



ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře jako rozkladový orgán příslušný 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, rozhodovat o rozkladu proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře vydanému v prvním stupni

v řízení o rozkladu, který podal dopravce, společnost KPT rail s.r.o., IČO 07876513, se sídlem Slapy 51, 390 02 Tábor, v právním zastoupení Mgr. Ing. Petrem Lhotským, advokátem Rada & Partner advokátní kancelář s.r.o., se sídlem Na Příkopě 988/31, Nové Město, 110 00 Praha 1, ev. č. ČAK 14597, jehož dalším účastníkem je Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, přezkoumal rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 5. 10. 2020, č. j. UPDI-3617/20/DV, sp. zn. RPK001/20, a rozhodl

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 5. 10. 2020, č. j. UPDI-3617/20/DV, sp. zn. RPK001/20, se potvrzuje.

Odůvodnění

I. Správní řízení v prvním stupni

Na základě návrhu KPT rail s.r.o. ze dne 29. 4. 2020, č. j. 17/2020 KuJar, doručeného Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře 30. 4. 2020 (dále jen „KPT rail“ a „návrh KPT rail“), bylo zahájeno řízení podle § 34f zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „zákon o dráhách“) o posouzení, zda postup Správy železnic, státní organizace (dále jen „Správa železnic“) při přidělení kapacity na regionální dráze Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova (dále jen „předmětná dráha“) není v rozporu se zákonem o drahách.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) zaslal KPT rail výzvu ze dne 5. 5. 2020, č. j. UPDI-1799/20/DV, k úhradě správního poplatku a usnesením ze dne 5. 5. 2020, č. j. UPDI-1802/20/DV, přerušil řízení do prokazatelného připsání částky předepsané výzvou k úhradě správního poplatku na účet Úřadu. Správní poplatek byl zaplacen 6. 5. 2020. Vyrozuměním ze dne 12. 5. 2020, č. j. UPDI-1883/20/DV, pak Úřad informoval účastníky řízení o pokračování v řízení.

Úřad vykonal dne 14. 5. 2020 na uvedené trati místní šetření. Úřad poté zaslal Správě železnic výzvu ze dne 18. 5. 2020, č. j. UPDI-1961/20/DV, aby se vyjádřila k obsahu návrhu KPT rail a otázkám souvisejícím s řízením, a to k dostupnosti kapacity na předmětné dráze, k provozuschopnosti této dráhy a popř. v jakém termínu lze předpokládat její zprovoznění. Správa železnic na výzvu reagovala vyjádřením ze dne 25. 5. 2020, č. j. 33173/2020-SŽ-GŘ-O25.

Úřad opětovně vyzval Správu železnic dopisem ze dne 2. 6. 2020, č. j. UPDI-2214/20/DV, aby se vyjádřila k zjištění místního šetření ohledně provozuschopnosti dráhy a obdobné informaci odvíšlané 31. 5. 2020 ve zpravodajské relaci České televize. Na výzvu reagovala Správa železnic dopisem ze dne 9. 6. 2020, č. j. 37152/2020-SŽ-GŘ-O25.

Úřad dožádal z Drážního úřadu dopisy ze dne 12. 5. 2020, č. j. UPDI-1884/20/DV, ze dne 12. 6. 2020, č. j. UPDI-2358/20/DV, ze dne 14. 8. 2020, č. j. UPDI-3038/20/DV, ze dne 27. 8. 2020, č. j. UPDI-3164/20/DV, související dokumentaci k uvedenému případu a stanovisko, zda je možné na předmětné dráze přidělit kapacitu z důvodů technického stavu dráhy a z důvodů zastavení veřejné drážní dopravy. Dále Úřad požádal o související rozhodnutí Drážního úřadu a Ministerstva dopravy. Drážní úřad nejprve informoval dopisem ze dne 21. 5. 2020, č. j. DUCR- 28177/20/Le, že o problematice se Správou železnic jednal, a že obdržel dne 30. 4. 2020 žádost KPT rail o zrušení rozhodnutí ze dne 3. 12. 2010, č. j. DUCR-61631/10/Le (dále jen „rozhodnutí Drážního úřadu“), o zastavení drážní dopravy na předmětné regionální dráze. Poté Drážní úřad oznámil zahájení řízení dopisem ze dne 9. 6. 2020, č. j. DUCR-32470/20/Le, na což reagoval Úřad usnesením o přerušení řízení ze dne 16. 6. 2020, č. j. UPDI-2386/20/DV. Drážní úřad rozhodnutím ze dne 31. 8. 2020, č. j. DUCR-49707/20/Kj, zamítnul žádost o zrušení rozhodnutí Drážního úřadu s tím, že rozhodnutí o zastavení drážní dopravy v žádném případě nebrání dopravci, aby požádal o přidělení kapacity dopravní cesty. V rozhodnutí Drážní úřad uvedl, že drážní doprava je obnovena dnem, kdy dopravce vyjádří svůj zájem o provozování drážní dopravy na dané dráze, tedy podá žádost o přidělení kapacity. Dále Drážní úřad zaslal dopisem ze dne 9. 9. 2020, č. j. DUCR-51997/20/Zv, požadovaná rozhodnutí z roku 2010 a 2011.

Správa železnic podala rozklad proti usnesení o přerušení řízení dopisem ze dne 2. 7. 2020, č. j. 42916/2020-SŽ-GŘ-O25. Předseda Úřadu pak rozhodnutím ze dne 26. 8. 2020, č. j. UPDI- 3160/20/KP, usnesení o přerušení řízení zrušil.

Úřad pak dopisem ze dne 24. 9. 2020, č. j. UPDI-3514/20/DV, oznámil účastníkům ukončení dokazování a stanovil lhůtu, ve které se mohou k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit. Nikdo z účastníků se k podkladům nevyjádřil.

Napadené rozhodnutí

Úřad vydal dne 5. 10. 2020 rozhodnutí č. j. UPDI-3617/20/DV, sp. zn. RPK001/20 (dále jen „napadené rozhodnutí“), v němž neshledal rozpor v rozsahu Správou železnic přidělené kapacity na regionální dráze Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova KPT rail, se zákonem o dráhách.

II. Rozklad

KPT rail v právním zastoupení Mgr. Ing. Petra Lhotského podala proti napadenému rozhodnutí v zákonné lhůtě rozklad ze dne 19. 10. 2020 (dále jen „rozklad KPT rail“). Úřad pak dopisem ze dne 23. 10. 2020, č. j. UPDI-3841/20/DV, vyrozuměl Správu železnic o podaném rozkladu a vyzval ji, aby se k rozkladu vyjádřila. Správa železnic zaslala vyjádření k rozkladu dne 2. 11. 2020, č. j. 75002/2020-SŽ-GŘ-O25 (dále jen „vyjádření Správy železnic k rozkladu“).

III. Přehled podaných námitek

1. KPT rail namítá rozpor spočívající v nezjištění nezákonnosti přidělu při současném nedodržení povinností při zajištění provozuschopnosti.
2. KPT rail namítá, že Úřad není oprávněn posuzovat provozuschopnost dráhy. KPT rail namítá, že Úřad měl rozhodnout o přidělení kapacity.
3. KPT rail namítá, že Úřad nerozhodl v celém předmětu řízení.
4. KPT rail namítá, že povinnost oznámit novou službu vzhledem k omezení drážní dopravy nevznikla.

Správa železnic ve svém vyjádření k rozkladu rozporuje části odůvodnění napadeného rozhodnutí, které se týkají povinností provozovatele dráhy při provozování dráhy v omezeném rozsahu a ukončení tohoto provozování v omezeném rozsahu podáním žádosti o kapacitu. Jelikož její vyjádření není rozkladem, rozkladový orgán se k němu dále nevyjadřuje, přestože se s ním neztotožňuje.

IV. Námitky do rozkladu KPT rail a jejich vypořádání

1. Rozpor přidělu a údržby – bod I. rozkladu

Námitky KPT rail

KPT rail se shodla s Úřadem v názoru na zastavení dopravy pouze v rozsahu dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, a tedy Správa železnic nikdy nebyla oprávněna provozovat dráhu v omezeném rozsahu. Podáním žádosti o přidělení kapacity pak měla být drážní doprava obnovena.

KPT rail napadá nesoulad, kdy Úřad na jednu stranu neshledal nezákonnost přidělu kapacity, na druhou stranu však potvrdil povinnost Správy železnic zajistit provozuschopnost i po dobu zastavení drážní dopravy.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic souhlasí s Úřadem, jelikož během vyřízení žádosti o přidělení kapacity postupovala v souladu s platnou právní úpravou. Přestože se s některými výklady Úřadu plně neztotožňuje, neovlivnily výsledek správního řízení.

Úřad se ve svém rozhodnutí opřel o podklady Správy železnic, které vesměs odrážejí skutečnost a Úřad je až na drobné výhrady v rozhodnutí interpretoval. Správa železnic nevidí napadené rozhodnutí jako nezákonné a neodůvodněné.

Správa železnic se neztotožňuje s názorem KPT rail v článku I. rozkladu, jelikož sama přinášela takové důkazy, které vedly k závěru uvedenému ve výroku napadeného rozhodnutí. Podle Správy železnic výrok v napadeném rozhodnutí odpovídá zjištěnému skutkovému stavu. Z tohoto důvodu nemůže KPT rail popírat tvrzení a důkazy předložené Správou železnic.

Stanovisko rozkladového orgánu

K názoru KPT rail o nezákonnosti nepřidělení kapacity při neprovozuschopnosti dráhy rozkladový orgán uvádí, že je nutno věc posuzovat z pohledu oddělení funkcí přidělu kapacity a zajišťování provozuschopnosti dráhy a Úřad posuzoval samotný přiděl kapacity. Jak bylo uvedeno v napadeném rozhodnutí, ten upravuje § 32, § 32a, § 34 až § 34c zákona o dráhách. **Rozkladový orgán se ztotožnil s názory uvedenými v napadeném rozhodnutí, že vzhledem k neexistující kapacitě nelze prokázat nedodržení výše citovaných ustanovení.** Proto k procesu samotného přidělu fakticky nemohlo dojít a porušení výše uvedených ustanovení Úřad neshledal. V dalším se rozkladový orgán odkazuje na své stanovisko pod bodem 3.

2. Překročení pravomocí Úřadu – bod II. rozkladu

Námitky KPT rail

KPT rail uvádí, že z místního šetření Úřadu vyplynulo, že předmětná dráha není provozuschopná a její průjezdnost je nulová. Proti provedení místního šetření Úřadem se Správa železnic ohradila. KPT rail souhlasí s názorem Správy železnic, že Úřad nemá kompetenci k posuzování technického stavu drah. Tato pravomoc přísluší Drážnímu úřadu. Od něho si Úřad vyžádal stanovisko, není však jasné, zda jej Úřad obdržel. Proto je napadené rozhodnutí nepřezkoumatelné.

Podle KPT rail Úřad ignoroval vyjádření Správy železnic, v němž popřela neprovozuschopnost dráhy. Správa železnic potvrdila, že po celou dobu plní své povinnosti vyplývající pro provozovatele dráhy ze zákona o dráhách.

KPT rail tvrzení Úřadu, že je kompetentní posuzovat soulad omezení provozování dráhy podle § 23b a § 23c se zákonem o dráhách uvádí, že podle § 23c odst. 2 zákona o dráhách má Úřad pravomoc schvalovat návrh plánu omezení provozování dráhy, a to z hlediska splnění podmínek stanovených

v § 23b zákona o dráhách. Nemá tedy pravomoc posuzovat technický stav dráhy nebo její provozuschopnost. Úřadem vedená řízení mohou být zahájena pouze na základě žádosti provozovatele dráhy podle § 23b a § 23c zákona o dráhách, k čemuž na předmetné dráze nedošlo.

KPT rail v postupu Úřadu shledává rozpor s § 2 odst. 1 a 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“) a čl. 2 odst. 3 Ústavy České republiky (dále jen „Ústava“), podle nichž lze státní moc uplatňovat jen v mezích, které stanoví zákon.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic konstatuje, že Úřad může rozhodovat v řízení podle § 34f zákona o dráhách a nejedná se o vadu řízení, která by ovlivnila zákonnost samotného výroku napadeného rozhodnutí. Jestliže by nebylo přihlédnuto k provozuschopnosti, ke které Úřad přihlédl, tak by na základě dalších důkazů uvedených v napadeném rozhodnutí rozhodl totožně a shledal by postup Správy železnic jako zákonný.

Správa železnic uvádí, že posouzení provozuschopnosti dráhy neovlivnilo rozhodnutí Úřadu, jelikož šlo pouze o doplnění okolností zjištěných v rámci správního řízení. Správa železnic nesouhlasí s názorem KPT rail, že překročení meze pravomocí Úřadu, v souvislosti s jeho posuzováním provozuschopnosti dráhy, by bylo tak závažné, aby vedlo ke zrušení napadeného rozhodnutí. Správa železnic se nedomnívá, že by Úřad při svém rozhodování postupoval v rozporu s čl. 2 Ústavy, jak KPT rail uvádí.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán především poukazuje na samotný návrh KPT rail, v němž žádala „o řádné prošetření celého případu nezákonnosti výluky na regionální dráze Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova“. Termín výluka se používá v § 22 vyhlášky 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, jako případ omezení provozování dráhy. Sama KPT rail tedy stav na předmetné dráze zařadila do kategorie omezení provozování dráhy a požádala Úřad o jeho prošetření. Součástí tohoto prošetřování bylo mimo jiné i rozhodování o zákonnosti (ne)přidělení kapacity podle § 34f zákona o dráhách. Působnost Úřadu v tomto případě vychází z § 55 odst. 1 a § 52a odst. 1 písm. b) ve spojení s § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách, který kvalifikuje omezení provozování dráhy nebo její části v rozporu s § 23b nebo § 23c odst. 3 zákona o dráhách jako přestupek. Tvrzení KPT rail, že Úřad má pouze pravomoc schvalovat návrh plánu omezení provozování dráhy, a to pouze na žádost provozovatele dráhy se nezakládá na pravdě. Zákon o dráhách sice definici omezení provozování dráhy neobsahuje, z dikce § 23b odst. 2 zákona o dráhách však lze dovodit, že jde o takový případ, kdy dochází k omezení provozování drážní dopravy. V tomto případě k omezení provozování drážní dopravy dochází, protože z jeho důvodu kapacita dráhy nemohla být přidělena.

Podle § 34a odst. 5 zákona o dráhách nepodaří-li se postupem podle odstavce 4 vyhovět všem požadavkům na přidělení kapacity dráhy, prohlásí přidělcé dotčenou dráhu nebo její část za přetíženou. Podle § 23 odst. 5 a 6 zákona o dráhách provozovatel dráhy při jejím prohlášení za přetíženou zpracuje analýzu kapacity dotčené dráhy a přijme plán na zmírnění nebo odstranění přetížení dráhy. Působnost Úřadu v oblasti posuzování kapacity dráhy s ohledem na její navýšení vychází z § 55 odst. 1 a § 52a odst. 1 písmen b) ve spojení s § 51 odst. 4 písm. r) a s) zákona o dráhách, který kvalifikuje výše zmíněné přijímání opatření při nepřidělení kapacity jako přestupek. Úřad je tedy kompetentní posuzovat přijímání opatření i při nepřidělení kapacity, což v tomto případě nastalo.

Úřad si též pro predejití sporů ohledně kompetence vyžádal stanovisko Drážního úřadu ohledně provozuschopnosti dráhy, doposud však odpověď neobdržel. Tuto skutečnost mohla KPT rail zjistit z napadeného rozhodnutí, kde je průběh řízení ve stručnosti popsán. S ohledem na absenci vyjádření Drážního úřadu si Úřad o této předběžné otázce učinil úsudek sám. I kdyby mu rozhodnutí o této předběžné otázce dle zákona o dráhách nepříslušelo, Úřad je oprávněn k učinění úsudku podle § 57 odst. 1 písm. c) správního řádu. Úřad si podle správního řádu nemůže učinit úsudek pouze o tom, zda byl spáchán trestný čin, přestupek nebo jiný správní delikt. Rozkladový orgán dospěl k závěru, že i pokud bychom připustili, že kompetence Úřadu v posouzení disponibilní kapacity nevyhází ze zákona

o dráhách, postup Úřadu byl v souladu se správním řádem a k překročení kompetencí v rozporu s § 2 odst. 1 a 2 správního řádu a čl. 2 odst. 3 Ústavy nedošlo.

Rozkladový orgán souhlasí s názorem Správy železnic, že je kompetentní rozhodovat v řízeních podle § 34f zákona o dráhách a problematika kapacity s nimi souvisí.

Kompetence Úřadu k posouzení, zdali je na předmětné dráze disponibilní kapacita, vychází podle názoru rozkladového orgánu z oprávněnosti posuzování omezení provozování dráhy podle § 23b a § 23c zákona o dráhách a z posuzování plnění povinností provozovatele dráhy vycházejících z § 23 odst. 5 a 6 zákona o dráhách při nemožnosti přidělení kapacity. I kdyby Úřad příslušný nebyl, mohl by si o kapacitě dráhy učinit úsudek i na základě § 57 odst. 1 písmeno c) správního řádu.

3. Nerozhodnutí o celém předmětu řízení – bod III. rozkladu

Námítky KPT rail

KPT rail uvádí, že Úřad byl podle § 34f odst. 1 zákona o dráhách povinen rozhodnout jak o rozsahu přidělené kapacity, tak o postupu při jejím přidělení. Úřad se však ve svém rozhodnutí vyjádřil pouze k rozsahu přidělení kapacity dráhy, a nikoliv k postupu při jejím přidělení. KPT rail se tedy domnívá, že Úřad nevyčerpal celý předmět řízení.

Podle KPT rail Správa železnic nebyla oprávněna odmítnout přidělení kapacity dráhy, neboť drážní doprava provozovaná mimo závazek veřejné služby na dráze nebyla nikdy zastavena a neprovedení údržby bylo nezákonné. Úřad měl tedy rozhodnout, že postup Správy železnic při přidělení kapacity na předmětné dráze byl nezákonný.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic nesouhlasí s KPT rail, že Úřad nerozhodl o celém předmětu řízení. KPT rail ve svém návrhu brojila pouze proti výsledkům přidělení kapacity dráhy.

KPT rail předložila tvrzení, že nedošlo k zastavení veřejné drážní dopravy. Pokud by tvrzení bylo pravdivé, tak by Úřad shledal porušení právních předpisů při přidělování kapacity. Jelikož z napadeného rozhodnutí nevyplývá, že by veřejná drážní doprava zastavena nebyla, pak je námitka KPT rail bezpředmětná.

KPT rail odkazuje na závěry napadeného rozhodnutí Úřadu, které však sama považuje za nezákonné. Proto Správa železnic nepovažuje za potřebné se k těmto závěrům vyjadřovat.

Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce nevyčerpání celého předmětu řízení rozkladový orgán uvádí, že v návrhu KPT rail nebyl vznesen konkrétní požadavek na prověření přidělení kapacity, ale pouze žádala „o řádné prošetření celého případu nezákonnosti výluky na regionální dráze Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova“. Proto Úřad posoudil podání podle jeho obsahu. Z něj vyplynulo, že KPT rail zažádala o kapacitu na předmětné dráze Správu železnic, která ji však žádost zamítla. Z obsahu podání a v něm uvedeného odkazu na § 34f zákona o dráhách Úřad dovodil, že se jedná o návrh o posouzení rozsahu přidělené kapacity a v tomto rozsahu oznámil zahájení řízení. Podle § 34f odst. 2 zákona o dráhách musí návrh obsahovat údaje o tom, v čem je rozpor rozsahu přidělené kapacity dráhy nebo postupu při jejím přidělení s tímto zákonem spatřován, a označení důkazů potřebných k jeho prokázání. Podání obsahovalo pouze údaje a důkazy o tom, v čem je rozpor rozsahu přidělené kapacity spatřován. Z tohoto důvodu ani Úřad nemohl posuzovat postup při jejím přidělení. Postup při jejím přidělení v tomto případě upravuje § 34b zákona o dráhách, jelikož šlo o přiděl kapacity po nabytí platnosti jízdního řádu. Ten upravuje pouze pořadí přednosti přidělu kapacity při souběhu žádostí způsobujícího vznik kolizí a potvrzení přijetí žádosti. Rozkladový orgán dospěl k závěru, že jelikož disponibilní kapacita neexistovala, bylo posuzování postupů při jejím přidělení bezpředmětné. Navíc KPT rail údajně

porušení tohoto ustanovení nenamítala, ani nedoložila. Jelikož bylo rozhodnuto v celém předmětu podaného návrhu, rozkladový orgán považuje námitku KPT rail za nedůvodnou.

K námitce KPT rail o povinnosti přidělení kapacity dráhy při neexistenci zastavení drážní dopravy rozkladový orgán uvádí, že je skutečně přesvědčen, že předchází zastavení drážní dopravy, a to pouze v určitém rozsahu, nemohlo být důvodem nepřidělení kapacity. Skutečným důvodem byla její neexistence způsobená omezením provozování dráhy. Pokud by Úřad shledal nezákonnost přidělu kapacity spočívající v porušení zákona o dráhách souvisejícím s omezením provozování dráhy, případně zajištěním provozuschopnosti, byl by povinen podle § 34f odst. 4 zákona o dráhách uložit Správě železnic přidělení kapacity. To by však Správa železnic vykonat nemohla, jelikož omezení provozování dráhy stále trvá a disponibilní kapacita zde neexistuje. Podle § 34f odst. 4 zákona o dráhách nelze Správě železnic nařídit ukončení omezení provozování dráhy a zajištění její provozuschopnosti. Z důvodu překážek spočívajících v omezení provozování dráhy nařídit přidělení kapacity nelze. Rozkladový orgán proto považuje námitku KPT rail o nařízení přidělení kapacity za nedůvodnou a napadené rozhodnutí za zákonné.

Rozkladový orgán též podotýká, že Správou železnic tvrzená informace o trvání zastavení drážní dopravy v napadeném rozhodnutí uvedena nebyla.

4. Povinnost ohlášení nové služby – bod IV. rozkladu

Námítka KPT rail

KPT rail nesouhlasí s názorem Úřadu, že přidělení kapacity je podmíněno předchozím ohlášením Úřadu 2 měsíce před podáním žádosti. Jelikož na předmětné dráze byla rozhodnutím Drážního úřadu zastavena veřejná drážní doprava na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, bylo by bezúčelné oznamovat podání žádosti o přidělení kapacity Úřadu. KPT rail napadá, že důvodem nepřidělení kapacity může být pouze rozhodnutí Úřadu o tom, že je hospodářská vyváženost na této dráze ohrožena, a nikoliv samotné neoznámení.

Podle KPT rail Úřad nesprávně odkázal na § 34d odst. 1 zákona o dráhách, který se odkazuje na prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1795, kterým se stanoví postup a kritéria pro provedení testu hospodářské vyváženosti podle čl. 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU (dále jen „nařízení Komise (EU) 2018/1795“). Povinnost oznámit Úřadu novou službu 18 měsíců před podáním žádosti se týká pouze drah, kde je provozována doprava na základě smlouvy o veřejných službách.

Vyjádření Správy železnic

Správa železnic považuje za podstatné v rozkladu KPT rail, zda došlo k zastavení veřejné drážní dopravy a jestli bylo požadavkem na přiděl kapacity zrušeno.

Podle KPT rail nedošlo k zastavení takové veřejné drážní dopravy, která není realizovaná na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Správa železnic považuje takový výklad za spojení institutů různých právních předpisů, které považuje za nemožné.

Správa železnic dále zpochybňuje, že rozhodnutím Drážního úřadu došlo k zastavení pouze veřejné drážní dopravy realizované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících a zákonnost takového rozhodnutí. Zákonná úprava tehdy neumožňovala zastavení pouze takovéto dopravy.

Správa železnic nesouhlasí s názorem KPT rail, že žádostí o kapacitu lze rozhodnutí Drážního úřadu z roku 2010 odklidit, jelikož pravomocné rozhodnutí je v souladu s § 73 odst. 2 správního řádu závazné pro účastníky řízení i po všechny správní orgány. Současně je pak podle Správy železnic nutno vykládat právní úpravy platné v roce 2010 pohledem komplexní právní úpravy účinné v roce 2010. Dovození institutů v průběhu času není však aplikovatelné ani zohlednitelné, jelikož podle právní úpravy § 25 písmeno d) zákona o dráhách účinného do roku 2017 se vydávaly licence dopravce na technickou způsobilost dráhy.

Rozhodnutí Drážního úřadu z roku 2010 tedy nutně zohledňovalo tehdy platnou právní úpravu licencí dopravce a vzhledem k tomu, že došlo ke změně právní úpravy vydávání licencí, stává se dílem tehdy platný komentář k právní úpravě nutně obsoletní.

Tvrzení, že rozhodnutí Drážního úřadu o zastavení drážní dopravy nemá vliv na povinnosti vlastníka a ani na provozovatele dráhy je nesprávné. V napadeném rozhodnutí je citovaný komentář, který je v rozporu s požadavkem na hospodárné a účelné nakládání s veřejnými finančními prostředky zakotvené v zákoně č. 77/1997 Sb., o státním podniku a zákoně č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.

Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce KPT rail týkající se povinnosti předchozího ohlášení nové služby (povinnost vychází z § 34d odst. 4 ve znění účinném do 14. 1. 2020) rozkladový orgán uvádí, že předchozí zastavení veřejné drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících výjimku z této povinnosti neuděluje. Jak bylo uvedeno v napadeném rozhodnutí, přidělením kapacity zaniká oprávnění provozovat dráhu v omezeném rozsahu. Pokud objednatel veřejné drážní dopravy ve smyslu § 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, smlouvu o přepravě cestujících sjednal (s její budoucí účinností), nebyl povinen o tom informovat ani Úřad ani Správu železnic. Novou službou provozovanou KPT rail by pak mohla být v budoucnosti ohrožena hospodářská vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách. V řízení dle § 34d se posuzuje dopad na hospodářskou vyváženost celé smlouvy, nikoliv jedné konkrétní linky či služby. Přidělením kapacity bez předchozího oznámení tohoto záměru by tedy byl objednatel omezen na právech ochrany této služby. Rozkladový orgán dospěl k závěru, že neplnění zákonných povinností při oznamování nové služby nemůže být tolerováno Úřadem v tom smyslu, že by rozhodl o přidělení kapacity. Rozkladový orgán ale připouští, že by v takovémto případě bylo možno přidělení kapacity předchozím oznámením nové služby a požadavkem na marné uplynutí lhůty pro podání žádosti o test hospodářské vyváženosti podmínit, a hlavním důvodem rozhodnutí byla již samotná neexistence kapacity. Rozkladový orgán proto neshledává napadené rozhodnutí za nezákonné.

K námitce KPT rail o nesprávně použitém § 34d odst. 1 zákona o dráhách, který odkazuje na prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1795, rozkladový orgán uvádí, že v napadeném rozhodnutí takovýto odkaz není uveden. Omezení povinnosti oznámit Úřadu novou službu před podáním žádosti pouze na dráhy, kde je provozována doprava o veřejných službách, nikde uvedeno není. V testu hospodářské vyváženosti se nezkoumá dopad hospodářské vyváženosti pouze na danou linku, ale na celou smlouvu o závazku veřejné služby. Účastníci této smlouvy proto musí mít právní možnost se bránit proti všem smlouvám, u kterých mají pocit, že ohrožují hospodářskou vyváženost dané smlouvy, nezávisle na lince, na které má být nová služba provozována.

Vzhledem k tomu, že povinnost uvedená v § 34d odst. 4 zákona o dráhách ve znění účinném do 14. 1. 2020 se vztahuje na každou novou službu, výjimka z oznamovací povinnosti zde nevznikla.

K vyjádření Správy železnic, týkajícího se povinnosti provozovatele dráhy při provozování dráhy v omezeném rozsahu a ukončení provozování v omezeném rozsahu podáním žádosti o kapacitu, rozkladový orgán konstatuje, že se s ním neztotožňuje a naopak souhlasí s odůvodněním uvedeným v napadeném rozhodnutí.

Závěry rozkladu a vyjádření účastníků

Závěr KPT rail

KPT rail ve svém rozkladu uvádí, že napadené rozhodnutí je nezákonné a nemá oporu ve zjištěném skutkovém stavu a navrhuje jeho zrušení a vrácení k novému projednání. Naopak Správa železnic navrhuje potvrzení napadeného rozhodnutí.

Shrnutí rozkladového orgánu

Rozkladový orgán se ztotožnil s názory Úřadu uvedenými v napadeném rozhodnutí, že na předmětné dráze neexistuje kapacita a tudíž vůbec nemohlo dojít k přidělu kapacity a k porušení ustanovení § 32, § 32a, § 34 až § 34c zákona o dráhách. Z téhož důvodu bylo i bezpředmětné posuzování postupů při jejím přidělení. Rozkladový orgán dále dospěl k závěru, že Úřad je kompetentní posoudit disponibilní kapacitu s ohledem na jeho pravomoci podle § 23b a 23c zákona o dráhách. I kdyby kompetence Úřadu nevycházely ze zákona o dráhách, Úřad byl kompetentní podle § 57 odst. 1 správního řádu. Rozkladový orgán dospěl též k závěru, že podle § 34f odst. 4 zákona o dráhách nelze Správě železnic nařídit ukončení omezení provozování dráhy a zajištění její provozuschopnosti, takže napadené rozhodnutí bylo zákonné.

V. Závěr

- 1) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 8. 12. 2020 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit.
- 2) Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že ohledně posouzení rozsahu přidělené kapacity na regionální dráze Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova postupoval Úřad v souladu se správním řádem, zákonem o dráhách, ústavním pořádkem i předpisy EU, dospěl předseda Úřadu k závěru, že nenastaly podmínky pro zrušení či změnu napadeného rozhodnutí z důvodů uváděných v rozkladu.
- 3) Vzhledem k výše uvedenému předseda Úřadu rozhodl tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodým
předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

- Mgr. Ing. Petr Lhotský, advokát Rada & Partner advokátní kancelář s.r.o., se sídlem Na Příkopě 988/31, Nové Město, 110 00 Praha 1
- Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,

Dotčený orgán:

- Drážní úřad, IČO 61379425, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2