podle § 38 odst. 1 věta první zákona o dráhách může drážní správní úřad rozhodnout o zastavení drážní dopravy, není-li zájem dopravců na provozování drážní dopravy a pomínou-li přepravní potřeby na dráze. Na předmětné dráze sice byla rozhodnutím Drážního úřadu veřejná doprava osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti zastavena, podáním žádosti o kapacitu však dopravce zájem na provozování drážní dopravy projevil. Úřad se ztotožňuje s výše uvedeným výkladem v důvodové zprávě, stejně tak s odůvodněním v rozhodnutí Ministerstva dopravy. Pokud by se tedy žádost týkala dopravy, která byla zastavena, podáním žádosti o kapacitu (stejně jako v roce 2013) by bylo provozování drážní dopravy k požadovanému datu přidělení kapacity, tj. 1. 5. 2020, obnoveno.

Ad d) - povinnosti při provozování dráhy v omezeném rozsahu

Jak vyplývá ze samotného znění § 38 odst. 5 zákona o dráhách, jedná se o provozování dráhy v omezeném rozsahu a nikoliv o zajišťování provozuschopnosti v omezeném rozsahu. Totéž vyplývá i z důvodové zprávy a z odborné literatury (viz ad c)), § 38 odst. 5 zákona o dráhách neuděluje vlastníku a provozovateli dráhy výjimku z § 20 a § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách. Pouze umožňuje provozovateli dráhy jedinou úlevu, nahrazení pěší obchůzky kontrolní jízdou podle položky č. 2 přílohy 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah (dále jen „vyhláška č. 177/1995 Sb.“), prováděnou v časovém intervalu, který určí. Ostatní prohlídky a měření na dráze celostátní a regionální podle § 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb., a podle § 48 odst. 1 zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen provádět i při provozování dráhy v omezeném rozsahu. Pro toto řízení, ale výklad zákona není rozhodující, jelikož k zastavení veškeré dopravy rozhodnutím Drážního úřadu nedošlo už jenom z důvodů výše uvedených pod ad a) – c).

Ad e) – neschválení omezení provozování dráhy

Úřad dále uvádí, že obviněná podala žádost 50000/2017-SŽDC-GR-011 ze dne 19. 12. 2017 o projednání změny v plánu dlouhodobých výluk na neprovozovaných tratích (dále jen „žádost o schválení omezení“). V ní obviněná zažádala o projednání návrhu plánu omezení provozování dráhy na neprovozovaných tratích, mimo jiné pod bodem 7 i o trať Děčín hl. n. – Litvínov v rozsahu Děčín hl. n. západ - Oldřichov u Duchcova v termínu od 1. 1. 2018 do odvolání. Žádost

odůvodnila tím, že se jedná o dlouhodobé výluky z důvodu narušení provozuschopnosti dráhy s výhledem na jejich zrušení. Na tratích dle obviněné není již řadu let objednávána žádná osobní doprava ve veřejném zájmu, nezájem objednávky do budoucna opakovaně potvrdily kraje. Dle obviněné měly být dráhy provozovány v omezeném rozsahu a údajně na nich nebyl nejmenší zájem o jejich využití.

Dále se v žádosti uvádí, že *pro neexistenci jiného zákonem umožněného postupu byla nyní navržená varianta řešení aplikována a využívána i dříve, když uvedená řízení vedl Drážní úřad, co by věcně příslušný, dle dříve platné právní úpravy - SŽDC má za to, že s ohledem na uvedené argumenty a doposud zastávanou praxi drážních správních úřadů, je navržené řešení stavu, při širším výkladu právní úpravy užitečné. Máme za to, že za aktuálního stavu právní úpravy není s ohledem na reálný konflikt zájmů, jiné vhodné řešení reálně aplikovatelné.*

Stavebnětechnický stav tratí aktuálně neumožňuje přidělení kapacity dráhy, takovému postupu by nutně musela předcházet investiční činnost provozovatele dráhy, na kterou by musely být zajištěny finanční prostředky státní rozpočtu. S ohledem na výše uvedené skutečnosti jsou ze strany SŽDC, jako řádného hospodáře, vynakládány jen nezbytné finanční prostředky na zajištění majetku dráhy. Úřad tuto žádost posoudil podle jejího obsahu jako žádost o schválení změny plánu omezení provozování dráhy podle § 23c odst. 1 a 5 zákona o dráhách. K návrhu vznesly námitky obce Novosedlice a Telnice s tím, že navrhují plán schválit na dobu určitou, ve které by Úřad uložil provozovateli obnovit provozuschopnost dráhy. Na nezákonnost výluk upozornil i dopravce KŽC doprava s.r.o.

Úřad pak rozhodnutím č. j.:UPDI-0245/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 31. 01. 2018 podle § 23c odst. 2 zákona o dráhách tuto změnu plánu omezení provozování dráhy **neschválil**. Proti rozhodnutí nepodal rozklad žádný z účastníků řízení.

V rozhodnutí Úřad mimo jiné uvedl, že dlouhodobé omezení provozu z důvodu zastavení drážní dopravy, narušení provozuschopnosti dráhy vlivem zanedbané údržby nebo probíhajícího procesu prodeje, jak je uvedeno v žádosti, nejsou ani jedním z výše citovaných zákonných důvodů, na základě kterého by mohl Úřad odsouhlasit omezení provozování dráhy. Stav, který na uvedených dráhách nastal, vznikl neplněním povinností uložených vlastníku dráhy v § 20 odst. 1 zákona o dráhách. Podle ustanovení § 23c odst. 2 zákona o dráhách Úřad návrh plánu omezení provozování dráhy schválí, jsou-li splněny požadavky podle § 23b zákona o dráhách. Ty však v tomto případě splněny nebyly. Pominutí přepravní potřeby, jak je uvedeno v § 38 odst. 5 zákona o dráhách, též nebylo důvodem, na základě kterého by byl Úřad oprávněn rozhodnout o schválení omezení provozování dráhy. Úřad byl tehdy též toho názoru, že absence právní úpravy pro řešení současného stavu předmětných tratí není legitimním argumentem pro postup požadovaný obviněnou, tj. schválení omezení provozování dráhy v rozporu s aktuálním zněním zákona o dráhách. Úřad souhlasil s námitkami účastníků řízení, že omezení provozování dráhy by bylo protiprávní a námitkám vyhověl.

III. Námitky obviněné a jejich vypořádání

Obviněná své vyjádření pojala jako námitky k rozhodnutím vydaným v souvisejících řízeních, ve kterých podle obviněné Úřad nezohlednil její tvrzení a nevzal v potaz předpisy svědčící ve prospěch obviněné. Postup Úřadu v řízení obviněná považuje za rozporný s § 50 odst. 3 správního řádu a § 69 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky.

Stanovisko Úřadu

Úřad především konstatuje, že obviněná ani v jednom ze souvisejících řízení nepodala rozklad. Úřad tedy pojímá vyjádření obviněné podle jeho obsahu, a to jako vyjádření podle § 36 odst. 1 a 2 správního řádu. Podle § 78 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky je Úřad povinen zahájit

řízení o každém přestupku, který zjistí. Jiný úkon dosud Úřad neučinil, proto se nemohl dopustit porušení citovaných ustanovení. Ke konkrétním námitkám se Úřad vyjadřuje dále.

Vyjádření obviněné pod bodem 1 – řízení o zrušení rozhodnutí Drážního Úřadu

Obviněná upozorňuje, že ve věci zrušení rozhodnutí Drážního úřadu je vedeno řízení pod spisovou značkou NN-OKO0159/20. Proti prvostupňovému rozhodnutí podala KPT rail odvolání. Přestože Úřad není příslušný rozhodovat ve věci zastavení drážní dopravy, je skutková podstata přestupku založena na rozhodování o zastavení drážní dopravy. Jelikož trvají pochybnosti o účincích rozhodnutí Drážního úřadu, je třeba je vykládat v souladu s § 69 odst. 2 věty druhé zákona o odpovědnosti za přestupky ve prospěch obviněné, což Úřad neučinil.

Stanovisko Úřadu

Úřad je přesvědčen, že rozhodnutí Drážního úřadu vzhledem ke skutečnostem uvedeným v části II. tohoto rozhodnutí nemůže být důvodem k omezení provozování dráhy a nepřidělení kapacity. Úřad dospěl k názoru, že existuje dostatek důkazů o tom, že se obviněná přestupku dopustila, aniž by bylo třeba vyčkávat na pravomocné rozhodnutí v řízení vedeném Drážním úřadem. Navíc podle § 3 odst. 2 zákona č. 320/2016 Sb. o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, je Úřad při výkonu své působnosti nezávislý, postupuje nestranně a řídí se přitom pouze zákony a jinými právními předpisy. Ani z tohoto důvodu neshledává Úřad důvod k přerušení řízení a vyčkávání na rozhodnutí o odvolání.

Úřad pro informaci ještě připomíná, že související správní řízení sp. zn. RPK001/20 přerušil usnesením č. j. UPDI-2386/20/DV ze dne 16. 6. 2020. Důvodem přerušení bylo zjištění, že Drážní úřad vede obviněnou zmiňované řízení ve věci zrušení rozhodnutí Drážního úřadu. Úřad tehdy dospěl k názoru, že vydání rozhodnutí o přidělení kapacity závisí na řešení otázky týkající se zastavení veřejné drážní dopravy. Proto řízení sp. zn. RPK001/20 do doby pravomocného rozhodnutí o zrušení rozhodnutí Drážního úřadu přerušil. Proti usnesení o přerušení řízení podala obviněná dne 2. 7. 2020 pod č. j. 42916/2020-SŽ-GR-O25 rozklad. V něm uvedla, že řízení vedené Drážním úřadem nemůže mít vliv na rozhodnutí Úřadu ve věci přidělu kapacity a nemůže ovlivnit postup obviněné při posuzování žádosti o přiděl kapacity. Předseda Úřadu rozhodnutím č. j. UPDI-3160/20/KP ze dne 26. 8. 2020 uznal námitky obviněné za důvodné a usnesení o přerušení řízení zrušil. Sama obviněná proti přerušování řízení do doby vydání pravomocného rozhodnutí v řízení ve věci zrušení rozhodnutí Drážního úřadu vedeném tímto úřadem v souvisejícím řízení brojila.

Vyjádření obviněné pod bodem 2 – vliv rozsahu požadované kapacity

Obviněná nesouhlasí s tím, že se protiprávního jednání měla dopouštět nejpozději ode dne, od kterého KPT rail požadovala přidělení kapacity této dráhy, tj. od 1. 5. 2020. a že nezákonný stav trvá. K údajnému páčání přestupku mohlo dojít pouze ve víkendových a svátečních dnech po dobu čtyř měsíců, na které KPT rail požádala o kapacitu. Rozsah žádané kapacity je podle obviněné pro řízení podstatný. Při vedení správního řízení je třeba zvážit rozsah požadovaného využití kapacity s ohledem na veřejný zájem na hospodárném nakládání se svěřenými veřejnými finančními prostředky.

Stanovisko Úřadu

KPT rail žádala o přidělení kapacity ode dne 1. 5. 2020 a její žádost obviněná zamítla. Úřad provedl na této dráze dne 14. 5. 2020 místní šetření, z něhož vyplynulo, že v některých místech dráhy došlo k propadu podloží a koleje jsou zvlněné. Přejezdová zabezpečovací zařízení byla vypnuta z provozu, o čemž informovaly doplňkové tabule. U zastávky Krupka byla poškozena závorová zařízení, chyběla břevna závor a výstražníky. Obdobná situace byla u zastávky Novosedlice. Z místního šetření Úřadu tedy vyplynulo, že tato dráha není provozuschopná. Došlo tedy k omezení provozování dráhy vlivem uvedení do takového stavu, že nebylo možno ji provozovat. Na dráze nebyly vykonávány žádné z činností, kvůli kterým je možno omezit omezení provozování dráhy

podle § 23b odst. 1 zákona o dráhách. Ve svém vyjádření 3923/2021/SŽ-GŘ-O25 ze dne 15. 1. 2021 obviněná potvrzuje, že od doby výše zmíněného místního šetření Úřadu, nedošlo na této dráze k žádným změnám. Tento stav trval spojitě minimálně od 1. 5. 2020, kdy byla zamítnuta žádost KPT rail o kapacitu, do 15. 1. 2021, kdy obviněná setrvání takového stavu potvrdila.

Podle § 23b odst. 1 zákona o dráhách je provozovatel dráhy oprávněn omezit provozování dráhy nebo její části na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu z důvodů uvedených pod písmeny a) – c) tohoto odstavce. Uvedené ustanovení neřeší, zdali je na dráze přidělena či poptávána kapacita. Omezení z jiných důvodů, než uvedených pod písmeny a) – c) zákon neumožňuje. Obviněná omezila provozování dráhy, čímž vyvolala ve smyslu § 8 zákona o odpovědnosti za přestupky nejpozději od 1. 5. 2020 protiprávní stav, a ten udržovala nejméně do 15. 1. 2021. Proto Úřad dospěl k názoru, že se jednalo o přestupek trvajícím po celou výše uvedenou dobu.

Úřad souhlasí s obviněnou, že k rozsahu požadované kapacity je nutné při vedení řízení přihlídnout. To učinil při stanovení výše pokuty.

Vyjádření obviněné pod bodem 3 – státní dozor jako podklad pro rozhodnutí

Podle obviněné je hlavním podkladem pro zahájení řízení o přestupku protokol ze dne 15. 1. 2020, č. j. UPDI-3524/19/ZA, sp. zn. STD008/19 o státním dozoru na dráze Děčín hl. n. – Telnice (dále jen „protokol o státním dozoru“). Cílem této kontroly bylo dodržování ustanovení § 23 zákona o dráhách. Dle obviněné jí Úřad bezdůvodně zatěžoval výkonem kontroly nad nezbytně nutným rámcem v rozporu s § 6 odst. 2 správního řádu. Dle jeho obsahu však Úřad zjišťoval technický stav dráhy, což není v jeho působnosti, a porušil tím čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod. Přestupkové řízení je tedy postaveno na nezákonně získaných poznacích, takže i postup Úřadu je nezákonný. Navíc v protokolu o státním dozoru se neuvádí porušení § 23b odst. 1 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách a dozor se uskutečnil před započítáním páchání přestupku.

Stanovisko Úřadu

Obviněná chybně dovozuje podklady pro rozhodnutí o přestupku, jelikož Úřad zjištění technického stavu dráhy na protokolu o státním dozoru nezakládá. Tento dozor byl vykonán v souvislosti s jiným podáním, které bylo Úřadu zasláno. Námitka ve věci údajného porušení zákona § 2 odst. 2 a 3 a § 6 odst. 2 správního řádu není důvodná.

Jedním z podkladů bylo místní šetření, které proběhlo na předmětné dráze dne 14. 5. 2020. Jeho výsledky jsou uvedeny v záznamu z místního šetření ze dne 14. 5. 2020 č. j. UPDI-2127/20/DV. Jeho závěry navíc potvrzuje i reportáž České televize události z 31. 5. 2020, kde stav trati potvrdil i oblastní ředitel Správy železnic. S těmito skutečnostmi byla obviněná seznámena v rámci souvisejících řízení.

Dalším podkladem pro řízení je žádost o schválení omezení podaná obviněnou. Ta v této žádosti potvrdila, že důvodem požadovaného omezení provozování dráhy je narušení provozuschopnosti dráhy s výhledem na její zrušení. Obviněná zde doslova uvádí, že *stavebnětechnický stav trati aktuálně neumožňuje přidělení kapacity dráhy, takovému postupu by nutně musela předcházet investiční činnost provozovatele dráhy, na kterou by musely být zajištěny finanční prostředky státního rozpočtu*. Z tohoto dokumentu též vyplývá, že na této dráze již ve skutečnosti k omezení provozování dráhy došlo.

Námitka, že řízení bylo zahájeno na základě nezákonně provedeného státního dozoru, není důvodná.

Vyjádření obviněné pod bodem 4 – veřejný zájem na ochranně veřejného majetku

Obviněná připomíná definici přestupku podle § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky a napadá

Úřad, že dospěl k závěru o spáchání přestupku, aniž by se zabýval jeho společenskou škodlivostí. Úřad nezohlednil, že k omezení provozování dráhy došlo za doby platnosti rozhodnutí Drážního úřadu a nesprávně aplikoval způsob ukončení jeho platnosti.

Úřad dále nezohlednil zákonem stanovené povinnosti obviněné v oblasti hospodárného nakládání se svěřenými finančními prostředky, konkrétně § 12a a § 17b zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve spojení s § 19 zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, které ukládají povinnost využívat majetek podniku účelně, hospodárně a efektivně k jeho podnikání. Úřad reálně požaduje zajištění provozuschopnosti a provozování dráhy, avšak pouze v minimálním rozsahu jízd ročně poté, co nebyla přes 10 let využívána vůbec, což je v rozporu s povinnostmi efektivního využití majetku. Podle obviněné je třeba posuzovat všechny okolnosti řešené věci.

Pokud by obviněná připustila teoretickou úvahu o svém možném nezákonném jednání, je třeba zvážit, že pokud byly naplněny formální znaky skutkové podstaty přestupku, musí být naplněny i znaky materiální, konkrétně společenská škodlivost činu. Obviněná zmiňuje rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 4. 2015, č. j. 7 As 63/2015–29, který uvádí, že „*Společenská nebezpečnost jednání, tedy materiální stránka přestupku, by nebyla naplněna, pokud by existovaly zvláštní okolnosti případu, jež by nebezpečnost předmětného jednání zásadním způsobem snižovaly.*“ Podle obviněné by v tomto případě byly zvláštními okolnostmi veřejný zájem na ochraně veřejného majetku a hospodárné nakládání s veřejnými finančními prostředky. Obviněná pak dokládá odkazy na články, že veřejný zájem na zprovoznění takovéto dráhy neexistuje.

Nad rámec uvedeného a ve vazbě na tvrzení Úřadu a jeho závěry obviněná předkládá, že veřejnost a média naopak považují vynakládání finančních prostředků na dlouhodobě nevyužívané tratě za mrhání veřejnými finančními prostředky, či provoz takových drah samosprávy vůbec nechtějí. Obviněná pak odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 7 As 63/2015, dle kterého není materiální stránka přestupku naplněna, pokud okolnosti případu jeho nebezpečnost zásadním způsobem snižují. Těmito okolnostmi může být význam dotčeného právem chráněného zájmu, způsob a okolnosti jeho provedení a jeho následky, okolnosti, za kterých byl přestupek spáchán, osoba pachatele či míra jeho zavinění. Veřejné zájmy na ochraně veřejného majetku a hospodárné nakládání s veřejnými finančními prostředky je dle obviněné natolik podstatné, že mohou být vzaty jako okolnosti vylučujících protiprávnost s ohledem na § 27 zákona o odpovědnosti za přestupky. Veškeré okolnosti je nutno posuzovat komplexně.

Společenská nebezpečnost a její míra musí být úměrná též rozsahu, či intenzitě zásahu do veřejným zájmem chráněného práva. Ten je minimální s ohledem na více jak 10 let absolutního nezájmu o jakýkoli provoz na řešené dráze. Dle obviněné nejsou naplněny ani formální znaky přestupku.

Obviněná pak ještě ve vyjádření Drážnímu úřadu ze dne 27. 11. 2020, č. j. 82036/2020-SŽ-GŘ-O25 (dále jen „vyjádření SŽ pro Drážní úřad“) uvádí, že ve věci jde o střet dílem snad protichůdných zákonných povinností, které má zajistit. Na jedné straně tu stojí povinnost zajistit údržbu dráhy dle ustanovení § 20 zákona o dráhách, povinnost údržby je přitom omezena účinky rozhodnutí dle ustanovení § 38 zákona o dráhách. Na druhé straně je zde zákonem zakotvený zájem na hospodárnosti nakládání s finančními prostředky. Tento střet nelze řešit dogmatickým trváním na povinnosti dle § 20 zákona o dráhách bez přihlédnutí k dalším okolnostem.

Stanovisko Úřadu

Jak bylo uvedeno výše, drážní doprava byla na předmětné dráze provozována ještě v letech 2013 – 2015. Tvrzení, že na dráze není 10 let zájem o její provoz, stejně jako že na dráze je zastavena veřejná osobní doprava, se nezakládá na pravdě. Podle údajů zveřejněných na internetových stránkách ZDOPRAVY.CZ vyplývá, že Ústecký kraj 2. 6. 2021 potvrdil, že objedná turistické vlaky

na trať, která je dlouhodobě mimo provoz (<https://zdopravy.cz/ustecky-kraj-objednal-vlak-y-na-kozi-drahu-chce-prvni-vlak-y-uz-na-podzim-83084/>), takže není pravda, že veřejný zájem na zprovoznění takovéto dráhy neexistuje.

Dále z námitek, podaných v řízení o žádosti o schválení omezení vyplynulo, že jak dopravce KŽC doprava s.r.o., tak obce Novosedlice a Telnice s omezením nesouhlasily a projevíly zájem o zprovoznění dráhy. Ze samotné žádosti o schválení omezení je patrné, že provozování dráhy bylo v té době již dlouhodobě omezeno. Z těchto důvodů nebylo možné případným žádostem o kapacitu vyhovět.

Úřad považuje námitku, že předpisy pro hospodaření s veřejnými prostředky lze nadřadit zákonem stanovené povinnosti zajišťovat provozuschopnost dráhy za nedůvodnou. Především zastavena byla pouze osobní doprava za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti a veřejná doprava za účelem přepravy věcí, a s ohledem na § 20 odst. 1 zákona o dráhách byla obviněná povinna provozuschopnost po celou dobu zajišťovat. Jak vyplývá ze stavu dráhy zjištěném při místním šetření a ze žádosti o schválení omezení, k průběžnému zajišťování provozuschopnosti nedocházelo. To pak způsobilo vysoký finanční požadavek na uvedení do provozuschopného stavu v současné době.

Pokud by obviněná skutečně měla zájem hospodařit s veřejnými prostředky, jak sama proklamuje, mohla navrhnout zrušení dráhy podle § 5 odst. 6 zákona o dráhách. Nebo mohla navrhnout změnu kategorie, jelikož předmětná dráha by vyhověla i podmínkám pro zařazení do kategorie dráha místní. Pro ní by pak podmínky zpoplatnění jejího užití mohly reálněji odrážet náklady na její údržbu. Nehospodárné investování veřejných prostředků není jediným způsobem řešení nezákonného stavu, navíc bylo způsobeno neplněním zákonných povinností při omezení provozování dráhy v omezeném rozsahu.

Na základě výše uvedeného není námitka obviněné, že s ohledem na § 27 zákona o odpovědnosti za přestupky lze její jednání, z důvodů jejích povinností při hospodaření s veřejnými prostředky, vyloučit jako protiprávní, důvodná. Stejně tak není důvodná námitka, že s ohledem na povinnosti uložené předpisy pro hospodaření s veřejnými prostředky, nebyla splněna materiální povaha společenské škodlivosti jednání obviněné.

Úřad souhlasí, že obviněná je povinna respektovat někdy i protichůdné požadavky předpisů. Dle názoru Úřadu nelze připustit výklad, že si sama stanoví hranici, které požadavky zákona o dráhách bude v rámci dodržení hospodárnosti respektovat a které nikoliv. Dle názoru Úřadu povinnost hospodárnosti nelze aplikovat jako výjimku z plnění zákonných povinností.

Úřad však částečně souhlasí s námitkou obviněné, že je třeba posoudit veškeré okolnosti. Proto význam zákonem chráněného zájmu, který byl přestupkem porušen, zohlednil při stanovení výše pokuty.

Vyjádření obviněné pod bodem 5

Obviněná kromě tohoto vyjádření odkazuje na svou argumentaci ve svých vyjádřeních ze dne 15. 1. 2021 ve věci sp. zn. RPK003/21 a pro Drážní úřad.

Vyjádření obviněné pod bodem 5 písm. A, a pod bodem 6 – zastavení veškeré dopravy

Obviněná nesouhlasí s výkladem Úřadu, že zastavena byla jen některá drážní doprava. Tím by doprava byla pouze omezena, navíc rozhodnutí Drážního úřadu hovoří již jen o zastavení veřejné drážní dopravy. Dle obviněné § 38 odst. 5 zákona o dráhách ve znění do 31. 3. 2017 nezná zastavení jen některé drážní dopravy, ale pouze pominutí veškeré přepravní potřeby. Pojem částečné zastavení dopravy pouze zavedl Úřad. Jelikož tento institut zákon nezná, nemohou s ním být spojeny právní účinky.

Stanovisko Úřadu

Ve výroku rozhodnutí Drážního úřadu je jednoznačně uvedeno, jaký druh dopravy se zastavuje. Podle § 73 odst. 2 správního řádu je pravomocné rozhodnutí závazné pro účastníky a pro všechny správní orgány. Pokud obviněná s rozhodnutím vydaným na základě její žádosti nesouhlasila, mohla podat odvolání. Navíc účastníci řízení předpokládali, že jde o zastavení pouze v rozsahu uvedeném ve výroku a jen do doby vzniku potřeby, a proto proti rozhodnutí nebrojili.

Změna předpisů pro vydávání licencí

Obviněná nesouhlasí s tvrzením Úřadu, že výklad uvedený v důvodové zprávě k zákonu č. 23/2000 Sb., kterým se měnil zákon č. 266/1994 Sb. s tím, že v té době byly vydávány licence na konkrétní dráhy. Tvrdí, že novela založená zákonem č. 103/2004 Sb., měla za cíl, jak je zřejmé z důvodové zprávy k bodům 3–9 a 12–17, oddělení tzv. licenčního řízení s žadateli o provozování drážní dopravy na dráze celostátní a na dráze regionální od následného řízení o přidělování kapacity dráhy. Cílem tedy nebylo, aby vydání licence na celostátní a regionální dráze nebylo vázáno na technický stav dráhy, jak tvrdí Úřad.

Stanovisko Úřadu

Ke změnám zákona o dráhách ohledně způsobu vydávání licencí dopravců Úřad uvádí, že směrnice 2001/13/ES novelizovala směrnici 95/18/ES o poskytování licencí železničním podnikům. Ta nově vložila do článku 4 odst. 5, podle kterého licence platí na celém území Společenství. Tuto směrnici transponovala Česká republika do zákona o dráhách zákonem č. 103/2004 Sb. s účinností k 1. 5. 2004 tak, že vložila nový § 34a. V jeho odst. 1 se uvádí, že licence k provozování drážní dopravy udělená úřadem členského státu Evropských společenství platí na území České republiky. Od účinnosti této novely je možné uznávat licenci vydanou pro celé společenství na celostátní a regionální dráze. Doporučením Komise 2004/358/EC ze 7. 4. 2004 pak Komise vydala její společný evropský formát. Doporučení pak bylo nahrazeno prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/171 o některých aspektech postupu vydávání licencí železničním podnikům, které též obsahuje vzor licenčního formuláře. Ani jeden ze vzorů neobsahuje konkrétní dráhy, na nichž je možno drážní dopravu provozovat. Každý z dopravců, který držel licenci vydanou po 1. 5. 2004, měl z hlediska licence přístup i na předmětnou dráhu. Úřad pro informaci prověřil licence společností Veolia Transport Morava a. s. (1364), Viamont Regio a. s. (1532), RAIL TRANSPORT, s. r. o. (1310), RETROLOK s. r. o. (1614) a SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a. s. (0908) vydané před 31. 3. 2017, které jsou k dispozici na internetových stránkách Evropské agentury pro železnice. V těchto licencích nejsou uvedeny konkrétní dráhy, na kterých byly platné. Licence se do roku 2017 vydávaly s platností na celostátní a regionální dráhu, které byly uznatelné i v ostatních státech EU. Kromě nich se vydávaly na vlečky, kde licence platila na konkrétní vlečce. V kontextu platnosti těchto předpisů bylo vydáno rozhodnutí Drážního úřadu i výklady uvedené ve zmíněných rozhodnutích Ministerstva dopravy. Tyto výklady vycházejí z důvodové zprávy k zákonu č. 23/2000 Sb., která váže obnovení drážní dopravy na vznik potřeby obnovit provozování drážní dopravy. To, že podle novější úpravy (od 1. 5. 2004) licence už platily na všechny dráhy bez ohledu na zastavení drážní dopravy, nic nemění na skutečnosti, že výjimka z povinnosti zajišťovat obsluhu dráhy zaniká. Zastavení drážní dopravy však výjimku ze zajištění provozuschopnosti neposkytuje vůbec.

Vyjádření obviněné pod bodem 5, písm. B a písm. E – „odklizení“ zastavení dopravy

Obviněná nesouhlasí s výkladem zániku pravomocného rozhodnutí v zákonem předem neurčeném okamžiku. Bylo-li správním řízením v roce 2010 prokázáno splnění podmínek a rozhodnuto o zastavení drážní dopravy, pak je takové rozhodnutí závazné a žádný právní předpis jeho závaznost nevylučuje. To, že právní úprava ustanovení § 38 zákona o dráhách nestanoví výslovně, jak postupovat při změně podmínek, nelze řešit k tíži obžalované. Odkaz na důvodovou zprávu není vzhledem ke změně předpisů relevantní, jelikož by musel vznik potřeby být osvědčen správním

řízením. Pod bodem 5, písm. E pak obviněná znovu opakuje, že o zrušení zastavení drážní dopravy musí též rozhodovat správní orgán.

Stanovisko Úřadu

Podle článku 10 odst. 1 směrnice 2012/34/EU se železničním podnikům udělí za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek právo na přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování všech druhů služeb nákladní železniční dopravy. Podle odst. 2 pak platí obdobná pravidla pro osobní dopravu (omezení vycházející z ochrany hospodářské vyváženosti a smlouvy o veřejných službách nejsou předmětem sporu). Vlastníku dráhy ukládá § 20 zákona o dráhách povinnost zajistit její provozuschopnost, provozovateli dráhy pak § 22 zákona o dráhách povinnost její provozování. Pokud má dojít z různých důvodů k dočasnému omezení její zásadní činnosti, tj. provozování dráhy, nemůže zpravidla výkon takové činnosti omezit sama a musí se obrátit na příslušný správní orgán. Takovým typickým příkladem může být omezení provozování dráhy na základě schválení plánu rozhodnutím Úřadu či právě zastavení drážní dopravy na základě rozhodnutí Drážního úřadu. Právě proto nejen může, ale dokonce musí umožnit provozování drážní dopravy na provozované dráze, pokud již netrvalí důvody, pro něž byla drážní doprava omezena či zastavena. Rozhodnutí o zastavení drážní dopravy podle § 38 zákona o dráhách je výjimkou z povinnosti zajistit provozování dráhy, která je však udělena pouze na dobu, kdy neexistuje přepravní potřeba provozování drážní dopravy. Pokud bychom připustili výklad obviněné, pak by po dobu požadavku na užití dráhy do doby pravomocného rozhodnutí drážního správního úřadu o zrušení zastavení drážní dopravy bylo dopravci upřeno právo na přístup k železniční infrastruktuře vycházející z článku 10 směrnice 2012/34/EU. Jen pro úplnost Úřad dodává, že v tomto případě je řízení o zrušení rozhodnutí Drážního úřadu vedeno od 30. 4. 2020.

I z těchto důvodů zákonodárce nezavedl do zákona institut rozhodování o zrušení zastavení drážní dopravy. Dle názoru Úřadu výjimka z provozování dráhy, udělená rozhodnutím Drážního úřadu, je podmíněna neexistencí požadavku na užití dráhy. Nejde tedy o jeho změnu, jak nesprávně tvrdí obviněná. Takovýto výklad potvrzuje jak důvodová zpráva, tak výklady Ministerstva dopravy. Obviněná byla účastníkem řízení o zastavení drážní dopravy, sama žádosti podávala a tyto výklady jí jsou tedy již několik let známy. S ohledem na tento výklad Správa železnic v roce 2013 veřejnou osobní drážní dopravu obnovila.

Možnost obnovení dopravy formou podání žádosti vychází z výkladu uvedeného v důvodové zprávě. Tento výklad zmínil i Drážní úřad v odůvodnění, kde se uvádí: *Rozhodnutí nevyklučuje obnovení veřejné drážní dopravy, pokud vznikne zájem dopravců na provozování drážní dopravy nebo vzniknou přepravní potřeby na dráze.* V odůvodnění se řízení o zrušení o omezení provozování drážní dopravy nezmiňuje, navíc zákon o dráhách ve znění účinných do 31. 3. 2017 takové řízení nikdy neznal. Výklad postavený na tom, že neexistence ustanovení zákona o obnovení dopravy rozhodnutím správního orgánu dokladuje „odklizení“ zastavení samotným vznikem potřeby užití dráhy, přijalo i ministerstvo dopravy ve výše uvedených rozhodnutích: *že zákon o dráhách sice stanoví, jakým způsobem dojde k zastavení drážní dopravy na dráze, v žádném svém ustanovení však již neřeší, zda a jak má být drážní doprava na dráze znovu obnovena. Odvolací orgán se proto domnívá, že drážní doprava je zastavena po tu dobu, po níž přetrvávají podmínky pro její zastavení.*

Vyjádření obviněné pod bodem 5, písm. C – provoz v letech 2015 - 2015

Obviněná k přidělu kapacity v letech 2013-2015 při zastavené drážní dopravě od roku 2010 uvádí, že rozhodnutí poskytnout kapacitu dopravci Rail system s. r. o. bylo ojedinělé a nevypovídá o běžné praxi. Nelze z něj usuzovat názor obviněné na výklad aplikace rozhodnutí Drážního úřadu.

Stanovisko Úřadu

Předcházející přidělení kapacity je nutno považovat za vypovídající a potvrzuje výklad Úřadu. Jednání, kdy některému dopravci přístup k infrastruktuře umožní, a jinému nikoliv, je navíc v rozporu s článkem 10 směrnice 2012/34/EU.

Vyjádření obviněné pod bodem 5, písm. D – povinnosti provozovatele dráhy při zastavení drážní dopravy

Obviněná namítá, že povinnosti vyplývající z § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách se na provozovatele dráhy vztahují v případě, kdy je tento realizuje za vlastníka, kterému je povinnost zákonem uložena § 20 odst. 1 a 2 zákona o dráhách. Povinnosti vlastníka dráhy omezuje § 38 odst. 5 věta třetí zákona o dráhách, která zmiňuje činnosti, které jsou součástí zajišťování provozuschopnosti a nejsou provozováním dráhy, podle obviněné např. činnosti kontroly a prohlídek, ale realizaci jiných činností nezmiňuje a nepředpokládá. Dle obviněné nelze přijmout k její tíži takovýto výklad.

Obviněná dále nesouhlasí s Úřadem uvedeným výkladem termínu „technické podmínky“ v odkazu na vyhlášku č. 177/1995 Sb., s tím, že tyto parametry mají vliv na technický stav dráhy. Podle obviněné jsou např. přípustná míra zatížení a konkrétní míra opotřebení dráhy projevem skutečného stavu, ve kterém se dráha nachází.

Stanovisko Úřadu

Úřad především konstatuje, že námitka ve věci povinnosti údržby, která je ukládána jak provozovateli dráhy, tak vlastníku, je pro toto řízení irelevantní, protože obviněná plní obě funkce. Ve věci ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách Úřad konstatuje, že toto ustanovení hovoří o provozování dráhy v omezeném rozsahu a nikoliv o udržování dráhy v omezeném rozsahu. Nelze přijmout výklad, že by § 38 odst. 5 zákona o dráhách zbavoval vlastníka resp. provozovatele dráhy povinností zajištění provozuschopnosti dráhy uložených v § 20 odst. 1 respektive § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách. Stejně tak nelze přijmout výklad, že provozovateli, respektive vlastníku dráhy vzniká povinnost pouze provádět zmíněné prohlídky bez ohledu na to, zda na základě výsledků těchto prohlídek je zajištěna provozuschopnost dráhy. Výklad v zákoně nepovažuje Úřad za natolik nejednoznačný, že by z něj povinnosti obviněné nebylo možno dovodit. I pokud by tomu tak bylo, k samotnému porušení zákona došlo i z důvodů nezastavení veškeré drážní dopravy a z důvodů jejího následného obnovení. Námitka ve věci údajného porušení § 69 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky není důvodná.

K námitce technických parametrů uvedených ve vyhlášce č. 177/1995 Sb. Úřad uvádí, že tento argument v tomto řízení nepoužil.

Vyjádření obviněné pod body 7 a 8 – omezení provozování dráhy při zastavené dopravě

Obviněná neměla důvod aplikovat omezení provozování dráhy podle § 23b a § 23c zákona o dráhách, jelikož postupovala v souladu s § 38 odst. 5 věty druhé a třetí zákona o dráhách, omezila realizaci některých činností. V tom případě je provozování dráhy omezeno podle § 38 zákona o dráhách, postup podle § 23b a § 23c zákona o dráhách je vyloučen a jeho nedodržení tedy není možné trestat.

Obviněná napadá, že Úřad uvedl v oznámení o zahájení řízení, že v rámci souvisejících správních řízení Úřad zjistil, že podezřelá v rozporu se zákonem o dráhách omezila provozování předmětné dráhy. Toto tvrzení je v rozporu s textem rozhodnutí v řízení RPK003/20, které uvádí, že v tomto řízení nemůže být tato věc řešena a posuzována. Dále je v rozporu se závěry protokolu o státním dozoru.

Stanovisko Úřadu

Jak dokázal Úřad v části II. tohoto rozhodnutí, na dráze nikdy nebyla zastavena jiná doprava, než veřejná osobní za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti ve smyslu § 2 a § 3 zákona č. 194/2010 Sb., zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a veřejná za účelem přepravy věcí. Zastavení na příslušné části dráhy pominulo přidělem kapacity v roce 2013 a požadavkem na kapacitu od 1. 5. 2020. I po dobu provozování dráhy v omezeném rozsahu byla obviněná povinna zajistit provozuschopnost. Úřad však v rámci souvisejících řízení zjistil, že kapacitu přidělit nelze, protože dráha je ve stavu, který nedovoluje její provozování. Obviněná fakticky provozování dráhy v rozporu s § 23b a § 23c zákona o dráhách omezila.

Výklad úřadu potvrdila sama obviněná podáním žádosti o schválení omezení, která zahrnovala i předmětnou dráhu. V ní obviněná zažádala o projednání návrhu plánu omezení provozování dráhy z důvodu narušení provozuschopnosti dráhy, žádost obsahovala i dráhy provozované v omezeném rozsahu. V žádosti doznala, že *jejich stavebnětechnický stav aktuálně neumožňuje přidělení kapacity dráhy, takovému postupu by nutně musela předcházet investiční činnost provozovatele dráhy*. Současně z žádosti vyplynulo, že v předcházejících letech bylo omezení provozování dráhy ze strany obviněné běžně zažitou praxí. Z žádosti o schválení omezení vyplývá, že obviněná si byla nezákonného stavu vědoma.

K námitce zjištění nezákonného omezení v souvisejícím řízení Úřad uvádí, že v oznámení o zahájení řízení nebylo uvedeno v rámci, ale v souvislosti s těmito řízeními. Jednalo se o řízení o přidělení kapacity a nikoliv o řízení přestupkové. K námitce protokolu o státním dozoru se Úřad vyjádřil ve svém stanovisku k námitkám pod bodem 3.

Vyjádření obviněné pod bodem 9 a 10 – shrnutí námitek a stížnost

Pod bodem 9 odviněná shrnuje, že na základě předložených podkladů doložila, že její postup byl zákonný a tvrzení Úřadu odporují reálnému stavu. Postup Úřadu je nutno považovat za neúspěšný, nevhodný, tudíž nezákonný k tíži obviněné. S obsahem oznámení zahájení řízení se obviněná neztotožňuje a požaduje jeho zastavení s odkazem na ustanovení § 86 odst. 1 písmeno a) zákona o odpovědnosti za přestupky. Obviněná jako součást vyjádření v souvislosti s obviněním z přestupku podala proti postupu Úřadu stížnost podle § 175 správního řádu.

Stanovisko Úřadu

Podle § 78 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky je Úřad povinen zahájit řízení o každém přestupku, který zjistí. Úřad prověřil veškeré námitky obviněné, dvě z nich částečně akceptoval a ostatní vyhodnotil jako bezdůvodné. Úřad po zvážení všech důkazů dospěl k závěru, že obviněná přestupek spáchala. Proto neexistuje důvod k zastavení řízení.

Ve věci bodu 10 podání byla obviněná vyrozuměna samostatným dopisem pod č. j. UPDI-1948/21/UM.

IV. Uložení správního trestu

V tomto případě obviněná naplnila znaky tohoto přestupku, uvedené v zákoně o dráhách, když nejpozději od 1. 5. 2020 nejméně do 15. 1. 2021 omezovala provozování regionální dráhy Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova v rozporu s uvedenými ustanoveními zákona o dráhách. Za přestupek podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách lze uložit podle § 51 odst. 10 písm. e) zákona o dráhách pokutu do 10 000 000 Kč.

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 se 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.

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.

Úřad se před uložením správního trestu zabýval tím, zda nedošlo k zániku odpovědnosti za přestupek. Jedná se o trvající přestupek podle § 8 zákona o odpovědnosti za přestupky, jehož znakem je jednání pachatele spočívající ve vyvolání a následném udržování protiprávního stavu. Podle § 30 odst. 1 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky činí v tomto případě promlčecí doba 3 roky, neboť jde o přestupek, za který zákon stanoví sazbu pokuty, jejíž horní hranice je vyšší než 100 000 Kč. Podle § 31 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky promlčecí doba počíná běžet u trvajícího přestupku dnem následujícím po dni, kdy došlo k odstranění protiprávního stavu. Úřad prokázal, že přestupek trval nejméně do 15. 1. 2021. Z tohoto důvodu se pro účely tohoto řízení považuje za odstranění protiprávního stavu den následující po posledním dni trvání přestupku, tj. 16. 1. 2021, promlčecí doba tedy neuplynula, k promlčení přestupku nedošlo a odpovědnost obviněné nezanikla. Úřad prokázal, že se obviněná dopustila tohoto přestupku, je za jeho spáchání odpovědná a proto ji uznal vinnou. Současně jednání obviněné není trestným činem.

Vzhledem k tomu, že obviněná je právnickou osobou, dospěl Úřad k závěru, že jiný druh správního trestu, než pokuta, není v daném případě s ohledem na okolnosti spáchání přestupku vhodný ani účelný a jiná sankce by neplnila výchovný účinek.

Při stanovení výše uložené pokuty přihlédl Úřad ke všem skutečnostem, zjištěním v řízení o přestupku. Zejména přihlédl podle § 37 až § 40 zákona o odpovědnosti za přestupky k povaze a závažnosti přestupku, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem, ke způsobu a okolnostem spáchání přestupku, k významu a rozsahu následků přestupku a k povaze pachatele.

V době spáchání přestupku byla KPT rail jediným Úřadu známým žadatelem o přidělení kapacity na předmětné dráze, protiprávní chování obviněné neovlivnilo jiné dopravce. Pácháním přestupku však došlo k odepření práva dopravce na přístup k železniční infrastruktuře KPT rail požadovala přidělení kapacity této dráhy, tj. od 1. 5. 2020 pouze ve víkendových a svátečních dnech, to jest na 39 dní v roce 2020 a na 46 dní v roce 2021. Při požadovaných osmi jízdách vlaku denně by se jednalo o celkem 680 samostatných jízd. Rozsah žádané kapacity je odrazem významu zákonem chráněného zájmu, který byl přestupkem porušen, a rozsahem následků přestupku. Ten nebyl nikterak značný, aby bylo možno hodnotit přestupek jako závažný. S ohledem na rozsah kapacity se Úřad přiklonil k spodní hranici zákonem stanovené částky.

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. 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.

Úřad při stanovení výše pokuty přihlédl k povaze činnosti a aktuálním majetkovým poměrům obviněné. Z informací uvedených na webových stránkách obviněné společnosti <https://www..cz/documents/50004227/50168475/V%C3%BDro%C4%8Dn%C3%AD+zpr%C3%A1va+2020/b6270120-09c7-4af6-94cd-1c5bc0b309d1> vyplývá, že obviněná společnost hospodařila v roce 2020 s majetkem v řádu miliard korun. Obviněná je hlavním a zdaleka největším českým provozovatelem železniční dopravní cesty, provozovatelem státem vlastněných drah v České republice, je zodpovědná i za jejich údržbu a modernizaci.

Úřad částečně přihlédl i k okolnosti spočívající v tom, že páčání přestupku bylo ovlivněno snahou o hospodárné nakládání s veřejnými finančními prostředky. Přestože Úřad trvá na dodržení povinnosti obviněné zajistit provozuschopnost dráhy, přiklonil se z tohoto důvodu k pokutě na spodní hranici zákonem stanovené částky. Naopak vzhledem ke zjištěným chybějícím částem přejezdových zařízení Úřad není přesvědčen, že došlo naplnění veřejného zájmu na ochraně veřejného majetku. Úřad uložil pokutu ve výši 50 000 Kč, tj. blízko spodní hranice sazby stanovené zákonem o dráhách. S ohledem na majetkové poměry obviněné nelze pokutu v této výši považovat za likvidační ani omezující. Pokuta uložená obviněné 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. Výše pokuty odpovídá rozhodovací praxi Úřadu v obdobných nebo shodných případech. Pokuta je splatná do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu.

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 uložil povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1.000 Kč podle § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb. Náklady řízení jsou splatné do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu.

Poučení

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. Ta se počítá ode dne následujícího po doručení stejnopisu písemného vyhotovení rozhodnutí. O rozkladu rozhoduje předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

Mgr. Tomáš Myslivec
vedoucí oddělení přístupu ke službám
odboru přístupu k dopravní infrastruktuře