



Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře
Myslíkova 171/31
110 00 Praha 1
www.updi.cz

Sp. zn: UPDI-POK0001/17

Oprávněná úřední osoba: Mgr. Eliška Vavřínová

Č.j.: UPDI-1965/18-OPDI-SPR/VE

V Praze dne 28. června 2018

ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále „ÚPDI“, nebo „Úřad“), jako orgán příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah a k projednání přestupků podle § 52a odst. 1 písm. b) a § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o dráhách“, nebo „ZoD“), podle zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „přestupkový zákon“) a podle § 67 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“)

rozhodl takto:

- I. Obviněná právnická osoba, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, (dále jen „SŽDC“), se uznává vinnou z přestupku proti plnění povinností provozovatele dráhy podle ustanovení § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách, kterého se dopustila tím, že v době od 4. července 2017 do 3. září 2017 v nepracovní dny vedla vlaky číslo 10410, 10412, 10414, 10418, 10420, 10422, 10424 v úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Holešovice úvratí přes žst. Praha Libeň, a současně vedla v nepracovní dny vlaky číslo 10447, 10449, 10451, 10453, 10455, 10457, 10459, 10461, 10463 v úseku Praha Holešovice - Praha Masarykovo nádraží úvratí přes žst. Praha Libeň, a v době od 4. září 2017 do 9. prosince 2017 vedla v pracovní dny vlak číslo 10422 v úseku Praha Masarykovo nádraží - Praha Holešovice úvratí přes žst. Praha Libeň a současně vedla v pracovní dny vlaky číslo 10447, 10449, 10451, 10453, 10455, 10457 v úseku Praha Holešovice – Praha Masarykovo nádraží úvratí přes žst. Praha Libeň. Tímto jednáním omezila SŽDC provozování části dráhy v předmětném úseku v rozporu s § 23b zákona o dráhách, neboť nepříznivé změny a dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců přesáhly přiměřenou míru, když nebyla plně využita kapacita dráhy, která byla k dispozici na odbočce Balabenka.
- II. Za spáchání uvedeného přestupku se SŽDC ukládá podle § 35 písm. b), § 46 přestupkového zákona ve spojení s § 51 odst. 8 písm. e) zákona o dráhách správní trest pokuty ve výši 50 000 Kč. Pokuta je splatná do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet ÚPDI číslo 19-4523001/0710 vedený u České národní banky, variabilní symbol 1965.
- III. Podle § 95 odst. 1 přestupkového zákona ve spojení s § 79 odst. 5 správního řádu a § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělků, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění pozdějších předpisů, se obviněné SŽDC ukládá povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1 000 Kč (slovy jeden tisíc korun českých) splatnou do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře číslo 19-4523001/0710 vedený u České národní banky, variabilní symbol 1965.

Odůvodnění:

Rozhodnutím Drážního úřadu sp. zn. OU-OPR0004/17, č. j. DUCR 19077/17/Jv ze dne 31. března 2017 bylo povoleno omezení provozování dráhy Praha Masarykovo n. – Praha – Bubny a Praha Masarykovo n. – Hrabovka - Praha Masarykovo n. – viadukt v době od 4. července 2017 do 31. prosince 2017. Na základě tohoto pravomocného rozhodnutí vypracoval provozovatel předmětné dráhy, v tomto případě SŽDC, v souladu s ustanovením § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (dále jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“) návrh výlukového jízdního řádu. Tento návrh výlukového jízdního řádu (dále jen „VJŘ“) byl 15. března 2017 zaslán dopravci České dráhy, a.s., IČ: 709 94 226, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 (dále jen „ČD“), který má na předmětném úseku přidělenou kapacitu dráhy. K tomuto návrhu proběhlo dne 20. března 2017 jednání zainteresovaných stran, na základě kterého došlo k úpravě návrhu VJŘ. Dne 26. května resp. 29. května 2017 byl zástupcům ČD zaslán druhý návrh VJŘ.

Proti tomuto druhému návrhu VJŘ vznesly ČD v zákonné lhůtě námitky. V těchto námitkách nesouhlasily ČD s vedením vlaků linky S4 v předmětném úseku, které by bylo totožné pro pracovní dny a dny víkendu a státních svátků a požadovaly, aby vlaky linky S4, které jsou v pracovních dnech vedeny úvratí přes žst. Praha Libeň, byly v nepracovních dnech vedeny přes odbočku Balabenka, neboť zde pro tyto vlaky v nepracovních dnech je k dispozici volná kapacita. Na tyto námitky reagovala SŽDC v zákonné lhůtě přípisem ze dne 30. května 2017, ve kterém se vyjádřila k uváděným námitkám a nad to sdělila, že nedošlo ke shodě na vedení vlaků s ohledem na konfiguraci kolejiště odbočky Balabenka, uspořádání zabezpečovacího zařízení, technologie a personální zdroje pro obsluhu tohoto úseku a v neposlední řadě okamžité možnosti kolejiště navazujících nádraží.

Na základě tohoto přípisu se ČD dopisem ze dne 31. května 2017 obrátily na ÚPDI s návrhem ve věci přidělu kapacity pro výluky Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny. Toto podání posoudil ÚPDI jako podnět k provedení státního dozoru a na jeho základě provedl u SŽDC dne 12. června 2017 státní dozor, týkající se předmětné výluky.

Při provádění státního dozoru byla SŽDC požádána o předložení podrobného zdůvodnění, proč nejsou vlaky 10410, 10412, 10414, 10418, 10420, 10422, 10424 10447, 10449, 10451, 10453, 10455, 10457, 10459, 10461, 10463 vedeny přes odbočku Balabenka.

V předloženém zdůvodnění argumentovala SŽDC kolizemi předmětných vlaků s jinými vlaky a současně vnitřními předpisy SŽCD týkajícími se přípustného využití tratí při omezení provozování dráhy.

O provedeném státním dozoru byl vyhotoven protokol o kontrole č.j. UPDI-132/17-OPDI/VE (dále jen „protokol“). V tomto protokole kontrolní orgán na straně 14 mimo jiné uvádí: *„Kontrolní orgán na základě výše uvedeného konstatuje porušení zákonné povinnosti ze strany kontrolované osoby stanovené v ustanovení § 23b zákona. Ta dovoluje provozovateli dráhy omezit provozování drážní dopravy pouze v nezbytně nutném rozsahu. Kontrolovaná osoba však nezpracovala návrh VNJR odlišně na nepracovní dny, kdy je s ohledem na jízdní řád možné účelnější vedení vlaků, tedy přes odbočku Balabenka, na rozdíl od dopoledne dnů pracovních. Tímto postupem omezila provozování dráhy v rozsahu větším, než bylo s ohledem na využitelnou kapacitu nutné“.*

Na základě výše zmíněných skutečností a protokolu ÚPDI konstatuje, že provozovatel dráhy SŽDC omezil provozování části dráhy v období od 4. července 2017 do 3. září 2017 v úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny v rozporu s § 23b zákona o dráhách.

V totožném úseku pak byl z důvodu změny provozní situace ukončením výluky v žst. Praha hlavní nádraží a související změnou vedení vlaků ze směru Ústí nad Labem zpracován SŽDC nový výlukový řád s platností od 4. září 2017 do 9. prosince 2017. Jízdní řád byl zpracován pro všechny dny v týdnu jednotným způsobem, vlak 10422 v úseku Praha Masarykovo - Praha Holešovice byl veden úvratí přes žst. Praha Libeň a současně byly vedeny vlaky 10447, 10449, 10451, 10453, 10455, 10457 v úseku Praha Holešovice - Praha Masarykovo úvratí přes žst. Praha Libeň, přestože bylo možné tyto vlaky vést kratší objízdou trasou přes odbočku Balabenka. Uvedené vlaky byly vedeny odklonem přes žst. Libeň i přesto, že odbočka Balabenka disponovala dostatečnou kapacitou dráhy.

S takovýmto vedením předmětných vlaků přes žst. Libeň vyjádřily ČD při projednávání výlukového jízdního řádu nesouhlas a následně proti němu brojily svým podáním u ÚPDI. Provozovatel dráhy SŽDC následně stanovil vedení vlaků bez dosažení dohody s dopravci. Dne 30. srpna 2017 bylo ÚPDI doručeno podání ČD. Jako přílohy podání byly mimo jiné doloženy „Záznam z jednání - Projednání požadavků dopravce ČD a sjednání vstupních parametrů pro konstrukci VNJR pro ZP na Negrelliho viaduktu od 04. září 2017 do 09. prosince 2017“ ze dne 18. července 2017 a e-mailová korespondence spojená s jeho projednáváním včetně vyjádření nesouhlasu společnosti ČD z 21. července 2017, Zápis z jednání v žst. Praha Holešovice dne 27. července 2017 a vyjádření SŽDC č.j.: 31490/2017 - SŽDC - GŘ – 011 ze dne 1. července 2017 (dále jen „vyjádření SŽDC“).

Z výše uvedených podkladů vyplývá, že SŽDC opět stanovila vedení vlaků bez dosažení dohody, o čemž informovala dopravce svým vyjádřením ze dne 1. srpna 2017. V něm uvedla, že s ohledem na připomínky dopravců a jednání 27. července 2017, kde nebylo dosaženo dohody, zasílá informaci o trasování osobních vlaků dopravce ČD linky S4 dle konečného rozhodnutí vedení SŽDC, včetně zdůvodnění tohoto rozhodnutí. Provozovatel dráhy tedy rozhodl, že od 4. 9. 2017 :

- Všechny osobní vlaky Praha – Kralupy nad Vltavou a zpět v nepracovní dny budou vedeny mimo žst. Praha Libeň, tedy přímo trs Odbočka Balabenka
- Vlaky 10410, 10412, 10414, 10418, 10420, 10422, 10447, 10449, 10451, 10453, 10455, 10457 budou v pracovní dny vedeny úvratí přes žst. Praha Libeň, ostatní vlaky budou vedeny i v pracovní dny přímo trs Odbočka Balabenka.

U všech vlaků trasovaných mimo žst. Praha Libeň uvedl provozovatel jako důvod vysoké zatížení pracovišť výpravčích OŘ Praha, dispečerů CDP Praha. U vlaků ve směru jízdy z Prahy uvedl provozovatel dráhy i jako důvod ještě vysoké zatížení dotčeného traťového úseku. U ostatních vlaků uvedl jako důvod vysoké zatížení dopravních prvků žst. Praha Masarykovo nádraží. Zákon o dráhách neuvádí vysoké zatížení pracovišť výpravčích jako možný důvod pro nevyužití volné kapacity dráhy při povinnosti minimalizování negativních dopadů na dopravce v případech omezení provozování dráhy.

ÚPDI tedy uzavírá, že při organizování drážní dopravy došlo k porušení § 23b zákona o dráhách tím, že nebyly minimalizovány účinky na omezování drážní dopravy, když nebyla využita volná kapacita dráhy na odbočce Balabenka. Negativní dopad může mít nejrůznější

formy a současně nejrůznější příčiny. Zákon upravuje výjimku, kdy provozovatel dráhy nemusí minimalizovat negativní dopady omezení na dopravce, a to v případě, že se s dopravcem na rozsahu změn dohodne.

U vlaků, které provozovatel dráhy trasoval přes žst. Praha Libeň, došlo ke shodě mezi ČD a provozovatelem dráhy pouze u vlaků v ranní špičce, a to 1410, 10412, 10414, 10418, 10420. Způsob trasování vlaků 10422, 10447, 10449, 10451, 10453, 10455, 10457 (dále jen „sporné vlaky“) stanovil provozovatel dráhy bez dohody s ČD, což legislativa připouští v případě dodržení stanovených podmínek. Ve vyjádření SŽDC je uvedeno, že od 4. 9. 2017 do 9. 12. 2017 budou vlaky 10410, 10412, 10414, 10418, 10420, 10422, 10447, 10449, 10451, 10453, 10455, 10457 v pracovní dny vedeny úvratí přes žst. Praha Libeň, ostatní vlaky budou vedeny i v pracovní dny přímo trs. odbočka Balabenka.

U všech vlaků uvedla SŽDC jako důvod vysoké zatížení pracovišť výpravčích OŘ Praha, dispečerů CDP Praha. Dle vyjádření SŽDC provozovatel dráhy stanovil nový VJŘ, zejména vedení sporných vlaků s ohledem na vysoké zatížení pracovišť výpravčích OŘ Praha, dispečerů CDP Praha předmětné trati a to s odkazem na kapacitu této trati, která je tímto faktorem omezena. Kapacita dopravní cesty je definována v ustanovení § 2 odst. 10 zákona o dráhách jako využitelná průjezdnost dráhy. Tuto definici pak upřesňuje § 21 vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“) následovně: „Provozovatel dráhy stanoví kapacitu jednotlivých úseků dráhy pro organizování drážní dopravy podle stavebního uspořádání dráhy, jejího technického vybavení a technologických postupů řízení drážní dopravy, přičemž nejnižší hodnota kapacity jednotlivých úseků dráhy se rovná maximální kapacitě dráhy; provozovatel dráhy musí drážní dopravu organizovat tak, aby byla efektivně využita kapacita dráhy.“

ÚPDI se tudíž nemůže ztotožnit s tvrzením SŽDC a stanovením kapacity dráhy s ohledem na vysoké zatížení pracovišť výpravčích OŘ Praha, dispečerů CDP Praha. ÚPDI na základě výše uvedeného konstatuje porušení ustanovení § 21 vyhlášky č. 173/1995 Sb. SŽDC v tomto případě vyložila ustanovení § 21 vyhlášky č. 173/1995 Sb. na základě extenzivního výkladu, jenž nelze připustit. ÚPDI také připomíná, že i ustanovení § 21 vyhlášky č. 173/1995 Sb. stanovuje provozovateli dráhy povinnost organizovat drážní dopravu tak, aby byla efektivně využita kapacita dráhy. Další důvod, který SŽDC uvedla, bylo u vlaků ve směru jízdy z Prahy ještě vysoké zatížení dotčeného traťového úseku. U ostatních vlaků SŽDC uvedla jako důvod vysoké zatížení dopravních prvků žst. Praha Masarykovo nádraží. Je zde tedy otázkou, zda vysoké zatížení již dosáhlo stupně přetížení dráhy.

Podle § 21 vyhlášky č. 173/1995 Sb. odst. 2 „Překročí-li požadavky dopravců maximální kapacitu dráhy v některém z úseků dráhy, oznámí provozovatel dráhy tuto skutečnost v Převravním a tarifním věstníku“. Zde vzniknul požadavek na využití kapacity dráhy ze strany dopravce ČD tak, aby tato kapacita mohla být přidělena v rámci její redislokace. ÚPDI prověřil všechny Převravní a tarifní věstníky vydané v roce 2017 (od čísla 1 vydaného 20. ledna 2017 až do čísla 24 vydaného 7. prosince 2017) a zjistil, že informace o nemožnosti přidělit kapacitu na nějaké části dráhy a vyhlášení dráhy za přetíženou zveřejněna nebyla. Z toho ÚPDI dovodil, že k přetížení dráhy nedošlo.

K přetížení dráhy nedošlo už z také z toho důvodu, že vysoké zatížení dopravních prvků a traťového úseku nebylo jediným důvodem pro nevyhovění požadavkům. Provozovatel dráhy SŽDC tedy omezil její provozování v období od 4. září 2017 do

9. prosince 2017 v rozporu s § 23b zákona o dráhách. Omezení provozování dráhy je upraveno v ustanoveních § 23b a 23c zákona dráhách. Ustanovení § 23b odst. 1 zákona o dráhách stanoví, že provozovatel dráhy je oprávněn omezit provozování dráhy nebo její části na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu.

Dále pak ustanovení § 23b odst. 1 zákona o dráhách uvádí, že nepodaří-li se provozovateli dráhy při projednávání návrhu plánu omezení provozování dráhy nebo její části dohodnout se všemi dotčenými dopravci na rozsahu změn a omezení provozované drážní dopravy na dráze, navrhne rozsah změn a omezení i bez dohody provozovatel dráhy. Postupuje při tom takovým způsobem, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly přiměřenou míru, a tento návrh odůvodní.

SŽDC nevyužila volnou kapacitu odbočky Balabenka a tímto jednáním prodloužila dobu jízdy předmětných spojů o 6 minut a tedy nepostupovala takovým způsobem, aby nepříznivé změny nepřesahovaly přiměřenou míru, neboť v případě jízdy přes odbočku Balabenka by k prodloužení doby jízdy předmětných spojů nedošlo.

V předmětném protokole ÚPDI uložil SŽDC nápravná opatření, spočívající mimo jiné v uložení vypracování nového VJŘ. Proti tomuto protokolu SŽDC podala námitky, v nichž upozorňovala zejména na to, že uložení nápravného opatření nemá správnou procesní formu a odkazovala na závěr č. 145 poradního sboru ministra vnitra ke správnímu řádu při MV. Na základě této námítky přistoupil ÚPDI ke změně předmětného protokolu a vypuštění nesprávně uloženého nápravného opatření, které následně uložil prostřednictvím příkazu vydaného dne 25. srpna 2017 pod č.j. UPDI-1010/17-OPDI/SPR-VE.

Dne 20. prosince 2017 vydal ÚPDI pod č. j. UPDI-1898/17-OPDI/SPR-VE příkaz, jímž uložil SŽDC pokutu za omezení provozování dráhy v rozporu s ustanovením § 23b zákona o dráhách. Uvedeného porušení se SŽDC dopustila svým výše uvedeným jednáním.

Proti tomuto příkazu podala SŽDC v zákonné lhůtě odpor. V podaném odporu uvedla SŽDC následující námitky.

SŽDC považuje vydaný příkaz a uloženou pokutu v rozporu s právními předpisy. Poukazuje na skutečnost, že z kontrolního protokolu, jenž byl výsledkem státního dozoru provedeného ÚPDI č.j. UPDI-132/17-OPD/VE bylo po vyřízení námitek č.j. UPDI-712/17-OPD/VE vypuštěno opatření k nápravě spočívající v úpravě jízdního řádu. Dále pak SŽDC poukazuje na skutečnost, že byl ÚPDI vydán v této věci příkaz UPDI-1010/17-OPDI/SPR/VE, proti němuž SŽDC podala odpor a další postup v tomto řízení není SŽDC znám.

K tomu ÚPDI uvádí, že opatření k nápravě bylo z předmětného kontrolního protokolu vypuštěno čistě z procesních důvodů, k tomu viz závěr č. 145 Poradní sbor ministra vnitra ke správnímu řádu týkající se právní formy uložení opatření k odstranění nedostatků zjištěných při kontrole a právě na základě námítky SŽDC, týkající se nedodržení správné formy opatření k odstranění nedostatků zjištěných při kontrole, přičemž na toto procesní pochybení a nutnost stanovení nápravného opatření jinou formou poukazovala právě SŽDC v podaných námítkách. Z předmětného protokolu však jasně plyne, jaká pochybení jsou SŽDC vytýkána a o jaká ustanovení zákona o dráhách a jeho prováděcích předpisů ÚPDI své úvahy opírá. Příkaz č.j. UPDI-1010/17-OPDI/SPR/VE vydaný dne 25. srpna 2017 ukládal SŽDC na základě pochybení zjištěných provedeným státním dozorem provést změnu jízdního řádu, tak

aby byl odstraněn protiprávní stav a v nepracovní dny byla využita dostupná kapacita odbočky Balabenka. Proti tomuto příkazu podala SŽDC odpor v němž uvedla, že již vypracovala změnu jízdního řádu v souladu s požadavkem ÚPDI, tato změna jízdního řádu je platná od 4. září 2017 do 9. prosince 2018. S ohledem na to, že bylo již dosaženo stavu, požadovaného v napadeném příkaze navrhla SŽDC předmětné řízení zastavit. Řízení bylo zastaveno dne usnesením č.j.: UPDI-227/18-OPDI/SPR-VE dne 29. ledna 2018 a to z důvodu odpadnutí důvodu, neboť výlukový jízdní řád dle požadavků ÚPDI byl vypracován. V této souvislosti je nutné dále poznamenat, že kontrolní protokol a na něj navazující příkaz se týkal pouze vedení vlaků v nepracovní dny, neboť s vedením vlaků úvratí přes žst. Libeň v pracovních dnech ČD pro výlukový jízdní řád platný od 4. července 2017 do 3. září 2017 souhlasila.

SŽDC dále uvádí, že ÚPDI nereflektoval vydané pravomocné rozhodnutí Drážního úřadu č.j. DUCR 19077/17/Jv, kterým byly stanoveny podmínky předmětného omezení provozování dráhy. Dále pak SŽDC uvádí, že není možné bez dalšího odmítnout námítky týkající se nezbytného zachování bezpečnosti provozování dráhy a tudíž nemožnosti vyššího využití kapacity odbočky Balabenka, které vznášela v průběhu státního dozoru, tak jak to ÚPDI udělal. SŽDC trvá na tom, že nehodlá hazardovat při provozování dráhy.

K tomu ÚPDI uvádí, že nepominul výše uvedené rozhodnutí Drážního úřadu, zejména když jím opakovaně argumentoval např. v předmětném protokole č.j. UPDI-132/17-OPD/VE, v tomto protokole ÚPDI výslovně uvádí, že SŽDC neporušila podmínky tohoto rozhodnutí, jak ve svém podání namítaly ČD. Je však nutné poznamenat, že toto rozhodnutí nestanovuje podrobnosti předmětného omezení dráhy do takové míry, aby požadavky ÚPDI na využití dostupné kapacity odbočky Balabenka byly s tímto rozhodnutím kontradiktorní, naopak tyto požadavky jsou s předmětným rozhodnutím Drážního úřadu jednoznačně v souladu, když premisy dovozené ÚPDI vycházejí primárně ze zákonných povinností stanovených provozovateli dráhy v platné právní úpravě. ÚPDI trvá na tom, že povinnost provozovatele dráhy provozovat dráhu bezpečně je nutné skloubit s požadavkem na maximální možné využití kapacity dráhy, tak jak obšírně analyzoval ve výše uvedeném protokole o kontrole a ve vypořádání námitek.

Dále pak je s podivem, že přestože SŽDC považuje požadavek ÚPDI na vyšší využití kapacity odbočky Balabenka za protiprávní a jednoznačně v rozporu s předmětným rozhodnutím Drážního úřadu a dále pak také za hazard při provozování dráhy, provedla změnu výlukového jízdního řádu přesně podle požadavků, které ÚPDI vznesl ve výše uvedeném příkaze a to tím způsobem, že zvýšila využití dostupné kapacity dráhy na odbočce Balabenka. Dále pak je vhodné uvést, že dle internetových stránek Drážní inspekce, orgánu kompetentního k šetření mimořádných událostí vyplývá, že se v za dobu platnosti výlukového jízdního řádu upraveného dle požadavků ÚPDI žádná mimořádná událost v dotčené oblasti nestala a že tedy byla SŽDC schopna provozovat dráhu v dotčeném úseku bezpečně i při vyšším využitím dostupné kapacity, což je její zákonná povinnost a což také ÚPDI od začátku požadoval.

Právě výše uvedené, totiž to, že SŽDC upravila výlukový jízdní řád na dotčeném úseku přesně dle požadavků vyplývajících z protokolu o státním dozoru, vypořádání připomínek a příkazu ukládajícím tuto úpravu dle ÚPDI dokazuje, že jeho závěry týkající se možnosti provést navýšení využití kapacity Balabenka a současně provozovat dráhu bezpečně

byly zcela jednoznačně správné. Z uvedených kroků SŽDC je totiž jednoznačně patrné, že kapacita dráhy na odbočce nebyla od zahájení omezení provozování dráhy v předmětném úseku až do doby platnosti změny výlukového jízdního řádu využita tak jak to předpokládá právní úprava a tudíž v rozporu s touto platnou právní úpravou. V tomto místě je také vhodné poznamenat, že okolnosti mající vliv na toto omezení (počty vlaků, jejich vedení v rámci času a prostoru) se nezměnily.

SŽDC dále namítá, že ÚPDI nezohlednil rozdílnost právních úprav, když předmětné rozhodnutí Drážního úřadu bylo vydáno před 1. dubnem 2017, kdy vstoupila v platnost velká novela zákona o dráhách. Dle SŽDC nelze po proběhlém správním řízení dovozovat další podmínky a jejich nedodržení trestat. SŽDC postupovala plně v souladu s pravomocným rozhodnutím Drážního úřadu a postup který zvolil ÚPDI je nezákonný. Současně SŽDC uvádí, že zájem na minimalizaci dopadu omezení provozování dráhy dovodil ÚPDI uměle, bez jakékoliv zákonné opory, zejména pak v situaci, kdy doprava v řešeném případě omezena nebyla, neboť nedošlo ke snížení počtu vlaků. ÚPDI vnímá kapacitu dráhy v užším smyslu, což není dle SŽDC reálné. Využití dráhy je stanoveno vnitřními předpisy provozovatele dráhy, tyto nejde neaplikovat s tím, že jsou v rozporu se zákonem, takový postup je absurdní. Dále pak předpisy a doporučení UIC jsou zohledněny i ostatními provozovateli dráhy v EU nikoliv jen SŽDC. Efektivita využití 100% je nereálná v jakémkoliv procesu.

ÚPDI konstatuje, že nedoplňuje rozhodnutí Drážního úřadu ani v žádném případě nezpochybňuje jeho validitu. Úprava omezení provozování dráhy, která nově uložila povinnosti provozovateli dráhy, vstoupila v platnost 1. dubna 2017. Vzhledem k tomu, že účinnost této úpravy nebyla odložena, vztahuje se tato úprava na veškerá omezení provozování dráhy prováděná od 1. dubna 2017, i na ta, o jejichž povolení bylo rozhodnuto před 1. dubnem 2017.

Dále pak ÚPDI konstatuje, že rozhodnutí Drážního úřadu DUCR-19077/17/Jv ze dne 31. března 2017 stanovuje následující podmínky:

- I. vedení vlaků dálkové linky R20 Praha – Děčín do a ze stanice Praha hlavní nádraží,
- II. vedení maximálního počtu vlaků regionální dopravy linky S4 Praha – Kralupy nad Vltavou do a ze ŽST Praha Masarykovo nádraží odklonem přes ŽST Praha Holešovice.
- III. SŽDC v případě konané výluky zásadně vyloučí na dotčené odklonové trasy zavedení dalších výluk ve stejném časovém rozpětí včetně zavedení pomalých jízd. Výjimkou může být pouze mimořádná výluka/pomalá jízda zavedená v souvislosti se zajištěním bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. V případě zavedení takové výluky/pomalé jízdy SŽDC bezodkladně zajistí činnosti směřující k jejímu ukončení,
- IV. toto rozhodnutí o omezení provozování dráhy se vydává na dobu určitou a platí ode dne nabytí právní moci do 31. prosince 2017.

Požadavek na efektivní využití dostupné kapacity na odbočce Balabenka a tím pádem také splnění požadavků zákona, ukládajících provozovateli infrastruktury minimalizovat dopady omezení provozování dráhy na dopravce, nelze považovat za dodatečné stanovení podmínek k vydanému rozhodnutí, neboť se jedná o požadavky zákona.

Z uvedených podmínek je patrné, že požadavek na efektivní využití dostupné kapacity na odbočce Balabenka není v žádném případě v rozporu s rozhodnutím Drážního úřadu.

ÚPDI nepožadoval využití 100% kapacity, ale svým rozbořem prokázal, že kapacita pro vedení sporných vlaků přes odbočku Balabenka dostupná je. Tento rozbor SŽDC bez dalšího odmítla s odkazem na vnitřní předpis z roku 1965 (novelizováno v roce 1975), který určuje optimální využití dráhy. ÚPDI konstatuje, že vnitřní předpisy provozovatele dráhy nesmí být v rozporu s platnou právní úpravou. Je pak otázkou, zda předpis, který byl naposledy novelizován před téměř půl stoletím, v souladu s aktuální právní úpravou vůbec být může. Pokud by kapacita opravdu dostupná nebyla, je to právě SŽDC kdo by tuto skutečnost mohl jednoduchým exaktním způsobem dokázat, což se však za celou dobu řešení této problematiky (od června 2017 do dnešního dne) nestalo. SŽDC zastává konstantní názor, že i kdyby byla kapacita k dispozici, nelze jí použít neboť to zakazují vnitřní předpisy stanovující doporučené využití infrastruktury. Názor SŽDC je však v rozporu se zákonem.

SŽDC dále namítá, že pokud je sankce uložena za jednání popsané dle výroku I. a. příkazu, pak uvedené jednání neporušilo žádnou povinnost, a jak bylo naznačeno zde a v námitkách, nemůže být považováno za porušení § 51 odst. 4 zákona o dráhách, neboť v období od 4. července do 3. září 2017 nebylo možné vést zmíněné vlaky přes odbočku Balabenka. Důvody SŽDC předložila a ÚPDI je dílem akceptoval tím, že zrušil opatření k nápravě. Nynější závěr tedy odporuje předchozímu závěru v rámci státního dozoru, neb je více než zřejmé, že pokud by docházelo k porušení právní úpravy, jistě by ÚPDI mohl předběžně zasáhnout, což však neučinil a uložené opatření zrušil.

K tomu ÚPDI odkazuje, na odůvodnění týkající se první námitky viz výše. Dále pak ÚPDI podotýká, že jak již bylo uvedeno výše, je s podivem, že SŽDC tvrdí, že nebylo možné v období od 4. července do 3. září 2017 vést zmíněné vlaky přes odbočku Balabenka. Toto tvrzení nikdy nebylo ze strany SŽDC podloženo důkazem reálného nedostatku kapacity, která by byla k dispozici, ale od počátku je argumentováno zvýšením zatížení obslužného personálu předmětného úseku dráhy a snahou tento personál nezatěžovat tolik, aby se nezvýšila jeho chybovost. Jak již bylo uvedeno výše, změna vedení vlaků na předmětném úseku proběhla, aniž by se změnila okolnosti mající vliv rozsah dostupné kapacity. ÚPDI také v předcházejících řízeních obšírně argumentoval, že požadovaná kapacita drážní infrastruktury je dostupná. Tyto vývody pak nikdy SŽDC nezpochybnila, ale bez dalšího je odmítla s odkazem na citovaná doporučení UIC a vnitřní předpis týkající se doporučeného využití kapacity dráhy z roku 1975, která omezují použití dostupné kapacity na 65 % mimo špičku (resp. na 75 % ve špičce) bez dalšího a to i v případech, že je možné tuto kapacitu využít a provoz dráhy je bezpečný. Z toho ÚPDI dovozuje, že kapacita dostupná byla, avšak v tomto případě ji SŽDC nehodlala využít s odkazem na uvedené předpisy a to i přes skutečnost, že v jiných místech (zejména v nejvytíženějších dopravních uzlech, jako např. Praha či Brno hl. n.) tyto předpisy sama nedodržuje. Jak totiž vyplývá z dopisu SŽDC č.j: 36377/2017-SŽDC-NŘP ze dne 8. září 2017, tak SŽDC v některých úsecích využívá SŽDC těmito předpisy stanovenou propustnost na 120%. Pokud by odpovídala tato propustnost maximální kapacitě, nebylo by jí možné překročit.

Dále pak SŽDC argumentuje, že rozsah povoleného omezení provozování dráhy byl stanoven a vymezen rozhodnutím Drážního úřadu, ten však ve vztahu k využití dostupné kapacity žádné podmínky nestanovil. Pokud tedy ÚPDI dovodil, že takováto podmínka měla

být uložena, musela by nutně být obsažena v předmětném rozhodnutí a nelze ji ukládat dodatečně.

K tomu ÚPDI uvádí, že rozhodnutí Drážního úřadu pouze povoluje předmětné omezení a povinnost minimalizovat dopady povoleného omezení provozování dráhy je povinností zákonnou. Přesné podmínky vedení vlaků však nelze v rozhodnutích stanovovat, zejména pak proto, že povinnost minimalizovat dopady povoleného omezení provozování dráhy nastupuje hlavně v okamžiku, kdy se provozovatel dráhy na vedení vlaků v omezeném úseku nedohodne s postiženými dopravci. Není možné, aby správní orgán ve svém rozhodnutí stanovil v tomto ohledu podmínky, neboť nezná podrobně všechny obchodní zájmy dopravců a jejich obchodní rozhodnutí a znamenalo by to nepřípustné zasahování do jejich obchodní autonomie, neboť v případě, že se dopravci s provozovatelem dráhy dohodnou na určitém vedení vlaků, jedná se o jejich volbu a není možné tuto volbu omezovat stanovením podmínek.

SŽDC dále uvádí, že z textu vypořádání námitek lze dovodit, že předpisy staršího data jsou závadné a je jednoznačně vyjádřeno doporučení aktualizovat předpis z roku 1975. SŽDC uvádí, že jediným důvodem pro doporučení změny je fakt, že předpis je starý, taková argumentace je zcela absurdní.

K tomu ÚPDI uvádí, že z předmětného vypořádání námitek je jednoznačně patrné, že ÚPDI argumentoval stářím předpisu zejména ohledem na skutečnost, že upravovaná oblast za 43 let od aktualizace předmětného předpisu doznala jednoznačně zcela zásadních změn a dalo by se říci, že došlo k její rozsáhlé transformaci, která ovšem v předmětném předpise nebyla jakkoliv reflektována. ÚPDI konstatuje, že vnitřní předpisy provozovatele dráhy nesmí být v rozporu s platnou právní úpravou, je pak otázkou, zda předpis, který byl naposledy novelizován před téměř půl stoletím, v souladu s aktuální právní úpravou vůbec být může.

Ve vztahu k vytýkanému SŽDC nerozumí postupu Úřadu, kdy není vůbec zřejmé, jak bylo rozhodnuto či postupováno v řízení, zahájeném příkazem ze dne 25. 8. 2017, proti kterému byl podán ze strany SŽDC dne 1. 9. 2017 odpor. Výsledek tohoto správního řízení je dle SŽDC pro další postup a závěry Úřadu určující - není-li toto dřívější řízení o totožné věci ukončeno, lze též zvažovat případnou překážku litispendence atd., současně je víc než zřejmé, že Úřad zcela rezignoval na dodržení svých zákonných povinností co do dodržení lhůt stanovených zákonem k provedení řízení.

ÚPDI v tomto odkazuje na vyjádření k první námitce. K tvrzené překážce litispendence uvádí ÚPDI, že tato v daném případě rozhodně nenastala, když předmět řízení je v každém z řízení naprosto odlišný. V prvním případě je to uložení nápravného opatření k odstranění protizákonného stavu a v tomto případě je to uložení pouty za protizákonný stav, který vyvolala SŽDC svým chováním. K zachování zákonných lhůt lze odkázat na ustálenou judikaturu v této problematice jednoznačně označující lhůty za pořádkové, jejichž nedodržení nemůže způsobit nezákonnost daného rozhodnutí. Dále pak v tomto případě nedodržení zákonných lhůt s ohledem na skutečnost, že SŽDC odstranila vytýkaný stav a tedy bylo dosaženo účelu vydaného příkazu, není s to způsobit SŽDC škodu.

Předkládá-li v rámci příkazu Úřad, že vysoké pracovní zatížení výpravčích není důvodem pro nevyužití volné kapacity - SŽDC předkládá, že došlo k nepochopení materie Úřadem - zde vysoké pracovní zatížení a zvýšená rizikovost takového postupu neomezují

volnou kapacitu, ale způsobují, že volná kapacita fakticky není. Jak bylo naznačeno shora, kapacita jistě nemůže být vnímána v užším smyslu, tedy pouze jako volný prostor na koleji, jak předkládá Úřad - při tomto vnímání by kapacita byla dána vždy do doby, než by existoval na síti volný metr kolejí, kde by nestál vlak - uvedený závěr Úřadu je jistě absurdní. Kapacita je dána kombinací prvků, jak bylo naznačeno, z nichž fyzický prostor na koleji je jen jedním z nich; další prvky ovlivňující četnost dostupné kapacity tvoří i schopnost řízení provozu řídit provoz v reálném čase - tedy na četnost dostupné kapacity má jistě vliv i schopnost a vytíženost personálu provozovatele dráhy. Není-li systém řízení s to v daném okamžiku zajistit vyšší procento využitelnosti kapacity dráhy, pak uvedený závěr neznamena, že by tato existovala a byla neschopností systému omezena, v takovém případě kapacita vůbec není dána a neexistuje.

K tomu ÚPDI odkazuje na povinnost provozovatele dráhy provozovat dráhu bezpečně a prostřednictvím odborně způsobilých osob. Nelze se ztotožnit s výkladem podaným SŽDC, že v případě vysokého pracovního zatížení výpravčích není kapacita dostupná a v případě, že ostatní okolnosti by umožňovaly využití kapacity, která je k dispozici.

ÚPDI se odkazuje na definici uvedenou v § 2 odst. 10 zákona o dráhách, který rozhodně nespécifikuje kapacitu dráhy v km kolejí obsazených či neobsazených vozidly. Kapacita dráhy je její využitelná průjezdnost, která je dána technickým vybavením dráhy, jak navíc upřesňuje definice v § 21 vyhlášky 173/1995 Sb., nikoliv momentálním obsazením jednotlivých stanovišť personálem. Pokud pouze nebyla odpovídajícím způsobem zajištěna obsluha dráhy, nebyl dostatečně k dispozici personál provozovatele dráhy, jednalo se o jev nezákonný a provozování dráhy bylo tímto nedostatkem omezeno v rozporu § 23b zákona o dráhách.

V tomto ohledu je pak paradoxní, že přes deklarovanou nedostupnost kapacity SŽDC od 4. září 2017 provedla změnu výlukového jízdního řádu, jak již bylo popsáno výše.

Pokud by byla kapacita skutečně v období od 4. 7. 2017 do 3. 9. 2017 v nepracovní dny (o víkendech a svátcích) vyčerpána, muselo by dojít ke kolizím, které by nebylo možné řešit. V rámci výkonu státního dozoru si ÚPDI od SŽDC vyžádal přehled vlaků, u kterých údajně ke kolizím docházelo.

Všechny vlaky, které byly SŽDC označeny jako kolizní, byly v rámci taktové dopravy provozovány po celý den v každou hodinu vždy ve stejné časové poloze (stejně minutě). Pokud by tedy ke kolizi skutečně docházelo, jak SŽDC uvádí, nemohly by tyto vlaky být provozovány ani od 10.00 – do 14.00 hodin. V tomto období totiž při naprosto stejném jízdním řádu v rámci taktové dopravy **byly všechny vlaky provozovány přímo přes odbočku Balabenka, mimo žst. Praha Libeň**, aniž by ke kolizím docházelo.

Je pravdou, že kromě vlaků provozovaných v taktu ještě docházelo ke kolizi s několika vlaky, které byly provozovány navíc nad rámec tohoto taktu. Tyto vlaky byly provozovány pouze ve dny pracovní, kde ke sporu s ČD nedošlo. Podrobné zdůvodnění vyčerpání kapacity je uvedeno v protokolu včetně v souvisejícího vypořádání námitek.

SŽDC si též není jista, na jakém podkladu Úřad založil závěr, že došlo k omezení provozování dráhy v rozsahu nikoli minimálním - SŽDC si není jista, které vlaky byly odřeknuty a nebyly vedeny, které byly ze strany SŽDC odmítnuty. Jde-li o to, že SŽDC snad nevedla vlak tak, jak žádal dopravce, přičemž uvedené by mělo způsobit porušení ustanovení

§23b ZoD. SŽDC předkládá, že zde existují zákonná ustanovení jiná, která naznačený postup SŽDC připouští a předpokládají. Úřad takto zcela pominul aplikovat a zohlednit podstatu ustanovení § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb., dle kterého výlukový jízdní řád jistě nemusí být založen pouze na dohodě provozovatele a dopravce, když konečné slovo jistě má provozovatel dráhy, který je za provozování dráhy zodpovědný, nezohlednil ani povinnosti provozovatele dráhy dle ustanovení § 22 odst. 1, písmeno a), b) ZoD a ani právo provozovatele dráhy dle odstavce 3 téhož ustanovení. Z uvedených je totiž více než zřejmé, že odpovědnost za bezpečné a plynulé provozování dráhy má provozovatel dráhy a je k zajištění uvedeného oprávněn učinit kroky, které takový stav zajistí.

ÚPDI nezaložil svá tvrzení o porušení zákona na tom, že by došlo k omezení provozování dráhy v rozsahu nikoliv minimálním, ale na tom, že nepříznivé změny a dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců přesáhly přiměřenou míru, když nebyla plně využita kapacita dráhy, která byla k dispozici na odbočce Balabenka. Jak plyne z faktu, že od 4. září 2017 byly vlaky vedeny přes odbočku Balabenka, byla zde dostupná kapacita. ÚPDI nerozporuje možnost provozovatele dráhy stanovit rozsah a provedení omezení dráhy i bez dohody s dopravci, avšak ustanovení § 23b odst. 5 zákona o dráhách výslovně stanoví: ***Nepodaří-li se provozovateli dráhy při projednávání návrhu plánu omezení provozování dráhy nebo její části dohodnout se všemi dotčenými dopravci na rozsahu změn a omezení provozované drážní dopravy na dráze, navrhne rozsah změn a omezení i bez dohody provozovatel dráhy. Postupuje při tom takovým způsobem, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly přiměřenou míru, a tento návrh odůvodní.*** Tedy právě v případech, kdy nedojde k dohodě, musí být postupováno tak, aby nepříznivé dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců nepřesahovaly přiměřenou míru, což na základě výše uvedeného dodrženo nebylo, neboť přiměřený dopad na dopravce by byl takový, při kterém by byla využita dostupná kapacita odbočky Balabenka. Důvodová zpráva k zákonu č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, kterým byla podstatně novelizována úprava omezení provozování dráhy, k tomuto výslovně uvádí:

U déle trvajících omezení, pojených zejména se stavební činností (ale i s údržbou dráhy) předpokládá návrh jejich plánování na delší časové období. Konkrétní délka tohoto období je ponechána na vůli provozovatele dráhy, neboť ten může nejlépe zohlednit všechny působící faktory. Na základě projednání tohoto plánu s dotčenými dopravci a dalšími dotčenými subjekty vytvoří provozovatel dráhy pro dobu omezení výlukový jízdní řád. Navrhovaná úprava preferuje dohodu dotčených stran na podobě výlukového jízdního řádu, ovšem pokud se jí nepodaří dosáhnout, navrhne výlukový jízdní řád provozovatel dráhy. K tomu mu návrh určuje obecná kritéria - základním je minimalizace negativních dopadů omezení na dopravce; zde můžou hrát roli jak konkrétní charakteristiky dotčené dráhy (např. možnost objízdných tras, dostupná kapacita dráhy v době omezení), tak i charakteristiky provozované drážní dopravy (obecně - byt' ne vždy - lze např. předpokládat větší dopady omezení u dálkových a mezinárodních vlaků apod.).

Za nepříznivé dopady tedy nelze považovat výhradně odřeknuté vlaky, ale je třeba zkoumat jakékoliv nepříznivé dopady. V posuzovaném případě to byla zejména skutečnost, že vedením vlaku přes žst. Libeň došlo k prodloužení jízdy vlaků o 6 minut, což mělo samozřejmě nepříznivý dopad zejména s ohledem na navazující spoje a zkrácení doby na obraty v žst. Praha Masarykovo.

Předkládá-li pak Úřad v závěru, že SŽDC porušila ustanovení § 23b a §23 ZoD ve znění po 1. 4. 2017, má SŽDC za to, že uvedené porušit nemohla, neb plně respektovala

podmínky pro omezení provozování dráhy, které byly stanoveny v rozhodnutí Drážního úřadu. Dovozuje-li nyní Úřad podmínky nové a doplňuje-li vydané pravomocné rozhodnutí jiného správního úřadu, takový postup není reálně možný. Současně, tvrdí-li Úřad, že došlo k omezení provozování dráhy nad možný, resp. rozhodnutím stanovený rozsah v situaci, kdy nedošlo k odřeknutí žádného z požadovaných a předpokládaných vlaků, není dle SŽDC naznačený závěr Úřadu na místě, neb nedošlo k omezení provozování dráhy nad stanovený možný rozsah - slovy ustanovení § 23b odstavec 2 ZoD - nebylo omezeno provozování drážní dopravy nad povolenou možnou mez, tato byla realizována, dílem odlišnou formou od přání dopravce, což je ale zcela běžné i v rámci běžných provozních situací.

ÚPDI opakovaně konstatuje, že nedoplňuje rozhodnutí Drážního úřadu ani v žádném případě nezpochybnuje jeho validitu. Úprava omezení provozování dráhy, která nově uložila povinnosti provozovateli dráhy, vstoupila v platnost 1. dubna 2017. Vzhledem k tomu, že účinnost této úpravy nebyla odložena, vztahuje se na tato úprava na veškerá omezení provozování dráhy prováděná po 1. dubnu 2017, i na ta o jejich povolení bylo rozhodnuto před 1. dubnem 2017. Jak už bylo uvedeno výše, nevytýká ÚPDI omezení provozování dráhy nad stanovenou mez či v rozsahu nikoliv minimálním, ale to, že nepříznivé změny a dopady změn a omezení drážní dopravy u jednotlivých dopravců přesáhly přiměřenou míru, neboť existovala varianta vedení vlaků přes odbočku Balabenka, při jejímž využití by byly nepříznivé změny menšího rozsahu.

SŽDC dále zopakovala výše uvedené námitky a následně uvedla, že je přesvědčena, že v čase dostupná kapacita dráhy byla vždy využita maximálně, další využití dráhy nad reálnou kapacitu by znamenalo porušení povinností provozovatele dráhy dle ustanovení § 22 ZoD.

Včasně podaným odporem byl příkaz zrušen a řízení pokračovalo, o této skutečnosti byla SŽDC vyrozuměna oznámením č.j. UPDI-52/18-OPDI-SPR/VE ze dne 5. ledna 2018. Dne 12. ledna 2018 zaslal UPDI oznámení o ukončení dokazování č.j. UPDI-0131/18-OPDI-SPR/VE.

Podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách se právnická nebo podnikající fyzická osoba jako provozovatel dráhy dopustí přestupku tím, že omezí provozování dráhy nebo její části v rozporu s § 23b nebo 23c zákona o dráhách.

Podle § 12 odst. 1 písm. a) přestupkového zákona jestliže ke spáchání přestupku zákon vyžaduje zvláštní vlastnost, způsobilost nebo postavení pachatele, může být pachatelem pouze ten, kdo požadovanou vlastnost, způsobilost nebo postavení má.

Obviněná SŽDC byla zřízena a její činnost je upravena zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, 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 do obchodního rejstříku.

Podle § 21 odst. 1 a 4 zákona č. 77/2002 Sb. obviněná SŽDC provozuje železniční dopravní cestu ve veřejném zájmu a plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy podle zvláštního právního předpisu. Zvláštním předpisem je v tomto případě zákon o dráhách.

S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že § 54 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách vyžaduje zvláštní postavení pachatele, tj. postavení provozovatele dráhy. Obviněná SŽDC je právnickou osobou a současně je provozovatelem dráhy a může být subjektem přestupku uvedeného v § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách.

V rámci správněprávní odpovědnosti je pak ukládán správní trest právnické osobě za to, že osoby odpovědné za její řízení a fungování nezajistily splnění povinností jí uložených. Za právnickou osobu fakticky jednájí fyzické osoby jako její zástupci, zejména statutární orgány a zaměstnanci, jejichž jednání se právnické osobě přičítá. Jednáním těchto fyzických osob pak fakticky dochází k naplnění znaků skutkové podstaty přestupku, za který odpovídá právnická osoba.

Podle § 20 odst. 1 přestupkového zákona je právnická osoba pachatelem, jestliže k naplnění znaků přestupku došlo jednáním fyzické osoby, která se za účelem posuzování odpovědnosti právnické osoby za přestupek považuje za osobu, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě a která porušila právní povinnost uloženou právnické osobě, a to při činnosti právnické osoby, v přímé souvislosti s činností právnické osoby nebo ku prospěchu právnické osoby nebo v jejím zájmu; za porušení právní povinnosti uložené právnické osobě se považuje též porušení právní povinnosti uložené organizační složce nebo jinému útvaru, který je součástí právnické osoby.

Za osoby, jejichž jednání je přičitatelné obviněné společnosti, se za účelem posuzování odpovědnosti právnické osoby za přestupek považují podle § 20 odst. 2 písm. a) a c) přestupkového zákona statutární orgán nebo člen statutárního orgánu a zaměstnanec nebo osoba v obdobném postavení při plnění úkolů vyplývajících z tohoto postavení.

Podle § 20 odst. 6 přestupkového zákona odpovědnost právnické osoby za přestupek není podmíněna zjištěním konkrétní fyzické osoby, která se považuje za osobu, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě. Správní orgán není povinen zjišťovat konkrétní fyzickou osobu, která se za účelem posuzování odpovědnosti právnické osoby za přestupek považuje za osobu, jejíž jednání je přičitatelné právnické osobě, zejména tehdy, je-li ze zjištěných skutečností zřejmé, že k jednání zakládajícímu odpovědnost právnické osoby za přestupek došlo při činnosti právnické osoby.

Provozovatel dráhy SŽDC omezil provozování části dráhy v úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny v rozporu s § 23b zákona o dráhách, a to jak v období od 4. července 2017 do 3. září 2017, tak v období od 4. července 2017 do 9. prosince 2017.

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

Vzhledem k tomu, že SŽDC je na předmětné dráze provozovatelem dráhy a k jejímu omezení došlo v rozporu s § 23b zákona o dráhách, rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku I. a uznal obviněnou SŽDC vinnou.

Obviněná SŽDC svým jednáním vyvolala dne 4. července 2017 protiprávní omezení

provozování dráhy a tento protiprávní stav udržovala až do 9. prosince 2017. Obviněná SŽDC se tedy dopustila trvalého přestupku ve smyslu § 12 přestupkového zákona. Obviněná SŽDC navíc, jak vyplývá i z jejího vyjádření i jednání, nevynaložila veškeré úsilí, aby ve smyslu § 21 a § 23 odst. 1 přestupkového zákona, aby porušení povinnosti zabránila.

S ohledem na skutečnost, že obviněná SŽDC byla uznána vinnou, neboť svým jednáním naplnila skutkovou podstatu přestupku podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona o dráhách, rozhodl ÚPDI o uložení správního trestu. Podle § 30 odst. 1 písm. b) přestupkového zákona činí v tomto případě promlčení doba 3 roky, neboť ustanovením § 51 odst. 8 písm. e) zákona o dráhách je pro přestupek podle odstavce 4 písm. h) téhož ustanovení stanovena sazba pokuty, jejíž horní hranice činí 10 000 000 Kč.

Podle § 31 odst. 2 písm. c) přestupkového zákona počíná promlčení doba běžet u trvalého přestupku běžet dnem následujícím po dni, kdy došlo k odstranění protiprávního stavu.

V návaznosti na výše uvedené se ÚPDI před uložení pokuty zabýval tím, zda nedošlo k zániku odpovědnosti za přestupek. Ke spáchání přestupku obviněnou SŽDC došlo dne 4. července 2017, kdy obviněná společnost svým jednáním omezení provozování dráhy vyvolala a následně tento protiprávní stav udržovala až do 9. prosince 2017. V tomto případě k promlčení přestupku nedošlo a odpovědnost obviněné SŽDC nezanikla.

Při určení druhu správního trestu a jeho výměry přihlédl ÚPDI s ohledem na okolnosti případu podle § 37 písm. a), c), g) a i) přestupkového zákona zejména k povaze a závažnosti přestupku, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem a u právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby k povaze její činnosti a u pokračujícího, trvalého a hromadného přestupku k tomu, zda k části jednání, jímž byl přestupek spáchán, došlo za účinnosti zákona, který za přestupek stanovil správní trest mírnější než zákon, který byl účinný při dokončení tohoto jednání.

V daném případě došlo ke spáchání celého jednání za účinnosti jediného zákona, tj. přestupkového zákona.

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

Podle § 38 písm. a), b), c), d), a f) přestupkového zákona je povaha a závažnost přestupku dána zejména významem zákonem chráněného zájmu, který byl přestupkem porušen nebo ohrožen, významem a rozsahem následku přestupku, způsobem spáchání přestupku, okolnostmi spáchání přestupku, dále též délkou doby, po kterou trvalo protiprávní jednání pachatele nebo po kterou trval protiprávní stav udržovaný protiprávním jednáním pachatele.

ÚPDI tedy přihlédl k délce doby, po kterou trval protiprávní stav udržovaný obviněnou SŽDC (159 dnů).

Podle § 51 odst. 8 písm. e) zákona o dráhách lze za přešupek podle odstavce 4 písm. h) uložit pokutu do výše 10 000 000 Kč. Zákonem chráněným zájmem je umožnit dopravcům maximální využití kapacity dráhy, jak ukládá § 21 odst. 2 vyhlášky 173/1995. Stavba, modernizace, údržba a provozování dráhy jsou z převážné většiny hrazeny z veřejných prostředků, chráněným zájmem je využití těchto prostředků ve prospěch veřejné osobní dopravy. Nicméně i přes nevyhovění všem požadavkům dopravce došlo k zabezpečení požadovaného dopravního výkonu, pouze za jízdní dobu delší o 6 minut u každého vlaku.

S ohledem na povahu následků však nelze dospět k závěru, že by jednání obviněné SŽDC nebylo vůbec společensky škodlivé. Společenská škodlivost protiprávního jednání je dána právě delší jízdní dobou vlaků v souvislosti s navazujícími spoji a zkrácením doby na obraty v žst. Praha Masarykovo nádraží.

Na druhou stranu nezákonný stav byl provozovateli dráhy vytknut 29. června 2017 protokolem o výsledku státního dozoru ve věcech drah č. j. UPDI-132/17-OPDI/VE, který byl dále změněn dokumentem vyřízení námitek č. j.: UPDI-712/17-OPDI/1 ze dne 11. srpna 2017. Provozovatel dráhy si tedy byl vědom svého nezákonného jednání.

ÚPDI přihlédl ke skutečnosti, že ke spáchání přešupku došlo podle znění příslušného ustanovení zákona o dráhách, účinného od 1. 4. 2017. Páchání přešupku započalo v krátkém časovém úseku cca 3 měsíců po účinnosti příslušné novely zákona o dráhách. Dalším důvodem stanovení výše pokuty je skutečnost, že porušení citovaných ustanovení se provozovatel dráhy dopustil v tomto případě poprvé. Jiné polehčující okolnosti ve smyslu § 39 přešupkového zákona ÚPDI neshledal.

ÚPDI uložil pokutu ve výši 50 000 Kč, tj. při spodní hranici sazby stanovené zákonem o dráhách. Při určení výše pokuty ÚPDI přihlédl k majetkovým poměrům obviněné SŽDC. Z informací uvedených na webových stránkách obviněné SŽDC <http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2017-szdc-vz-cz.pdf> vyplývá, že obviněná SŽDC hospodařila v roce 2017 s majetkem v řádu miliard korun. Na základě výše uvedeného ÚPDI konstatuje, že vyměřenou výši pokuty nelze v tomto případě považovat za likvidační ani za nepřiměřeně zasahující do ekonomické podstaty obviněné společnosti.

Pokuta uložená obviněné SŽDC za omezení provozování dráhy v rozporu se zákonem o dráhách naplňuje obě základní funkce právní odpovědnosti, a to funkci represivní – postih za porušení povinností stanovených zákonem, a především funkci preventivní, která směřuje k předcházení porušování zákona, resp. k jednání, které je se zákonem v souladu. Po zvážení všech okolností případu dal ÚPDI při určení výměry uložené pokuty přednost preventivnímu charakteru uloženého trestu a stanovenou pokutu vzhledem k okolnostem případu posoudil jako dostačující. Pokuta je splatná do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet ÚPDI uvedený ve výroku č. II.

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

Podle § 95 odst. 1 věta první zákona o přestupcích uloží správní orgán obviněnému, který byl uznán vinným, povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou.

Vzhledem k tomu, že zákon o přestupcích v současné době náklady řízení blíže neupravuje, vycházel správní orgán z obecného právního předpisu, kterým je správní řád. Řízením o porušení právní povinnosti ze strany účastníka řízení je rovněž řízení o přestupku,

Podle § 79 odst. 5 správního řádu uloží správní orgán účastníkovi, který řízení vyvolal porušením své právní povinnosti, povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou. Prováděcí právní předpis stanoví výši paušální částky nákladů řízení a výši paušální částky nákladů řízení ve zvláště složitých případech nebo byl-li přibrán znalec. Tímto prováděcím předpisem je vyhláška č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení (dále jen „vyhláška“).

Podle § 6 odst. 1 vyhlášky činí paušální částka nákladů správního řízení, které účastník vyvolal porušením své právní povinnosti, 1 000 Kč.

V daném případě ÚPDI zahájil řízení o přestupku z moci úřední, neboť dospěl k závěru, že se obviněná společnost dopustila přestupku, je tedy zjevné, že řízení bylo vyvoláno porušením právní povinnosti obviněné společnosti a ÚPDI je tedy povinen obviněné společnosti uložit náhradu nákladů řízení ve výši stanovené vyhláškou. Z toho důvodu ÚPDI rozhodl tak, jak je níže uvedeno.

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 ÚPDI výrokem č. III tohoto rozhodnutí uložil povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1 000 Kč podle § 6 odst. 1 vyhlášky. Náklady řízení jsou splatné do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet ÚPDI uvedený ve výroku č. III.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad u ÚPDI se sídlem Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1 ve lhůtě 15 dnů. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po doručení stejnopisu písemného vyhotovení rozhodnutí. O rozkladu rozhoduje předseda ÚPDI.

Ing. Irena Procházková
vedoucí oddělení personálně-ekonomicko-právního

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Dotčený orgán:

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

Spis