



## U S N E S E N Í

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře jako orgán příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a k posuzování všech stížností žadatelů podle článku 56 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, který obdržel podání **Svazu osobních železničních dopravců, z.s.**, se sídlem Křižíkova 148/34, Karlín, 18600 Praha 8, ve věci nařízení odložení investiční akce Polom – Suchdol nad Odrou, BC, v řízení o žádosti podle článku 56 odst. 9 směrnice 2012/34/EU a § 66 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, rozhodl **takto**:

**Řízení vedené pod sp. zn. RPK001/23 se z a s t a v u j e .**

### Odůvodnění:

Úřadu byla dne 21. 3. 2023 doručena žádost **Svazu osobních železničních dopravců, z.s.**, označená jako „*Žádost o posouzení zákonnosti postupu provozovatele dráhy při plánovaném omezení provozování dráhy na trati Bohumín – Prosenice*“. Úřad si vyžádal stanovisko provozovatele dráhy a po té vyzval žadatele k odstranění vad žádosti. Následně dne 17. 4. 2023 obdržel reakci na výzvu k odstranění vad žádosti, č. j. UPDI-1319/23/ZA ze dne 12. 4. 2023. Všechny písemnosti, které v této věci obdržel, posoudil nejen jednotlivě, ale i ve vzájemném kontextu. Z nich vyplývá:

- 1) SVOD Bohemia považuje plán dočasných omezení kapacity na trati Bohumín – Prosenice, zejména plánovanou akci Polom - Suchdol nad Odrou, BC, v rozsahu 300 dní a dopadem na 100 % denního objemu vlakové dopravy v roce 2024 a dopravu v dosud nestanoveném rozsahu v dalších letech, za rozporný s přímo vykonatelným rozhodnutím Komise 2017/2075, kterým se nahradila původní příloha VII směrnice 2012/34/EU upravující časový rozvrh procesu přidělování kapacity a postupy při výlukách (dále jen „rozhodnutí“), zákonem o dráhách a smlouvou o financování „CZECH RAILWAY INFRASTRUCTURE REHABILITATION (AVISme 2019000921)“ uzavřenou mezi Ministerstvem financí a Evropskou investiční bankou (EIB) dne 26. března 2019 (dále jen „smlouva o financování“).
  - a) Rozpor s odstavcem 6 výkladové preambule rozhodnutí vidí zejména v tom, že provozovatel dráhy při výběru z různých alternativ pro omezení kapacity nerespektoval obchodní a provozní omezení dotčených žadatelů a rizika, že by provoz mohl být přesunut na méně ekologické druhy dopravy.
  - b) Za rozpor s odstavci 16 a 17 přílohy VII rozhodnutí považuje to, že provozovatel dráhy u předmětného omezení kapacity, které trvá přinejmenším 30 po sobě jdoucích dní

- a postihuje více než 50 % odhadovaného objemu dopravy, nestanovil kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy, nezohlednil obchodní a provozní omezení žadatelů, neposkytl žadatelům na jejich vyžádání během prvního kola konzultací srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích pro omezení kapacity.
- c) Rozpor s § 23b zákona o dráhách spatřuje v tom, že provozovatel dráhy plánuje předmětnou výlukou omezit provozování dráhy nebo její části na dobu delší než nezbytně nutnou a ve větším než v nezbytně nutném rozsahu.
  - d) Upozorňuje i na rozpor se smlouvou o financování, kdy žadatel shledává rozpor zejména v účelu, na který mají být finanční prostředky poskytnuty, tj. modernizace a zlepšení předmětného úseku, kdy vynaložené prostředky zjevně budou využity na prostou opravu bez zlepšení technických parametrů předmětných úseků.
- 2) V závěru požaduje, aby Úřad, nařídil provozovateli dráhy, aby předmětnou akci Polom - Suchdol nad Odrou, BC, odložil až do okamžiku vybudování adekvátních objízdných tras.
  - 3) V další písemnosti SVOD Bohemia doplňuje, že akce Polom - Suchdol nad Odrou, BC byla ze strany provozovatelky infrastruktury původně plánována k realizaci v letech 2021 až 2022 a její realizace byla postupně odkládána, resp. každoročně přesouvána na období následující. Podle posledních dostupných informací je akce plánována na období 02/2025 - 04/2028. Na rok 2025 je mj. plánováno omezení kapacity v rozsahu nepřetržitých výluk v úhrnném trvání 56 dní s vlivem na 100 % odhadovaného denního objemu dopravy. Rozsah omezení kapacity v dalších letech není dosud znám, nebo nebyl publikován. Upřesnění termínu konání předmětné akce nemá vliv na cíle, obsah a rozsah žádosti.
  - 4) Vysvětlení údajného rozporu použitých pojmů: „dočasné omezení kapacity“ je užíván v rozhodnutí. Pojem „omezení provozování dráhy“ je definován v § 23b zákona o dráhách. V obou případech se věcně jedná o tzv. „výluku“, v případě žádosti SVOD Bohemia se jedná o „plánovanou výluku“, neboli plánované zastavení nebo omezení provozování některého prvku železniční infrastruktury.
  - 5) Shrnutí merita žádosti: dopravci požadují, aby akce Polom - Suchdol nad Odrou, BC byla odložena až do okamžiku vybudování adekvátních objízdných tras, a to z důvodů že
    - a) akce představuje neodůvodněné nadměrné omezení kapacity jednoho z nejvytíženějších úseků české železniční sítě, který je jediným železničním dopravním spojením mezi Přerovem a Ostravou.
    - b) akce byla naplánována bez adekvátních objízdných tras, hrozí na dotčeném úseku trati významný odliv přepravy cestujících a zboží ze železnice na silnici, což je v přímém rozporu s dopravními cíli České republiky a Evropské unie.
    - c) akce nebyla dostatečně zdůvodněna ani zdokumentována.
    - d) proti konání akce vyjádřili žadatelé o kapacitu opakovaně svůj důvodný nesouhlas, provozovatelce infrastruktury se nepodařilo s dotčenými dopravci dohodnout, a měla tedy postupovat podle § 23b odst. 5 zákona o dráhách, což neučinila.
  - 6) Vyjádření SVOD Bohemia k výkladu provozovatelky dráhy týkající se směrnice 2012/34/EU při citaci článku 56 odst. 1 směrnice provozovatelka infrastruktury opomenula významnou funkci regulačního subjektu uvedenou v článku 56 odst. 1 písm. h), f) a j), která byla do směrnice doplněna novelou, směrnicí 2016/2370. Podle platného znění směrnice 2012/34/EU má tak stěžovatel právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se cítí být poškozen a podat

žádost o přezkum rozhodnutí přijatých provozovatelkou infrastruktury ve věcech, které se týkají podle platného článku 56 odst. 1 písm. h) řízení dopravy, f) plánování obnovy a plánovaná nebo neplánovaná údržba, j) plnění požadavků, včetně požadavků ohledně střetu zájmů stanovených v čl. 2 odst. 13 a v člancích 7, 7a, 7b, 7c a 7d.

- 7) V závěru opakuje, že žádost SVOD Bohemia je podaná regulačnímu subjektu v souladu s čl. 56 odst. 1 písm. h), písm. f) a písm. j), kdy se žadatelé o kapacitu dopravní cesty cítí být poškozeni zejména v otázce plnění požadavků ze strany provozovatelky infrastruktury stanovených v článku 7b odst. 3. Podle něj provozovatel infrastruktury, pokud jde o dlouhodobé plánování rozsáhlé údržby nebo obnovy železniční infrastruktury, konzultuje záměr se žadateli, a v co největší možné míře zohlední vyjádřené obavy.

#### Stanovisko Úřadu k jednotlivým bodům:

**Ad 1a) a 1b)** V průběhu šetření bylo shledáno, že plánovaná akce Polom - Suchdol nad Odrou, BC, v rozsahu 300 dní nebude v roce 2024 realizována. Dále Úřad doplňuje, že preambule rozhodnutí neslouží k uložení povinnosti, ale je pouze výkladovou pomůckou.

**Ad 1c)** V tomto případě nelze uplatnit § 23b a 23c zákona o dráhách, neboť Úřadu nebyl předložen ke schválení plán omezení provozování dráhy pro dané místo ani období.

**Ad 1d)** Úřad není oprávněn posuzovat užití finančních prostředků.

**Ad 2)** Úřad postrádá zákonné zmocnění k omezení činnosti provozovatele dráhy, tj. stavebně technických prací směřujících k plnění povinností provozovatele dráhy podle § 20 zákona o dráhách.

**Ad 3)** Úřad dohledal, že v roce 2025 je akce Polom – Suchdol nad Odrou uvedena v přehledu Plánovaných dočasných omezení kapacity v podstatně menším rozsahu než uváděných 300 dní, a navíc jak s omezením nepřetržitým, tak v rozsahu jednotlivých několikahodinových výluk. S ohledem na vzdálené období předpokládané realizace akce nelze současný předpoklad prací a jeho dopad do denního objemu dopravy považovat za konečný a neměnný.

**Ad 4)** Úřad souhlasí s nejednotností terminologie (§ 23b a 23c zákona o dráhách uvádí termín omezení provozování dráhy, vyhláška č. 173/1995 Sb. v § 21a a § 22 používá pojem výluka a rozhodnutí železničního v bodu 8 zavádí pojem dočasné omezení kapacity (DOK)), která nepřispívá srozumitelnosti. Nejedná se však o pojmy zcela totožné.

Podle bodu 8 přílohy VII směrnice 2012/34/EU, zveřejní dotčení provozovatelé infrastruktury omezení kapacity poprvé 24 měsíců, a podruhé v aktualizované podobě dvanáct měsíců před změnou jízdního řádu. V souladu s tím provozovatelka dráhy zveřejnila Plánovaná dočasná omezení kapacity v roce 2025 s označením data a hodiny tisku: 24.10.2022 14:28 hod. Dopravci jsou tak o plánovaných omezeních infrastruktury informováni. Stejně tak jsou na internetových stránkách provozovatelky dráhy zveřejněny výstupy z konzultací s dopravci.

SVOD Bohemia potvrdil, že se účastnil konzultací s provozovatelem dráhy o plánovaných dočasných omezeních kapacity v letech 2024 a 2025.

**Ad 5a), 5b) a 5c)** Úřad nesouhlasí s tím, že akce nebyla zdůvodněna ani zdokumentována, když i z veřejně dostupných zpráv je zřejmé, že vlastní stavební práce v rámci této akce budou zahrnovat rekonstrukci mostů a přejezdů, modernizaci stanic a dále se bude sanovat železniční spodek, proběhne kompletní výměna kolejí, pražců a šterku, v celém úseku se vybuduje nové trakční vedení. Trať také získá nejmodernější zabezpečovací zařízení. Důvody realizace stavby popisuje i

vyjádření generálního ředitele SŽ Jiřího Svobody „rekonstrukcí projdou traťové úseky, jejichž modernizace proběhla již před přibližně 20 lety nebo se dosud vůbec neuskutečnila. Udržení jejich požadovaných parametrů si vyžaduje dlouhodobě vysoké náklady, zabezpečovací zařízení je mnohdy na hranici své životnosti, případné zavedení nižších traťových rychlostí by navíc vedlo ke vzniku tzv. úzkých míst.“

Úřad připouští, že při provádění činností spojených s údržbou nebo opravou dráhy dojde dočasně ke snížení komfortu přepravy, v dlouhodobém horizontu, jako ve všech obdobných případech, ale přinese zvýšení kvality a bezpečnosti přepravy. Předpoklad odlivu cestujících a zboží nemusí být naplněn.

**Ad 5d)** Postup podle § 23b odst. 5 zákona o dráhách nelze aplikovat, neboť se nejedná o omezení provozování dráhy (Úřad žádný plán ke schválení neobdržel, žádné řízení o jeho schválení nevede).

**Ad 6)** Možnost podat stížnost podle platného znění směrnice 2012/34/EU není žádnému subjektu upřena, ale musí se jednat o skutečnosti reálného podkladu. Domněnky nejsou postižitelné. Popisovaným jednáním provozovatele dráhy nedošlo k porušení platných právních předpisů.

**Ad 7)** Požadavek stanovený v článku 7b odst. 3, tj. že při dlouhodobém plánování rozsáhlé údržby nebo obnovy železniční infrastruktury, konzultuje provozovatel infrastruktury záměr se žadateli, a v co největší možné míře zohlední vyjádřené obavy, je naplněný probíhajícími konzultacemi (např. dne 25. 11. 2022), a nelze jej vykládat tak, že je každému ve všem plně vyhověno.

Činnost Úřadu je vázána právními předpisy, a to nejen pro oblast drážní dopravy. Právě tyto obecné předpisy mu umožňují uplatňovat svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž je zmocněn a způsobem, který je mu vymezen.

Při posuzování této věci Úřad shledal, že podmínky realizace práva podle zákona o dráhách ani směrnice 2012/34/EU v tomto případě splněny nebyly, žádost v žádné ze svých částí není oprávněná, k jejímu vyřízení není příslušný žádný jiný správní orgán, a proto ji posoudil jako žádost zjevně právně nepřipustnou ve smyslu § 66 s. ř.. Takovou žádost správní orgán neprojednává a řízení podle § 66 odst. 1 písm. b) s. ř. zastaví.

Přesto doplňujeme, že procesu projednávání a následnému vlastnímu schvalování průběhu akce bude věnována náležitá pozornost.

#### **Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí má podle § 83 odst. 1 s. ř. účastník řízení právo podat rozklad ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí. O podaném rozkladu rozhoduje vedoucí správního úřadu na návrh rozkladové komise. Rozklad se podle § 152 odst. 1 s. ř. podává prostřednictvím Úřadu se sídlem Myslíkova 171/31, Nové Město, 110 00 Praha 1.

Podle § 76 odst. 5 s. ř. rozklad proti usnesení nemá odkladný účinek.

Mgr. Andrea Zemanská  
vedoucí oddělení přístupu ke dráze  
odboru přístupu k dopravní infrastruktuře

#### **Rozdělovník**

Svaz osobních železničních dopravců, z.s., Křižíkova 148/34, Karlín, 18600 Praha 8