



ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, jako rozkladový orgán podle § 3 a § 4 odst. 1 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve spojení s § 152 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“), rozhodl o rozkladu, který podala jediná účastnice řízení a zároveň obviněná, státní organizace Správa železnic, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, ze dne 30. 6. 2021, č. j. 118137/2021-SŽ-GR-O25 (dále jen „obviněná“ a „rozklad“), proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 18. 6. 2021, č. j.:UPDI-2107/21/UM, sp. zn. POK004/21, takto:

Podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, se rozklad zamítá a rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 18. 6. 2021, č. j.:UPDI-2107/21/UM, sp. zn. POK004/21, se potvrzuje.

Odůvodnění

I. Řízení v prvním stupni

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) zahájil řízení o přestupku oznámením ze dne 7. 4. 2021, č. j. UPDI-1160/21/UM. Obviněná se k oznámení vyjádřila dne 20. 4. 2021, č. j. 27689/2021-SŽ-GR-O25 (dále jen „vyjádření“).

Pod bodem 10 vyjádření byla zahrnuta údajná stížnost na postup Úřadu v této věci podle § 175 správního řádu. Úřad vyrozuměním ze dne 10. 6. 2021, č. j. UPDI-1948/21/UM, informoval obviněnou, že text uvedený pod bodem 10 nebyl vyhodnocen jako stížnost, ale jako vyjádření účastníka řízení podle § 36 odst. 1 a 2 správního řádu.

Dne 10. 6. 2021 Úřad vydal oznámení o ukončení dokazování, č. j. UPDI-1992/21/UM, obviněná svého práva vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí nevyužila.

Úřad následně obdržel nesouhlasné vyjádření obviněné ke způsobu vyřízení stížnosti ze dne 24. 6. 2021, č. j. 111894/2021-SŽ-GR-O25. Na toto nesouhlasné vyjádření obviněná též upozorňuje v rozkladu. Toto nesouhlasné stanovisko není součástí tohoto správního řízení a úřad jej bude vyřizovat samostatně.

Napadené rozhodnutí

Úřad vydal dne 18. 6. 2021 rozhodnutí č. j.:UPDI-2107/21/UM, sp. zn. POK004/21 (dále jen „napadené rozhodnutí“). Úřad v něm obviněnou uznal vinnou z přestupku podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, (dále jen „zákon o dráhách“), kterého se dopustila tím, že jako provozovatelka regionální dráhy Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova v rozporu s § 23b odst. 1 zákona o dráhách v období od 1. 5. 2020 do 15. 1. 2021 omezila provozování dráhy nikoliv na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu, a ani z důvodů uvedených § 23b odst. 1 písm. a) až c) zákona o dráhách, a v rozporu s § 23c odst. 3 zákona o dráhách, 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. Za to jí podle § 51 odst. 10 písm. e) zákona o dráhách

Úřad uložil pokutu ve výši 50 000 Kč a paušální částku náhrady nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.

II. Rozklad

Obviněná podala proti napadenému rozhodnutí rozklad ze dne 30. 6. 2021, č. j. 118137/2021-SŽ-GŘ-O25. Napadené rozhodnutí bylo obviněné doručeno dne 18. 6. 2021, poslední den lhůty pro podání rozkladu připadl na 7. 7. 2021. Rozklad byl podán dne 30. 6. 2021, jedná se tedy o včasný rozklad.

III. Přehled námitek

1. Úřad nesprávně vyložil pomnutí zastavení drážní dopravy
4. Obviněná se nevyjádřila ke stavu dráhy – nepravdivý údaj o trvání přestupku ve výroku
5. Obviněná je povinna hospodárně nakládat s veřejnými finančními prostředky
6. Přestupek za omezení provozování dráhy může spáchat provozovatel, provozuschopnost je odpovědností vlastníka.
7. Správní řízení bylo vedeno na základě zjištění státního dozoru, který byl vykonán v rozsahu mimo kompetence Úřadu.
8. Rozhodnutím Drážního úřadu byla zastavena veškerá doprava, protože zákon o dráhách nedovoluje zastavit pouze některou dopravu.
9. Zastavení drážní dopravy může pozbyt účinku pouze formou nového rozhodnutí.
10. Rozhodnutí Ministerstva dopravy není závazné a samo ministerstvo si nebylo jisto
11. Při provozování dráhy v omezeném rozsahu není nutno zajistit její provozuschopnost.
13. Úřad rozhodoval na základě informací z médií

IV. Podrobný popis námitek a jejich vypořádání

1. Nesprávný výklad pomnutí zastavení drážní dopravy – bod I. rozkladu

Námítka obviněné

Obviněná namítá, že Úřad v tomto řízení odhalil mezeru v aktuální právní úpravě týkající se § 38 odst. 5 zákona o dráhách a nahradil ji vlastním výkladem k tíži obviněné. Úřad účelově vyložil rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUCR-61631/10/Le ze dne 3. 12. 2010 (dále jen „rozhodnutí Drážního úřadu“) a pomnul jeho vlastnosti i obsah. Obviněná se s takovouto aplikací neztotožňuje a považuje ji za rozpornou s § 69 odst. 2 věta druhá zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), dle které v pochybnostech rozhodne správní orgán ve prospěch obviněného.

Důvodem pro vedení řízení je neexistence právní úpravy rušení rozhodnutí dle ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách, což Úřad řešil aplikací nesprávného výkladu Ministerstva dopravy v rámci odůvodnění rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 2. 12. 2011, č. j. 107/2011-130-SPR/1 (dále jen „rozhodnutí Ministerstva dopravy“). Úřad předpokládal pomnutí zastavení drážní dopravy, aniž by o tom bylo rozhodnuto ve správním řízení a založil na tom nezákonnost postupu obviněné. Úřad v rozporu s § 2 odst. 4 a § 3 správního řádu nezohlednil okolnosti ani nezjistil skutkový stav daného případu.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán především odkazuje na stanovisko Úřadu v částech nadepsaných *Ad c)* – *vznik přepravní potřeby a Vyjádření obviněné pod bodem 5, písm. B a písm. E* – „odklizení“ zastavení dopravy. Rozkladový orgán se pro svůj výklad neopřel pouze o výklad uvedený v rozhodnutí drážního správního Úřadu, jak uvádí obviněná, tedy o rozhodnutí Ministerstva dopravy, v řízení o zastavení drážní dopravy na celostátní dráze Aš - Aš státní hranice, jehož účastníkem byla i státní organizace Správa železnic. Výklad použitý Úřadem se opírá i o důvodovou zprávu k zákonu

č. 23/2000 Sb., kterým byl příslušný institut zastavení drážní dopravy do zákona o dráhách vložen. Stejný výklad pak sdílí i odborný komentář uvedený v knize Zákon o dráhách v úplném znění s komentářem / Jaroslav Soušek, Miroslav Stehlík, Kamil Watras. - 2. vyd. - Olomouc : ANAG, 2000. - 263 s.; ISBN 80-7263-038-5. Obdobný výklad zaujala i sama obviněná obnovením drážní dopravy v roce 2013 a podáním žádosti 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“). Rozkladový orgán vycházel i z eurokonformního výkladu § 22 zákona o dráhách s ohledem na právo dopravce na užití dráhy dle článku 10 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“). Úřad prověřil i rozsah zastavené dopravy uvedený v rozhodnutí Drážního úřadu a žádné pochybnosti ve smyslu § 69 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky mu nevznikly. Úřad zjistil skutkový stav a zohlednil i okolnosti případu při stanovení výše pokuty. Rozkladový orgán neshledal námitku obviněné za důvodnou.

2. Obsah podaných námitek – bod II. rozkladu

Námítka obviněné

Obviněná nebude opakovat jí v rámci řízení předložená tvrzení, přestože jsou stále platná, nebyla řádně vypořádána a měla by být rozkladovým orgánem posouzena. Soustředí se pouze na argumenty řešené Úřadem v napadeném rozhodnutí.

Stanovisko rozkladového orgánu

Po opětovném prověření všech námitek dospěl rozkladový orgán k názoru, že v napadeném rozhodnutí byly vypořádány všechny námítka obviněné. Dle § 82 odst. 2 správního řádu musí odvolání obsahovat údaje o tom, v čem je spatřován rozpor s právními předpisy. Z tohoto důvodu se rozkladový orgán nadále vyjádří pouze k námitkám uvedeným v rozkladu.

3. Absence číslování stránek – bod III. rozkladu

Námítka obviněné

Obviněná namítá, že v napadeném rozhodnutí nejsou číslovány stránky a není ani uveden jejich počet. Nelze zaručit finální podobu textu s ohledem na možnost provádět neoprávněné změny. Obviněná se může vyjádřit pouze k podobě textu, jak jí byl doručen. Takovýto stav neodpovídá běžné praxi a umožňuje značnou míru nejistoty.

Stanovisko rozkladového orgánu

K absenci číslování stran Úřad uvádí, že nezakládá neplatnost rozhodnutí. Rozhodnutí bylo ve formě elektronického dokumentu, bylo doručeno datovou schránkou a bylo opatřeno zaručeným elektronickým podpisem. Tím je zajištěna autentičnost dokumentu.

4. Nepravdivý údaj ve výroku o době nezákonného jednání – bod IV. rozkladu

Námítka obviněné

Obviněná napadá, že Úřad nepravdivě uvedl ve výroku odkaz na její vyjádření 3923/2021/SŽ-GR-O25 ze dne 15. 1. 2021 v němž údajně měla potvrdit, že ode dne 14. 5. 2020 nedošlo na této dráze k žádným změnám. Ve svém vyjádření z 15. 1. 2021 však obviněná uvedla, že s ohledem na trvající platnost rozhodnutí Drážního úřadu ani ke změnám dojít nemohlo. Dále obviněná vyjádřila záměr přidělit kapacitu po „odklizení“ rozhodnutí, pokud by však dostupná kapacita dráhy existovala. Obviněná se tedy uvedeným textem nevyjadřovala k provozuschopnosti dráhy, ale k tomu, že je vázána rozhodnutím Drážního úřadu. Obviněná napadá, že text výroku neodpovídá skutečnosti a požaduje jeho odstranění. Není tedy zřejmá doba trvání nezákonného jednání.

Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce, obviněné, že ve výroku je nesprávně uvedeno její vyjádření, rozkladový orgán uvádí, že Úřad vyzval zástupce obviněné, aby: „*dále sdělili, zda došlo od doby výkonu místního šetření Úřadem na místě, tj. od 14. května 2020 k takovým změnám stavu předmětné dráhy, které by měly vliv na přidělení její kapacity*“. Obviněná odpověděla, že „*nemáme informace, že by pravomocné rozhodnutí Drážního úřadu sp. zn. OU-JOU0039/10, č. j. DUCR-61631/10/Le ze dne 3. 12. 2010 bylo zrušeno, či jiným zákonným způsobem nahrazeno, či odklizeno a pro uvedené tak ani nemohla dojít ke změnám, jak je dotazováno*.“ V zápise z citovaného šetření je mimo jiné uvedeno, 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.* Vyjádření obviněné tedy konstatuje, že existovaly zákonné důvody, pro které **nemohla provést změny stavu dráhy**, které by zajistily její provozuschopnost a tím pádem umožnily přidělení její kapacity. Tomu odpovídá i text výroku č. I napadeného rozhodnutí, že obviněná potvrdila, že **nedošlo na této dráze k žádným změnám**.

Navíc v závěru svého vyjádření obviněná vyjadřuje své odhodlání kapacitu po „odklizení“, či nahrazení rozhodnutí Drážního úřadu přidělit za podmínky, *existovala-li by dostupná kapacita dráhy*. Tato věta neříká, že samotným „odklizením“ či nahrazením rozhodnutí Drážního úřadu kapacita vznikne a bude moci být přidělena. Na základě výše uvedeného rozkladový orgán námitku obviněné zamítá.

5. Povinnost hospodárného nakládání finančními prostředky – bod V. rozkladu

Námítka obviněné

Jednání obviněné je determinováno zákony č. 77/2002 Sb., a č. 77/1997 Sb. jako zvláštními právními předpisy, z nichž vyplývá povinnost hospodárného nakládání s veřejnými finančními prostředky. Na úvaze obviněné není, zda některé činnosti, které nemá uloženy, co by zákonnou povinností, realizovat bude, či nikoli, jelikož je povinna postupovat maximálně efektivně a hospodárně. Obviněná jednala v souladu s výše uvedenými předpisy, a nikoliv dle svého uvážení.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán nesouhlasí s názorem obviněné, že zajištění provozuschopnosti dráhy nebylo uloženo jako zákonná povinnost. Zajištění provozuschopnosti dráhy je uloženo § 20 odst. 1 a § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách a výjimky z těchto ustanovení v tomto případě, jak dokázáno v napadeném rozhodnutí, aplikovat nelze. Obviněnou zmíněné předpisy nemohou být této povinnosti nadřazeny. Provozování dráhy a zajištění provozuschopnosti při aplikaci cenových předpisů bude vždy ztrátové. Zákonná úprava nedává provozovateli dráhy prostor k uvážení, aby stanovil hranici, kdy je provozování dráhy ještě efektivní. Pokud provozování dráhy dle obviněné efektivní nebylo, mohla požádat Ministerstvo dopravy o zahájení řízení o zrušení této dráhy. To však obviněná neučinila. Námitka obviněné není důvodná.

Rozkladový orgán pro informaci upozorňuje, že předmětem tohoto řízení je jednání obviněné v době páchání přestupku, tedy od 1. 5. 2020. Na předchozí období Úřad pohlíží pouze s ohledem na posouzení trvání účinnosti rozhodnutí Drážního úřadu a na dnes potřebné finanční prostředky k obnovení provozuschopnosti.

K tvrzené efektivitě a hospodárnosti rozkladový orgán uvádí, že z poskytnutých informací podle zákona č. 106/1999 Sb. na www.spravazeleznic.cz a z www.hlidacstatu.cz vyplývá, že ačkoliv jen na odboru právních činností zaměstnává obviněná 13 právníků, využívá služeb řady advokátních kanceláří. Za tyto služby od roku 2016 dosud vynaložila částku blízkou se 100 000 000 Kč. Takováto

částka je srovnatelná s náklady na opravné práce v úseku Děčín – Telnice, o jejíž schválení ve výši cca 50 milionů korun, hodlá podle mluvčí Správy železnic obviněná požádat Centrální komisi Ministerstva dopravy.

6. Povinnosti provozovatele a vlastníka dráhy – bod VI. rozkladu

Námítky obviněné

Obviněná namítá, že Úřad nerozlišuje mezi povinnostmi provozovatele dráhy a povinnostmi vlastníka dráhy. Přestupku dle ustanovení § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách se může dopustit jen provozovatel dráhy, kdežto zajistit provozuschopnost dráhy je dle § 20 odst. 1 zákona o dráhách povinností vlastníka dráhy.

Pokud na dráze nebyla zajištěna provozuschopnost jako důvod pro nepřidělení kapacity, pak za to Úřad nemůže trestat podle § 51 odst. 4 zákona o dráhách provozovatele dráhy. Ustanovení § 23b a násl. zákona o dráhách se týká omezení provozování dráhy, tedy činností s ohledem na § 2 odst. 3 zákona o dráhách, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Omezení provozování dráhy nevychází z technického stavu dráhy zaručujícího její bezpečné a plynulé provozování ve smyslu § 2 odst. 2 zákona o dráhách. Provozovatel dráhy není zákonem zmocněn zjišťovat technický stav dráhy. Za domněle neplnění povinností v souvislosti s provozuschopností dráhy má být sankcionován provozovatel dráhy, který za provozuschopnost dle platného práva neodpovídá.

Obviněná dále napadá, že Úřad není zákonem zmocněn zjišťovat technický stav dráhy.

Stanovisko rozkladového orgánu

Povinnost zajištění provozuschopnosti dráhy je uložena nejen § 20 odst. 1 zákona o dráhách vlastníkovi, ale též podle § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách je povinnost provádění údržby a oprav uložena provozovateli dráhy. Obviněná vykovává funkci jak vlastníka, tak provozovatele i přidělce. Už jenom z těchto důvodů rozkladový orgán námitku zamítl.

Ustanovení § 23b zákona o dráhách předepisuje podmínky, za kterých lze provozování dráhy omezit. Tyto podmínky mimo jiné stanovují postupy provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy, tedy zajišťováním provozuschopnosti. Následkem těchto činností pak obsluha dráhy zajistí omezení nebo zastavení drážní dopravy, tedy nedovolí jízdu vlaků. V tomto případě obviněná postupovala obdobně. Vzhledem ke stavu dráhy nebylo možné už dráhu obsluhovat, takže obviněná provozování dráhy pozastavila a zajistila zamítání žádostí o přiděl kapacity. Omezení provozování dráhy je nutno chápat z pohledu dopravce, kterému zde bylo upřeno právo na přiděl kapacity, protože dráha nebyla provozována.

Ve vztahu oprávněnosti Úřadu zjišťovat technický stav dráhy rozkladový orgán uvádí, že Úřad je kompetentní posuzovat soulad omezení provozování dráhy podle § 23b a § 23c se zákonem o dráhách. Z tohoto důvodu musí být schopen posoudit, zda došlo k omezení jejího provozování tím, že zde je propad podloží a zvlnění kolejí, a že zde došlo k poškození a vypnutí přejezdových zabezpečovacích zařízení a chybějí břevna závor a výstražníky. Dále Úřad uvádí, že místní šetření, které provedl, nebylo kontrolou, resp. státním dozorem ve smyslu zákona o dráhách. Podle § 50 odst. 2 správního řádu opatřuje správní orgán podklady pro vydání rozhodnutí. Podle § 50 odst. 3 správního řádu je správní orgán povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. Informace o provozuschopnosti dráhy je nezbytným důkazem pro vydání rozhodnutí. I z tohoto důvodu rozkladový orgán námitku zamítá.

7. Neoprávněně vykonaný státní dozor – bod VII. rozkladu

Námítky obviněné

Obviněná napadá, že technický stav dráhy ověřil Úřad státním dozorem, jehož výsledek je zanesen do protokolu 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“). To obviněná namítala již ve svém podání ze dne 20. 4. 2021. Předmětem kontroly bylo dodržování ustanovení § 23 zákona o dráhách. Úřad realizoval státní dozor v rozsahu své působnosti stanovené § 58 odst. 1 zákona o dráhách. Výkonem tohoto dozoru však Úřad reálně zatěžoval obviněnou nad nezbytně nutný rámec. V úseku Děčín hl. nádraží - Telnice byl dozor vykonán formou fyzické kontroly stavu trati zkušební jízdou motorovým univerzálním vozíkem. Kontrolním zjištěním byla skutečnost, že vzhledem k technickému stavu uvedená dráha nemá žádnou využitelnou průjezdnost, tedy není zde kapacita. Ze skutečnosti, že Úřad poté zjištění postoupil s ohledem na své kompetence Drážnímu úřadu, vyplývá, že ve skutečnosti zjišťoval okolnosti, které nejsou v jeho působnosti. Postupoval tedy v rozporu s čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod. Závěry z takového státního dozoru jsou pak dle obviněné zcela bezpředmětné a nelze na jejich základě zahájit a vést správní řízení o přestupku. Uvedené námítky v napadeném rozhodnutí nevypořádal. Navíc v protokolu o státním dozoru není uvedeno, že obviněná nezákonně omezila provozování dráhy.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán zde především poukazuje na napadené rozhodnutí, a to jeho kapitolu nadepsanou „*Vyjádření obviněné pod bodem 3 – státní dozor jako podklad pro rozhodnutí.*“ Zde je uvedeno, že *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. Námítka ve věci údajného porušení zákona § 2 odst. 2 a 3 a § 6 odst. 2 správního řádu není důvodná.* Dále v této části rozhodnutí Úřad popisuje podklady, na základě kterých řízení vedl. Tvzení obviněné, že Úřad námítku z jejího vyjádření nevypořádal, se nezakládá na pravdě.

Dle názoru rozkladového orgánu podle § 82 odst. 2 správního řádu odvolání musí obsahovat údaje o tom, v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Pojem „předcházelo“ se zde vztahuje k řízení, v němž je vydáno rozhodnutí a nikoliv ke státnímu dozoru, jehož výsledky nebyly podkladem pro toto řízení. Rozkladový orgán tedy dospěl k názoru, že tato námítka obviněné není přípustná.

8. Zastavení pouze některé dopravy – bod VIII., XI. a XII. rozkladu

Námítky obviněné

Obviněná namítá, že ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách hovoří o zastavení drážní dopravy a nedovoluje její částečné zastavení. Proto drážní správní úřad nemůže a nikdy nemohl rozhodnout o částečném zastavení drážní dopravy.

Úřad z rozhodnutí Drážního úřadu z roku 2010 účelově vybírá pasáže, které se mu hodí. Úřad jej musí posuzovat komplexně a zjistit skutečný stav věci, o kterém nejsou důvodné pochybnosti. Lze analogicky poukázat na problematiku § 23c odst. 2 věta druhá zákona o dráhách, která byla nově doplněna poslední novelou, aby bylo umožněno vydat rozhodnutí i co do jen části návrhu. Takový postup § 38 odst. 5 zákona o dráhách nedovoluje. Rozhodnutí Drážního úřadu nelze aplikovat výhradně k tíži obviněné.

Obviněná dále pod bodem XII. namítá, že v rozhodnutí Drážního úřadu není výslovně uvedeno vyloučení aplikace ustanovení § 23b odst. 3 zákona o dráhách ve znění do 31. 3. 2017, respektive

§ 38 odst. 5 zákona o dráhách. Není tam tedy uvedeno, že dráhu v omezeném rozsahu provozovat nelze.

Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad uvedenou námitku vypořádal v napadeném rozhodnutí v části nadepsané *Ad a) - druhy dopravy zastavené rozhodnutím Drážního úřadu*. Ve výroku rozhodnutí Drážního úřadu je uvedeno „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 výtopny Novosedlice.

Úřad Rozhodnutí Drážního úřadu posoudil komplexně a zjistil skutečný stav věci, výrok však hovoří jednoznačně. V rozhodnutí se navíc nehovoří o neveřejné dopravě. Ustanovení § 24 zákona o dráhách přitom rozlišuje dopravu veřejnou a neveřejnou. Rozhodnutí není aplikováno k tíži obviněné.

Výkladem nelze rozsah výroku rozhodnutí Drážního úřadu rozšiřovat v neprospěch dopravců. V uvedeném řízení bylo kromě obviněné dalších 53 účastníků správního řízení. Ti předpokládali, že jde pouze o zastavení dopravy pro zajištění dopravní obslužnosti. Proto žádný z účastníků nevzněl námitky. I proto nelze s odstupem konstatovat, že rozhodnutím byla zastavena veškerá drážní doprava.

Pokud byl dle názoru obviněné výrok napsán v rozporu se zákonem, mohla se proti němu odvolat. Obviněná byla v tomto řízení účastnicí a proti rozhodnutí se neodvolala, byla tedy s výrokem srozuměna. Dle názoru rozkladového orgánu text výroku hovoří jednoznačně. Proto rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitku zamítne.

K námitce obviněné, že v rozhodnutí Drážního úřadu není uvedeno, že dráhu nelze provozovat v omezeném rozsahu Úřad uvádí, že takováto skutečnost vycházela ze zákona a uvedena v rozhodnutí být nemusela. Zastavením veřejné osobní dopravy pro zajištění dopravní obslužnosti tehdy obviněná patrně sledovala úspory spojené zejména s uzamčením prostor pro cestující ve stanicích, pozastavením jejich úklidu (např. sněhu) a osvětlování. Tyto činnosti by pak v případě přidělení kapacity byly provedeny až s ohledem na konkrétní potřebu.

9. Pozbytí účinků rozhodnutí Drážního úřadu – body IX., X., XIII. a XVII rozkladu

Námitky obviněné

Obviněná nesouhlasí s názorem Úřadu, že zastavení drážní dopravy trvá pouze po dobu, po kterou nevzniká potřeba využití dráhy, jelikož právní úprava nic takového neobsahuje a ani neobsahovala. V rozhodnutí Drážního úřadu se uvádí, že je vydáno na dobu neurčitou, což vylučuje jiné formy jeho „odklizení“ než jeho zrušení. S tím se Úřad nevypořádal. Úřad nesprávně tvrdí, že obviněná měla „ukončit provozování drážní dopravy“, jelikož to rozhodnutí Drážního úřadu a ani právní úprava neumožňují. Napadené rozhodnutí je založeno jen na domněnkách a pochybnostech a tím je v rozporu s § 69 odst. 2 věta druhá zákona o odpovědnosti za přestupky.

Obviněná opětovně namítá, že rozhodnutí Drážního úřadu bylo vydáno na dobu neurčitou. Výklad o jeho odstranění vyslovený v citovaných komentářích, důvodové zprávě a více než 10 let zastávaných výkladech drážních správních úřadů je ryze účelový. Navíc § 38 odst. 5 zákona o dráhách nehovoří o částečném zastavení drážní dopravy.

Aby pozbyl účinek rozhodnutí Drážního úřadu, musely by to jednak umožňovat podmínky správního rozhodnutí a musel by být takový postup předvídan právní úpravou. Pokud pak Úřad hovoří nad to

o zániku práva dráhu provozovat omezeně, musel by zákonně doložit, kdy toto právo reálně zaniká. Okamžik zániku práva nelze dovodit po 11 letech a pro domnělý zánik tohoto práva reálně ukládat sankce. Neexistuje-li povinnost v platném právu, je sankce Úřadu zcela bez jakéhokoli opodstatnění.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán především odkazuje na svoje vyjádření pod bodem 1 tohoto rozhodnutí a na napadené rozhodnutí v částech nadepsaných *Ad c) – vznik přepravní potřeby a Vyjádření obviněné pod bodem 5, písm. B a písm. E* – „odklizení“ zastavení dopravy. Dle názoru rozkladového orgánu informace, že se rozhodnutí vydává na dobu neurčitou uvedená v rozhodnutí Drážního úřadu, neznamená, že musí být zrušeno jiným rozhodnutím. V době vydání rozhodnutí byl znám výklad z výše citované odborné literatury, ze kterého vycházelo Ministerstvo dopravy ve svém rozhodnutí ze dne 2. 12. 2011, č. j. 107/2011-130-SPR/1.

Rozkladový orgán v této souvislosti upozorňuje na větu uvedenou v odůvodnění rozhodnutí Drážního úřadu v následujícím znění: *Rozhodnutí nevylučuje obnovení veřejné drážní dopravy, pokud vznikne zájem dopravců na provozování drážní dopravy nebo vzniknou přepravní potřeby na dráze.* Uvedenou větou Drážní úřad naznačil výklad, že v případě vzniku přepravní potřeby k obnovení veřejné drážní dopravy dojde. Pokud by předpokládal, že bude nutno vést nové řízení, upozornil by na možnost podání žádosti a vedení řízení v této věci.

Úřad v napadeném rozhodnutí netvrdil, že obviněná měla „ukončit provozování drážní dopravy“. Pokud touto námitkou měla obviněná na mysli ukončení zastavení drážní dopravy, tak k tomu skutečně v roce 2013 přidělením kapacity došlo. Od té doby nebylo vydáno žádné rozhodnutí o zastavení drážní dopravy. V té době ještě obviněná zastávala stejný výklad, jako dnes Úřad. Ten zastávala také při podávání žádosti č. j. 50000/2017-SŽDC-GR-011 ze dne 19. 12. 2017 o projednání změny v plánu dlouhodobých výluk na neprovozovaných tratích.

Výklad o pravidlech obnovení drážní dopravy, který byl použit při vydání rozhodnutí Drážního úřadu, není možné s odstupem času měnit. Rozhodnutí Drážního úřadu udělilo obviněné výjimku z povinnosti provozovat dráhu pouze na dobu neexistence zájmu o provozování drážní dopravy a přepravní potřeby. Ta byla ukončena v roce 2013, kdy rozhodnutí Drážního úřadu pozbylo účinku. Výkladem nelze měnit dobu účinku výjimky v neprospěch dopravců. V uvedeném řízení bylo kromě obviněné dalších 53 účastníků správního řízení. Ti předpokládali, že jde pouze o zastavení dopravy do doby požádání o kapacitu. Proto žádný z účastníků nevznášel námitky.

Ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách je nutno vykládat eurokonformně s ohledem na článek 10 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, dle kterého *železničním podnikům se za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek udělí právo na přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování osobní železniční dopravy.* (omezení práva dle čl. 11 směrnice 2012/34/EU není pro tento případ relevantní). V platném národním právu je povinnost obviněné zajistit provozuschopnost dráhy a provozování dráhy, pokud existuje přepravní potřeba, uložena v § 20 odst. 1, § 22 odst. 1 písm. a) a § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách. Pokud je dráha provozována, musí na ní být disponibilní kapacita. Podle § 34 odst. 4 zákona o dráhách přidělec požadovaný díl kapacity dráhy přidělí, je-li tento díl dostupný a jsou-li splněny podmínky pro jeho přidělení podle prohlášení o dráze. Z něj vyplývá povinnost přidělcem přidělit kapacitu. V tomto případě v prohlášení o dráze nebyly uvedeny důvody, pro které by kapacita přidělena být nemohla. Ustanovení § 23 odst. 1 zákona o dráhách pak ukládá provozovateli dráhy povinnost umožnit dopravcům využití přidělené kapacity dráhy. V případě nedostatku kapacity by došlo k přetížení dráhy a provozovatel by jej musel řešit podle § 23 odst. 5 zákona o dráhách. Z uvedeného vyplývá, že právo na užití dráhy je transponováno i do předpisů České republiky. Uvedená ustanovení jednoznačně dokazují, že výjimku z této povinnosti dovoluje pouze § 23b zákona o dráhách za podmínek v něm stanovených. Ty v tomto případě splněny nebyly. Ustanovení § 38 odst. 5 dovoluje

výjimku z provozování dráhy pouze při neexistenci přepravní potřeby. Pokud by ji dovolovalo déle, došlo by k omezení práv dopravce v rozporu s článkem 10 směrnice 2012/34/EU. Tento výklad potvrzuje i výklad uvedený v rozhodnutí Ministerstva dopravy, výklady v důvodově zprávě i v citované odborné literatuře.

Naopak při použití výkladu obviněné zastavení drážní dopravy omezuje práva dopravců. K tomu došlo i v tomto případě minimálně po dobu páčání tohoto přestupku. To, že po dobu zastavení drážní dopravy může dojít k diskriminaci dopravců, zákonodárce nepředpokládal. Proto svěřil rozhodování o zastavení drážní dopravy drážnímu správnímu úřadu. Jinak by s ohledem na požadavek článku 55 odst. 1 směrnice 2012/34/EU na zřízení jediného vnitrostátního regulačního subjektu pro železniční odvětví musel svěřit rozhodování dle § 38 odst. 5 zákona o dráhách Úřadu.

Úřad nemůže akceptovat výklad obviněné, že zastavením drážní dopravy vzhledem k neexistenci zákonného institutu zrušení tohoto zastavení, nebude možné na dráze v rozporu s článkem 10 směrnice 2012/34/EU provozovat drážní dopravu do doby změny zákonné úpravy. Stejně tak Úřad nemůže akceptovat postup obviněné, že při údajném zastavení drážní dopravy v některých případech kapacitu přidělovat bude a v jiných případech nikoliv. Takový postup je v rozporu se zde uvedeným ustanovením směrnice.

Úřad prověřil i rozsah zastavené dopravy uvedený v rozhodnutí Drážního úřadu a žádné pochybnosti ve smyslu § 69 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky mu nevznikly. Z toho důvodu rozkladový orgán dospěl k názoru, že námitky obviněné nejsou důvodné.

10. Neaplikovatelnost rozhodnutí Ministerstva dopravy – bod XIV. a XXI. rozkladu

Námitky obviněné

Obviněná namítá, že odůvodnění správního rozhodnutí Ministerstva dopravy není závazné. Jednak proto, že proti odůvodnění se nelze odvolat a jednak šlo o rozhodnutí druhostupňové, proti němuž se nelze odvolat s ohledem na § 82 odst. 1 správního řádu. Úřad nesprávně tvrdil, že obviněná je vázána odůvodněním rozhodnutí z roku 2011. Odůvodnění v rozhodnutí Ministerstva dopravy bylo uvozeno slovy „domníváme se“, takže nešlo o jistotu, na jejímž základě je možno shledat subjekt vinným. Úřad tedy měl pochybnosti, které měly být dle § 69 zákona o odpovědnosti za přestupky být přičteny k dobru obviněné. Pokud Ministerstvo dopravy připustilo mezeru v úpravě, nelze ji zneužít a uložit sankci.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán především konstatuje, že předmětem rozhodování Ministerstva dopravy bylo posouzení odvolání Karlovarského kraje jako objednavatele veřejné dopravy proti rozhodnutí Drážního úřadu, kterým tento vyhověl žádosti obviněné a zastavil drážní dopravu na trati Aš – Aš státní hranice. Karlovarský kraj prohlašoval, že na předmětné dráze přepravní potřeba nepominula a že se v budoucnosti chystá její obnovení. Ministerstvo dopravy v rozhodnutí potvrdilo, že v době vedení správního řízení přepravní potřeba neexistovala. Kraj zde vznášel obavy, že po zastavení drážní dopravy nebude možné dopravu obnovit. Ministerstvo dopravy uvedlo, že existenci přepravní potřeby lze prokázat kromě žádosti o kapacitu i objednávkami veřejné dopravy. Kraj dále namítal, že zastavit drážní dopravu lze maximálně na období jednoho roku. Ministerstvo v tomto rozhodnutí citovanými argumenty vyvracelo námitky kraje, že nejsou splněny podmínky zastavení drážní dopravy. Pokud by tedy argumenty Ministerstva dopravy nebyly zákonné, muselo by rozhodnutí Drážního úřadu zrušit a obviněné by nebylo vyhověno.

K uvedené citaci, že se Ministerstvo dopravy domnívá, rozkladový orgán konstatuje následující. Odůvodnění Ministerstva dopravy je mnohem rozsáhlejší. Je v něm mimo jiné uvedeno:

Rozhodnutí o zastavení drážní dopravy v žádném případě nebrání dopravci, aby požádal o přidělení kapacity dopravní cesty. 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:

Zde následuje citace z rozhodnutí z 9. 8. 2011, která obsahuje výraz *domnívá se*. Odůvodnění pak obsahuje další tvrzení, která v sobě neobsahují žádné výrazy pochybností o správnosti použitého výkladu.

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.

Důsledky spojené s rozhodnutím o zastavení drážní dopravy souvisí s oprávněním provozovatele dráhy provozovat v takovém případě dráhu v omezeném rozsahu podle ustanovení § 23b odst. 3 zákona o dráhách. Příмым důsledkem omezeného provozování dráhy je přitom v podstatě pouze možnost nahradit obchůzku trati kontrolní jízdou ve smyslu ustanovení vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů. Z povahy zastavení drážní dopravy dále vyplývá skutečnost, že na dráze, kde není drážní doprava provozována, nebude ani zajišťována obsluha dráhy a organizována drážní doprava. Vlastník dráhy a její provozovatel jsou nicméně povinni i v případě, že je dráha provozována v omezeném rozsahu, zajišťovat takový stav, aby mohla být drážní doprava na předmětné dráze opět neprodleně obnovena.

Dle názoru rozkladového orgánu odůvodnění Ministerstva dopravy, které je současně gestorem zákona o dráhách, bylo naprosto jednoznačné a výrazem *domnívá se* vyjadřovalo svůj právní názor.

Současně rozkladový orgán trvá na tom, že v průběhu zastavení drážní dopravy není možné výklad, na jehož základě bylo možno dočasnou výjimku z povinností provozovateli dráhy udělit, měnit takovým způsobem, že tato výjimka bude platit při novém výkladu trvale a odebere dopravci právo na užití dráhy. Rozkladový orgán souhlasí s názorem obviněné, že uvedený výklad je 10 let starý. Předmětná právní úprava se však nezměnila jinak, než že ustanovení současného § 38 odst. 5 zákona o dráhách bylo ve stejném znění obsaženo v § 23b odst. 3 zákona o dráhách účinného do 31. 3. 2017. Změnilo se pouze to, že tehdy byl výklad ve prospěch obviněné tím, že umožnil zastavit drážní dopravu, aniž by byly podávány námitky ze strany účastníků. Dnes je v její neprospěch. Z ustanovení § 38 zákona o dráhách jednoznačně vyplývá dočasnost omezení i zastavení drážní dopravy. Pokud byla drážní doprava zastavena na dobu neurčitou, neznamená to, že byla zastavena navždy. Jakmile se totiž změní situace a opět existuje zájem dopravce na jejím provozování a vznikne přepravní potřeba na dráze, pominou důvody pro zastavení drážní dopravy. Pojem na dobu neurčitou tedy znamená právě po dobu, po níž neexistuje zájem dopravců na provozování drážní dopravy a po níž pominula přepravní potřeba na dráze. Předem totiž není známo, kdy budou mít dopravci zájem a kdy tedy vznikne dopravní potřeba. Právě z toho, že jde o opatření dočasné, vyplývá, že žádná mezera v § 38 zákona o dráhách není. Zákon totiž neobsahuje úpravu vydat rozhodnutí při změně okolností, neboť takový postup by byl s ohledem na dočasnost zastavení drážní dopravy zcela nadbytečný. Proto ani žádný správní orgán nemá pravomoc rozhodovat o tom, že se ukončuje zastavení drážní dopravy, pokud odpadnou důvody, pro něž byla drážní doprava zastavena. Neexistuje tedy důvod, proč by tento výklad měl být změněn.

Rozkladový orgán souhlasí, že odůvodnění rozhodnutí Ministerstva dopravy není závazné. Rozkladový orgán se s ohledem na další výše uvedené skutečnosti a právní předpisy, které tomuto výkladu nasvědčují, s tímto výkladem ztotožnil. Z těchto důvodů rozkladový orgán námitky obviněné zamítá.

11. Povinnosti při provozování dráhy v omezeném rozsahu – bod XV. rozkladu

Námítky obviněné

Obviněná nesouhlasí s názorem Úřadu o rozsahu činností při provozování dráhy v omezeném rozsahu. Dle názoru obviněné provozovatel dráhy v rámci omezeného provozování dráhy zajistí pouze pravidelné prohlídky a kontrolu stanovených technických parametrů součástí dráhy a jiné činnosti není třeba vykonávat. Obviněná odkazuje na definici provozuschopnosti uvedenou § 2 odst. 2 zákona o dráhách.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán především odkazuje na odůvodnění v rozhodnutí Ministerstva dopravy citované pod bodem 10 tohoto rozhodnutí, které v této věci hovoří jednoznačně a na citace uvedené v napadeném rozhodnutí v části nadepsané *Ad c)* – *vznik přepravní potřeby*. Podle § 22 odst. 1 a podle § 23 odst. 1 písm. h) je vlastník a provozovatel dráhy povinen zajistit její údržbu a provozuschopnost. Ustanovení § 38 odst. 5 zákona o dráhách dává pouze výjimku z prováděných prohlídek dráhy, její rozsah je specifikován ve vyhlášce 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah (dále jen „vyhláška č. 177/1995“) Z ostatních předpisů, například z povinnosti provádět revize prohlídky a zkoušky určených technických zařízení dle § 48 zákona o dráhách, toto ustanovení výjimku nedává.

Podmínky provozuschopnosti definuje § 25 vyhlášky č. 177/1995. Ta pak v § 26 ukládá provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy. Časový interval prohlídek a měření je uveden v příloze č. 1, která je součástí této vyhlášky (dále jen "příloha č. 1"). V příloze č. 1 v poznámce pod čarou pod číslem 1) je pak uvedeno, že na tratích, na kterých je zastavena pravidelná drážní doprava lze nahradit pěší obchůzku kontrolní jízdou podle položky č. 2 prováděnou v časovém intervalu, který určí provozovatel dráhy. Výjimka z dodržení technických podmínek provozuschopnosti dráhy uvedených v § 25, ani z dalších povinností uvedených v § 26 vyhlášky č. 177/1995 tato vyhláška neobsahuje.

Nelze přijmout výklad, že se pouze provádějí prohlídky za účelem monitorování stavu dráhy s výsledkem, že dráha není provozuschopná. Zjištěné nedostatky musejí být neprodleně odstraňovány, aby požadavky na zajištění provozuschopnosti uvedené v § 25 vyhlášky č. 177/1995 byly dodrženy. Proto rozkladový orgán považuje námitku obviněné za nedůvodnou.

12. Nepodání rozkladu v souvisejících rozhodnutích – bod XVI. rozkladu

Námítky obviněné

Obviněná napadá, že Úřad v napadeném rozhodnutí zmínil, že obviněná ani v jednom ze souvisejících řízení nepodala rozklad, jelikož jej dle § 82 správního řádu podat nemohla, přestože odůvodnění obou správních rozhodnutí považuje za nesmyslné.

Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad v napadeném rozhodnutí reagoval na vyjádření obviněné, že toto vyjádření pojala jako námítka k rozhodnutím vydaným v souvisejících řízeních, ve kterých její tvrzení nevzal v potaz. Úřad konstatoval, že obviněná ani v jednom ze souvisejících řízení nepodala rozklad, proto pojmání vyjádření obviněné podle jeho obsahu jako vyjádření podle § 36 odst. 1 a 2 správního řádu. Takovéto konstatování nemůže mít dle rozkladového orgánu vliv na správnost napadeného rozhodnutí.

13. Důkazy převzaté z médií – bod XVIII. a XIX rozkladu

Námítky obviněné

Obviněná napadá, že správní řád a ani jiný právní předpis nepředpokládá, že by se správní trestání realizovalo a správní sankce ukládaly na základě informací uvedených v médiích, jako např. Česká televize a web ZDOPRAVY.CZ. Takovýto postup považuje obviněná za neobvyklý.

Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad v napadeném rozhodnutí uvedl, že jedním z podkladů bylo místní šetření, které proběhlo na předmětné dráze dne 14. 5. 2020. Jeho závěry navíc potvrzuje i reportáž České televize události z 31. 5. 2020, kde popisuje stav trati přímo oblastní ředitel Správy železnic, který Úřadem zjištěný stav trati potvrdil. Odkaz na televizní reportáž Úřad použil hlavně pro dokreslení situace. Ostatně Správa železnic netvrdila ani neprokazovala, že by se vůči obsahu zpravodajství jakýmkoliv způsobem bránila a namítala, že došlo ke zkreslení informací.

Další informace z médií byl jeden z mnoha důkazů, který vyvracel tvrzení obviněné o desetiletém nezájmu o provoz na této dráze. Sama obviněná se takovýto nezájem pokusila ve svém vyjádření doložit odkazy na články v médiích. Ze samotného zveřejnění článků na internetových stránkách ZDOPRAVY.CZ vyplývá, že provoz na této dráze je stále diskutovaným tématem. Rozkladový orgán navíc ještě tyto informace ověřil u vedoucího oddělení dopravní obslužnosti Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Rozhodnutí Ústeckého kraje, navíc vydané po ukončení páchání přestupku, nemělo vzhledem k právní úpravě vliv na rozhodnutí o přestupku a stanovení a výše trestu v tomto řízení. Pouze demonstrovalo, že provoz na předmětné dráze je stále ve středu veřejného zájmu. Dle názoru rozkladového orgánu není námitka obviněné důvodná.

14. Shrnutí obsahu rozkladu – body XX a XXI. rozkladu

Námítky obviněné

Obviněná postupovala podle rozhodnutí Drážního úřadu, které zastavilo drážní dopravu. Proto nemohla přidělit kapacitu dráhy. Úřad nedoložil právní předpis, který by upravoval postup zániku tohoto rozhodnutí. Proto nemohlo dojít k nezákonnému omezení provozování dráhy. Obviněná hodlala řešit stav za využití institutu omezení provozování dráhy, což Úřad nepřipustil, čímž doložil, že obviněná provozování dráhy neomezila. Obviněná tak nemohla porušit ustanovení § 23b a § 23c a nemohla se dopustit přestupku dle ustanovení § 51 odst. 4 písmeno h) zákona o dráhách.

Úřad nedoložil žádné důkazy a s ohledem na § 69 odst. 2 správního řádu (obviněná měla patrně na mysli zákon o odpovědnosti za přestupky) by měl řízení zastavit. Napadené rozhodnutí je co do výroku I. právně vadné a nezákonné a výrok II. je návazný na výrok I.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozhodnutí Drážního úřadu zastavilo jen některou dopravu, ta byla v roce 2013 přidělením kapacity obnovena. Provozování dráhy v omezeném rozsahu je výjimkou z povinnosti provozovat dráhu, účinnost této výjimky pominula žádostí o přiděl kapacity. Kapacita přidělena nebyla, protože vzhledem k technickému stavu dráhy neexistovala. Obviněná tedy omezila provozování dráhy, přestože její žádost o schválení plánu omezení provozování dráhy Úřad v minulosti zamítnul. Úřad prokázal, že obviněná omezením provozování dráhy porušila § 23b odst. 1 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách, čímž se dopustila přestupku dle ustanovení § 51 odst. 4 písmeno h) zákona o dráhách.

V. Závěr

- 1) Obviněná navrhl, aby rozkladový orgán napadené rozhodnutí zrušil a řízení o přestupku zastavil, neboť nemohla porušit ustanovení § 23b a § 23c zákona o drahách.
- 2) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 20. 7. 2021 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit. Rozkladový orgán přezkoumal napadené rozhodnutí podle § 98 zákona o odpovědnosti za přestupky v plném rozsahu. Rozhodnutí Drážního úřadu zastavilo jen některou dopravu, ta byla následně obnovena. Přesto kapacita dopravci přidělena nebyla, protože vzhledem k technickému stavu dráhy neexistovala. Obviněná tedy omezila provozování dráhy, čímž porušila § 23b odst. 1 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách.
- 3) Obviněná omezením provozování dráhy v rozporu § 23b odst. 1 a § 23c odst. 3 zákona o dráhách spáchala přestupek dle ustanovení § 51 odst. 4 písmeno h) zákona o dráhách.
- 4) Rozkladový orgán uzavřel, že napadené rozhodnutí bylo vydáno v souladu s předpisy a je správné. Úřad prokázal, že obviněná přestupek spáchala, a uložil jí za to odpovídající správní trest. Úřad postupoval v souladu zejména se zákonem o odpovědnosti za přestupky, správním řádem a zákonem o dráhách. Současně shledal, že nenastaly podmínky pro zrušení či změnu napadeného rozhodnutí.
- 5) Vzhledem k výše uvedenému předseda Úřadu rozhodl tak, že rozklad zamítl a napadené rozhodnutí potvrdil.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodým
předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

Rozdělovník

- Správa železnic, státní organizace IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Dotčený orgán:

- Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 11000 Praha 2, IČO:61379425