



## ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře jako odvolací 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 (dále jen správní řád), rozhodl **v řízení o rozkladech** proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře vydanému v prvním stupni,  **které podaly:**

- **obviněná společnost Správa železnic, státní organizace**, IČO: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále jen Správa železnic) proti všem výrokům a
- **poškozená společnost České dráhy, a.s.**, IČO: 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 (dále jen ČD) proti výroku III,

**jehož dalším účastníkem je podle § 27 odst. 1 správního řádu, poškozená společnost ARRIVA vlaky s.r.o.**, IČO 289 55 196, se sídlem Křižíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8, která rozklad nepodala,

**a přezkoumal rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 27. 12. 2019, č. j. UPDI- 3615/19/PJ, sp. zn. UPDI-POK004/19, a rozhodl**

**takto:**

**Podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 správního řádu, se rozklad zamítá a rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 27. 12. 2019, č. j. UPDI-3615/19/PJ, sp. zn. UPDI-POK004/19, se potvrzuje.**

### Odůvodnění

#### I. Správní řízení v prvním stupni

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen Úřad) obdržel od ČD dne 3. 9. 2018 podnět, kterým se ČD dožadovaly přezkumu zákonnosti dělení výluk v jednom traťovém úseku a v rámci jedné stavební akce na etapy kratší než 24 hodin. Jednalo se o výluky v rámci Modernizace trati v úseku Ševětín – Veselí nad Lužnicí v červnu 2018, realizované v několika etapách na základě rozkazu o výluce č. 93091 ze dne 30. 5. 2018 č. j. 17351/2018-SŽDC-OŘ PLZ-ÚŘP (dále jen ROV č. 93091).

Dne 16. 9. 2019 oznámením č. j. UPDI-2535/19/PJ Úřad zahájil z moci úřední řízení o přestupku proti Správě železnic. Úřad si dne 17. 9. 2019 vyžádal dopisem, č. j. UPDI-2541/19, od Drážního úřadu příslušná stavební povolení. Úřad dále dne 3. 10. 2019 oznámil ukončení dokazování č. j.

UPDI-2743/19/PJ (dále jen ukončení dokazování). Na oznámení Správa železnic reagovala dne 7. 10. 2019 svým vyjádřením, č. j. 60383/2019-SŽDC-GŘ-O12 (dále jen vyjádření Správy železnic).

Následně byly dne 12. 11. 2019 vyzvány poškozené společnosti, a to ČD vyrozuměním č. j. UPDI-3074/19/PJ, a ARRIVA vlaky s.r.o. (dále jen ARRIVA) č. j. UPDI 3080/19/PJ, aby doložily podklady ke stanovení majetkové škody, která jim měla být protiprávním jednáním Správy železnic způsobena.

Dne 15. 11. 2019 Úřad zaslal pod č. j. UPDI-3123/19/PJ Správě železnic vyrozumění o prodloužení lhůty podle § 71 odst. 3 písm. a) správního řádu, jelikož se jednalo o zvláště složitý případ.

Odpověď na výzvu k doložení podkladů pro stanovení výše škody zaslaly ČD dne 21. 11. 2019 pod č. j. 15639/2019-DS a ARRIVA dne 22. 11. 2019, obě s nedostatečným doložením tvrzených skutečností. Proto Úřad výzvu zopakoval dne 2. 12. 2019 dopisem č. j. UPDI-3332/19/PJ pro ČD a UPDI-3333/19/PJ pro ARRIVU. Na to ARRIVA reagovala dne 9. 12. 2019 a ČD dne 11. 12. 2019. Vyjádření ARRIVY považoval Úřad opět za nedostatečné, a proto ji opakovaně vyzval dne 10. 12. 2019 dopisem č. j. UPDI-3480/19/PJ k doplnění podkladů. Na poslední výzvu již ARRIVA nereagovala. Úřad vydal dne 18. 12. 2019 opětovné oznámení o ukončení dokazování, č. j. UPDI-3588/19/PJ, (dále jen opětovné ukončení dokazování).

## **II. Napadené rozhodnutí**

Dne 27. 12. 2019 Úřad vydal rozhodnutí o přestupku č. j. UPDI- 3615/19/PJ (dále jen napadené rozhodnutí). Úřad rozhodl, že Správa železnic se dopustila přestupku spočívajícího v porušení povinností provozovatele dráhy podle § 51 odst. 4 písm. h) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném do 12. 12. 2019 (dále jen zákon o dráhách). Za spáchání uvedeného přestupku Úřad uložil Správě železnic podle § 35 písm. b) a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen zákon o odpovědnosti za přestupky) ve spojení s § 51 odst. 8 písm. e) zákona o dráhách pokutu ve výši 5 000 Kč.

Podle § 89 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky Úřad výroky č. III a č. IV napadeného rozhodnutí poškozeným společnostem ČD a ARRIVA nárok na náhradu škody nepřiznal a poškozené odkázal s jejich nároky na soud.

Úřad uložil Správě železnic povinnost nahradit náklady správního řízení paušální částkou ve výši 1000 Kč.

## **III. Rozklady**

Rozklad ČD byl podán dne 9. 1. 2020, a rozklad Správy železnic dne 14. 1. 2020. Napadené rozhodnutí bylo společnosti ČD doručeno dne 27. 12. 2019 a Správě železnic dne 2. 1. 2020. Poslední den lhůty pro podání rozkladu tedy připadl na 13. 1. 2020, resp. 17. 1. 2020. V obou případech šlo o včasné rozklady.

Úřad pak účastníkům zaslal vyrozumění, č. j. UPDI-0192/20/GP, o přijatých rozkladech a zároveň je informoval o možnosti se k nim vyjádřit, čehož využila pouze Správa železnic prostřednictvím svého vyjádření č. j. 6499/2020-SŽDC-GŘ-O25 (dále jen Správa železnic).

#### IV. Přehled podaných námitek

##### Správa železnic

- bodem I. namítá nedodržení správních lhůt a nezjištění všech okolností ze strany Úřadu.
- bodem II. rozporuje Úřadem vymezený časový rozsah přestupku a zároveň nepotvrzuje reálné konání předmětných výluk.
- bodem III. napadá opakované vydání ukončení dokazování.
- bodem IV. napadá nepostoupení údajného přestupku ČD jinému úřadu.
- bodem V. nesouhlasí s výkladem § 23b a § 23c zákona o dráhách Úřadem. Omezení do 24 hodin nezařazená do plánu nemusí navíc splňovat podmínky § 23c odst. 3 zákona o dráhách.
- bodem VI. dokazuje svůj výklad za pomoci nové právní úpravy po vydání novely.
- bodem VII. poukazuje, že Úřad neproověřil, zda důvodem omezení byla skutečně modernizace dráhy.
- napadá ztotožnění doby trvání omezení provozování dráhy a trvání stavby.
- bodem IX. napadá, že Úřad neproověřil motivaci jejího údajně nezákonného jednání.

ČD požadují zrušení výroku č. III. na základě dodatečně dodaných podkladů pro vyčíslení škody.

Správa železnic ve svém vyjádření k rozkladu ČD napadá nekompletnost a neoprávněnost vyčíslené škody.

#### V. Námitky uvedené v rozkladu, vyjádření účastníků a jejich vypořádání

##### Novelizace zákona o dráhách

Dne 31. 12. 2019 došlo k vyhlášení zákona č. 367/2019 Sb., kterým dochází ke změně zákona o dráhách (dále jen „novela“) a s účinností od 1. 1. 2020 ke změně názvu společnosti Správa železniční dopravní cesty na Správa železnic. Podle čl. II Přejímací ustanovení, odst. 4 novely, se řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle zákona č. 266/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, navíc Úřad je povinen posuzovat případ podle právní úpravy účinné v době páchání přestupku. Proto Úřad při tomto rozhodování postupoval podle zákona o dráhách ve znění účinném před 12. 12. 2019, kdy nedocházelo ke změnám ustanovení, na která se napadené rozhodnutí a toto stanovisko odkazuje. Ke změně těchto článků došlo až od 15. 1. 2020. Úřad pro informaci též uvádí, že § 51 odst. 8 písm. e) zákona o dráhách byl novelou přečíslován na § 51 odst. 10 písm. e).

Novela zákona o dráhách nepřináší věcné změny ve vztahu k obviněné, k jejímu prospěchu ani v její neprospěch. Proto **nemá vliv na napadené rozhodnutí.**

##### Námitky Správy železnic

###### Námitky pod bodem I. – správní lhůty a zjišťování okolností

Správa železnic napadá, že Úřad zahájil správní řízení až 16. 9. 2019, a nikoliv bezodkladně po doručení podnětu ČD dne 3. 9. 2018. Správa železnic to považuje za zbytečné průtahy a spatřuje v tom rozpor s § 6 správního řádu.

Správa železnic upozorňuje, že v období od 16. 9. 2019 do 3. 10. 2019, kdy jí bylo doručeno oznámení o ukončení dokazování, neobdržela žádnou výzvu ke sdělení stanoviska ve věci. Úřad tak postupoval v rozporu s § 50 odst. 3 správního řádu. Úřad byl povinen zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch Správy železnic. O právu poskytnout stanovisko byla Správa železnic poučena v rámci oznámení ze dne 16. 9. 2019.

Správa železnic dále napadá, že Úřad nedodržel správní lhůty uložené § 94 zákona o odpovědnosti za přestupky a rozhodnutí vydal až měsíc a půl po zákonné lhůtě. Úřad sice sdělil prodloužení lhůty ve smyslu § 71 odst. 3 písm. a) správního řádu, avšak ani tento termín nedodržel.

Tento postup však není možné použít u lhůty podle § 94 zákona o odpovědnosti za přestupky a navíc nešlo o zvlášť složitý případ vzhledem k datům zahájení řízení a ukončení dokazování.

## **Stanovisko odvolacího orgánu**

### **K zahájení řízení**

Je pravda, že řízení bylo zahájeno až po více než roce od obdržení podnětu. Úřad po obdržení podnětu vyzval podle § 137 správního řádu Správu železnic dopisem č. j. UPDI- 3240/18 ze dne 8. 11. 2018 k vyjádření. Ta odpověděla dne 16. 11. 2018 dopisem č. j. 56336/2018-SZDC-GR-O11, ve kterém vyslovila nesouhlas s názorem ČD a přesvědčení, že sama postupuje v souladu s právními předpisy. Toto vyjádření vzal Úřad v úvahu při rozhodování, zda je třeba řízení zahájit. Ve vlastním řízení jej však s ohledem na § 137 odst. 4 správního řádu při rozhodování nemohl použít. Úřad zahájil řízení s ohledem na průběžné plnění povinností vyplývajících mu z ostatních řízení a personální situaci. Vzhledem k tomu, že nedošlo k uplynutí tříleté promlčecí lhůty, která je stanovena § 30 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky na přestupky s horní sazbou pokuty nad 100 000 Kč, což zahrnuje i tento případ, dospěl odvolací orgán k závěru, že **zahájení řízení, které nebylo učiněno neprodleně, nemá vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí.**

### **K vydání rozhodnutí**

Řízení bylo zahájeno dne 16. 9. 2019 a podle § 94 zákona o odpovědnosti za přestupky mělo být rozhodnuto do 15. 11. 2019. Úřad tuto lhůtu prodloužil o 30 dní podle § 71 odst. 3 písm. a) správního řádu, tj. až do 16. 12. 2019, nicméně rozhodnutí vydal až 27. 12. 2019, čímž prodlouženou lhůtu o 11 dní překročil. Nelze se ztotožnit s názorem Správy železnic, že se nejednalo o zvlášť složitý případ, neboť bylo nutné vyžádat si podklady od dalších subjektů a v rámci adhezního řízení také podklady pro rozhodnutí o přiznání náhrady škody. Vzhledem k tomu, že doložené podklady nebyly úplné, Úřad byl nucen vyzývat poškozené opakovaně, což vedlo k prodloužení lhůty.

Jak vyplývá z platné úpravy, prodloužení lhůty o 30 dní podle § 71 odst. 3 písm. a) správního řádu k 60 dnům podle § 94 zákona o odpovědnosti za přestupky lze aplikovat, neboť tento zákon takovou možnost nevyklučuje a speciální úprava zákona o odpovědnosti za přestupky se týká pouze základní lhůty pro vydání rozhodnutí. Stejně stanovisko zastává i Ministerstvo vnitra („*Průvodce zákonem č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*“, vydaný dne 19. 1. 2018 odborem legislativy a koordinace předpisů Ministerstva vnitra).

Úřad si navíc vyžádal stavební povolení pro akci Modernizace trati v úseku Ševětín – Veselí nad Lužnicí od Drážního úřadu, a po tuto dobu podle § 71 odst. 4 správního řádu správní lhůty neběží. K překročení pořádkové lhůty pro vydání rozhodnutí tedy došlo fakticky v řádu několika dnů.

Úřad pouze pro informaci uvádí, že podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 12. 2012, č. j. 2Ans 14/2012 – 41, je nutno mít na zřeteli, že lhůty pro vydání rozhodnutí jsou pouze lhůtami pořádkovými a jejich překročení samo o sobě nemůže vést k závěru o nezákonnosti procesního postupu či rozhodnutí, které z něj vzešlo. **Na základě výše uvedeného odvolací orgán námitky ve věci dodržování lhůt pro nedůvodnost zamítá.**

### **Zjištění rozhodných okolností**

Odvolací orgán nesouhlasí s názorem, že Úřad v rozporu s § 50 správního řádu nezjistil rozhodné okolnosti. Úřad zahájení řízení Správě železnic řádně oznámil a poučil ji o právu navrhnout důkazy

a možnosti vyjadřovat se. O právu vyjádřit se k podkladům shromážděným pro rozhodnutí ji poučil i opětovným oznámením o ukončení dokazování. Podkladem pro rozhodnutí bylo mimo jiné i vyjádření Správy železnic. Podle názoru odvolacího orgánu Úřad rozhodoval na základě podkladů, které shromáždil a které bez všech pochybností vedly a mohly vést k závěru o tom, že došlo ke spáchání přestupku a kdo za něj odpovídá. Správa železnic vyzvána byla, mohla se vyjádřit a také se vyjádřila. **Její právo podle § 36 odst. 3 správního řádu nebylo nijak porušeno.**

### **Námítky pod bodem II. – časový rozsah přestupku**

Správa železnic nesouhlasí s Úřadem, že k protiprávnímu jednání Správy železnic docházelo v celém období trvání stavby, tj. od 7. 6. 2018 do 16. 11. 2018, a ne pouze ve dnech 9. 6., 10. 6., 16. 6., 17. 6., 23. 6. a 24. 6. 2018 (dále jen ve vyjmenovaných dnech). Přestože Úřad tvrdil, že v ostatních dnech nedošlo ze strany správy železnic k pochybení, označil jednání Správy železnic za nezákonné v celém období.

Podle Správy železnic Úřad nedoložil, že Správa železnic skutečně konala výluky ve vyjmenovaných dnech. Správa železnic jejich konání nepotvrdila, pouze zaslala podklady o jejich plánech.

Správa železnic dále namítá, že podnět ČD, který byl Úřadu doručen dne 3. 9. 2018, nemohl upozorňovat na pozdější nezákonný postup. Úřad nezjišťoval další postup Správy železnic, v čemž tato shledává porušení jeho nestrannosti.

### **Stanovisko odvolacího orgánu**

#### **Vymezení období**

Odvolací orgán trvá na zdůvodnění v napadeném rozhodnutí ve stanovisku Úřadu k celé věci. Zde uvádí, že šlo o jednu stavbu „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část“ (dále jen předmětná modernizace), se stavebním povolením na výstavbu všech dílčích inženýrských objektů, které byly součástí stavby dráhy jako takové. Správa železnic pro tuto akci vydala ROV č. 93091. Stavební akce modernizace trati byla jako celek uskutečňováním stavby dráhy s předpokládanou dobou omezení překračující 24 hodin. Doba trvání omezení při jednotlivých etapách pak nemá na dobu omezení ve vztahu k § 23b odst. 3 zákona o dráhách vliv. Ve výroku napadeného rozhodnutí bylo uvedeno, že k porušení § 23c odst. 1 zákona o dráhách došlo v konkrétních dnech. V období od 7. 6. 2018 do 16. 11. 2018 pak docházelo k jednotlivým omezením provozování dráhy na trati Praha – České Budějovice, traťovém úseku Ševětín - Veselí nad Lužnicí z důvodů uskutečňování předmětné modernizace. Odvolací orgán dospěl k názoru, že v napadeném rozhodnutí není na závadu uvedení období, kdy mělo dojít k omezení, a zároveň uvedení jednotlivých dnů, kdy skutečně došlo k porušení zákona. Z výroku rozhodnutí je jasné, kdy přesně - ve kterých dnech - k jednání došlo. Zařazení těchto dnů do určitého období nesnižuje srozumitelnost ani určitost výroku stran časového určení spáchání přestupku. **Námítka se pro nedůvodnost zamítá.**

#### **Doložení konání výluk**

Úřad vycházel z údajů uvedených v podnětu ČD, střednědobých plánů upřesněných – schválených červen 2018 z 28. 5. 2018 a z ROV č. 93091, který též vydala sama Správa železnic a zavedení náhradní autobusové dopravy dopravcům uložila. Data konání předmětných výluk v uvedených dokumentech vzájemně souhlasila. Ani Správa železnic ve svém vyjádření a ve svém rozkladu nepopírala, že by se ve vyjmenovaných dnech výluky konaly. Z těchto důvodů odvolací orgán konání výluk považuje za dostatečně prokázané. Předmětem sporu je, zda výluky ve vyjmenovaných dnech musely být zařazeny do plánu omezení provozování dráhy, či nikoliv.

Předmětem tohoto správního řízení je posouzení souladu postupu Správy železnic s § 23b a § 23c zákona o dráhách při konání předmětné modernizace ve vyjmenovaných dnech. Předmět správního řízení byl vymezen v oznámení o zahájení řízení a nemusí být totožný s podnětem.

### **Námítky pod bodem III. – opětovné oznámení o ukončení dokazování**

Správa železnic namítá, že Úřad 2. 10. 2019 ukončil dokazování, a poté tak učinil znovu dne 18. 12. 2019. Oznámení o opětovném ukončení dokazování se však Správě železnic nepodařilo dohledat. Správa železnic dále napadá, že jí Úřad informoval o prodloužení lhůty k vydání rozhodnutí a cca za měsíc opětovně oznámil ukončení dokazování. Úřad dále porušil rovnost práv a postavení dotčených subjektů v rámci řízení tím, že komunikoval s ČD, a nikoliv se Správou železnic.

### **Stanovisko odvolacího orgánu**

Úřad ukončil dokazování dopisem ze dne 2. 10. 2019 a oznámil to účastníkovi řízení. Následně však uplatnily nárok na náhradu škody ČD a ARRIVA, proto byly do spisu doplněny další podklady pro vydání rozhodnutí. Úřad poté ukončil dokazování znovu (pod č. j. UPDI-3588/19/PJ) a v souvislosti s tím prodloužil lhůtu pro vydání rozhodnutí. Opětovné ukončení dokazování bylo podle doručky z datové schránky Správě železnic doručeno 18. 12. 2019 v 10:37 hod.

Shromážděné podklady nasvědčovaly tomu, že organizací výluk mohla být některým dopravcům způsobena majetková škoda. Proto byl Úřad povinen postupovat podle § 70 zákona o odpovědnosti za přestupky a dotčené dopravce vyrozumět o právu uplatnit nárok na náhradu škody. Odvolací orgán se ve věci vyzývání Správy železnic odkazuje na svoje stanovisko k bodu I. **Odvolací orgán dospěl k názoru, že se Úřad porušení rovnosti účastníků nedopustil.**

### **Námítky pod bodem IV. – postoupení přestupku ČD**

Správa železnic dále namítá, že Úřad nesprávně reagoval na podezření, že ČD některými výroky naplnila podstatu přestupku podle § 7 zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. Úřad podle Správy železnic nesprávně uvedl, že se ČD ve vztahu k Správě železnic nemohly takového přestupku dopustit. Úřad mohl považovat takovéto sdělení za podnět a měl věc postoupit věcně příslušnému orgánu.

### **Stanovisko odvolacího orgánu**

Ve věci údajného přestupku, kterého se měly ČD dopustit, odvolací orgán potvrzuje stanovisko Úřadu v napadeném rozhodnutí, že Správa železnic jako právnická osoba nemůže být subjektem uraženým na cti, tj. nelze jí na cti ublížit. Navíc Úřad postupoval správně, když jej vzhledem k formulaci sdělení Správy železnic za podnět nepovažoval. Proto zde povinnost věc postoupit věcně příslušnému orgánu nevznikla. Postoupení údajného podnětu jinému úřadu není součástí tohoto řízení. **Námítka není důvodná.**

### **Námítky pod bodem V. – výklad § 23b a § 23c zákona o dráhách**

Správa železnic nesouhlasí s výkladem § 23b a § 23c zákona o dráhách. Podle § 23b odst. 3 zákona o dráhách je podmínkou zpracování plánu omezení provozování dráhy bez ohledu na prováděné činnosti skutečnost, že předpokládaná doba omezení musí trvat souvisle déle než 24 hodin. Provozovateli dráhy se ukládá povinnost zpracovat plán pouze v případě, že předpokládaná doba omezení překročí 24 hodin a neukládá se, pokud je nepřekročí. Správa železnic pak znění srovnává k datu podání rozkladu s ještě neúčinnou novelou zákona o dráhách a poukazuje na rozdíly znění, podle kterých by mělo být i postupováno rozdílně. Podle Správy železnic Úřad zmínku o nutné délce předpokládané doby omezení alespoň 24 hodin nezohlednil.

Správa železnic nesouhlasí s výkladem, že jakákoliv omezení bez ohledu na délku jejich trvání vyvolaná jinými důvody nespádajícími pod § 23c odst. 3 zákona o dráhách, musí být vždy zahrnuta do plánu omezení provozování dráhy a považuje je za rozporný s podmínkou překročení 24 hodin

v § 23b odst. 3 zákona o dráhách. Podle názoru Správy železnic nelze z oprávnění provozovatele dráhy uvedených v § 23c odst. 3 zákona o dráhách dovodit, že ve všech ostatních případech mu vzniká povinnost zajistit schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy. Ustanovení § 23b zákona o dráhách ukládá provozovateli dráhy pouze ty povinnosti, které jsou v rámci tohoto ustanovení výslovně zmíněny.

Správa železnic chápe § 23b odst. 3 zákona o dráhách tak, že při přípravě plánu omezení provozování dráhy se posoudí povinnost zahrnutí jednotlivých omezení s ohledem na jejich délku. Naopak § 23c odst. 3 zákona o dráhách se použije při okolnostech, které si vynucují omezit provozování dráhy mimo schválený plán, a které do něj není možno pro jejich operativnost zahrnout. Pokud Úřad spatřuje v § 23b a § 23c zákona o dráhách dílčí rozpor, podle názoru Správy železnic tento rozpor nemůže být v rámci správního trestání řešen k tíži Správy železnic, podle zásady rozhodování v případě pochybností ve prospěch obviněného. Jelikož Úřad takto nepostupoval, tak nezákonně porušil práva Správy železnic.

Správa železnic napadá Úřad, že v odůvodnění na straně 7 neoprávněně propojuje a podmiňuje současnou aplikací § 23b a § 23c odst. 3 zákona o dráhách. Dále namítá, že když do dokumentů vydávaných pro informovanost dopravců nad rámec zákona zapracuje též další omezení, pak nelze dovozovat povinnost zahrnout takové informace do zákonem vyžadovaného plánu. Úřad nikde nedoložil, že u těchto jednotlivých omezení bylo možno v době přípravy plánu předpokládat dobu trvání nad 24 hodin.

Správa železnic namítá, že z předloženého plánu žádné činnosti nevyjmula a zahrnout je tam tak ani nechtěla a takové tvrzení uvedené v napadeném rozhodnutí je nepravdivé.

### **Stanovisko odvolacího orgánu**

Odvolací orgán se zde ztotožňuje s původním výkladem Úřadu, že výraz „překračuje-li předpokládaná doba omezení 24 hodin“ se vztahuje k celkové době omezení z důvodu provádění činností spojených s konkrétním uskutečňováním stavby dráhy. Takovýto výklad pak plně koresponduje s § 23c odst. 3 zákona o dráhách, který neumožňuje uskutečňovat stavbu dráhy bez schváleného plánu omezení dráhy bez ohledu na dobu trvání omezení. Zákonodárce zjevně předpokládal, že neexistují stavby, jejichž realizaci by bylo možno uskutečnit během 24 hodin. Z toho důvodu není ani možné jednotlivé etapy uskutečňování stavby kratší 24 hod. do plánu nezahrnovat.

Takovýto výklad nemůže změnit ani názor, že § 23b řeší plánovaná omezení, na která se § 23c odst. 3 zákona o dráhách již nevztahuje. Ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách jsou vzájemně provázána a § 23b zákona o dráhách nedovoluje další výjimky k § 23c odst. 3 zákona o dráhách.

K tvrzení Správy železnic o ukládání povinnosti § 23c odst. 3 zákona o dráhách odvolací orgán uvádí, že podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé drážní dopravy a podle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen umožnit dopravcům využití přidělené kapacity. Ustanovení § 23b a § 23c zákona o dráhách je pouze výjimkou z výše citovaných ustanovení. Není tedy pravda, že existují další případy neuvedené v § 23c odst. 3 zákona o dráhách, ve kterých je možno provozování dráhy omezit bez schváleného plánu omezení provozování dráhy. Povinnost zajistit schválení návrhu plánu omezení provozování dráhy vzniká ve spojitosti § 23c a § 23b zákona o dráhách.

Výklad § 23b a § 23c zákona o dráhách je též nutno posoudit s ohledem na nárok kompenzace za náhradní autobusovou dopravu pro dopravce podle § 36 odst. 2 zákona o dráhách. Pokud bychom použili výklad Správy železnic, a práce by byly prováděny v rámci několika opakovaně po sobě jdoucích omezení v délce pod 24 hod. (např. v denní době), neměl by pak dopravce nárok na žádnou kompenzaci. Vícenáklady dopravce vyvolané omezeními by však byly obdobné, jako kdyby šlo o nepřetržité omezení trvající stejný počet dní. Výklad Správy železnic tedy umožňuje, že změnou organizace omezení může dojít k rozdílným dopadům na dopravce. Z toho Úřad dovodil, že kompenzace by měla být úměrná vlivu omezení na dopravce. Proto je nutno dobu omezení

posuzovat s přihlédnutím k celkové době trvání omezení z důvodu provádění činností spojených s konkrétním uskutečňováním stavby dráhy. **Na základě výše uvedeného odvolací orgán rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku.**

Ve výkladu uvedených ustanovení zákona o dráhách nejsou žádné rozpory, které by bylo možné zohlednit ve prospěch Správy železnic. K zákazu trestání v případě rozporu jednotlivých ustanovení odvolací orgán uvádí, že jejich nesprávným výkladem údajně vznikla škoda dvěma dopravcům. Z tohoto důvodu Úřad uložil pokutu. Zjištěné skutečnosti Úřad v rámci správního uvážení zohlednil při určení výměry pokuty, a to ve výši pouze 0,05 % její horní hranice.

Úřad ve stanovisku nadepsaném *I. 3 k odstavci tři* napadeného rozhodnutí posoudil vyjádření Správy železnic, která sama uvedla, že při přípravě ročního plánu zaslaného Úřadu ke schválení vyjmula omezení kratší než 24 hod. Úřad konstatoval, že takovýto krok vzhledem k výkladu § 23b a § 23c zákona o dráhách nebyl správný. Úřad neprokazoval ani nikde nerozporoval, že Správa železnic měla předpokládat, že by samotná dílčí omezení v rámci jednotlivých etap mohla přesahovat 24 hodin. Výše uvedené skutečnosti neměly na rozhodnutí Úřadu vliv. **Námítka se pro nedůvodnost zamítá.**

#### **Námítka pod bodem VI. – výklad s ohledem na novelu zákona**

Správa železnic dokazuje svůj výklad porovnáním s novou právní úpravou zákona o dráhách po nabytí účinnosti novely. Nová úprava doplňuje § 23b odst. 3 zákona o dráhách o nový text, který v případě vydání stavebního povolení vylučuje výjimku z plánu při omezení v trvání do 24 hodin. Text ustanovení § 23c odst. 3 zákona o dráhách pak zůstal nezměněn. Při použití výkladu Úřadu nebude nutno zahrnout do plánu opravné a údržbové práce se stavebním povolením kratší než 24 hodin. V tom Správa železnic spatřuje důkaz nesprávnosti výkladu Úřadu.

#### **Stanovisko odvolacího orgánu**

Odvolací orgán předně podotýká, že Úřad je povinen rozhodovat podle právní úpravy ve znění účinném v době spáchání přestupku. Navíc z hypotetických tvrzení Správy železnic žádná chyba ve výkladu nevyplývá. Zmíněná novelizace naopak podle názoru odvolacího orgánu potvrzuje správnost výkladu Úřadu, kterou zákonodárce již vyloučil možnost chybné interpretace § 23b zákona o dráhách, tedy možnosti vyhnout se povinnosti schvalování kratších etap plánu omezení v rámci jednoho stavebního projektu. **Námítka není důvodná.**

#### **Námítka pod bodem VII. – důvod omezení**

Správa železnic napadá, že Úřad prověřil charakter akce pouze podle názvu, a nikoliv podle obsahu. Přestože byla akce nazvána modernizací, nelze vyloučit, že by nemohlo jít i o opravu dráhy.

#### **Stanovisko odvolacího orgánu**

Úřad prověřil, že jde o modernizaci nejen z názvu, ale především ze stavebního povolení. Zde se uvádí, že stavba modernizace trati je navrhována za účelem dosažení vyšší výkonosti, životnosti a pohodlí nové dvoukolejné trati spolu se zvýšením bezpečnosti železničního provozu. **Námítka není důvodná.**

#### **Námítka pod bodem VIII. – trvání omezení a stavby**

Správa železnic napadá ztotožnění doby trvání omezení provozování dráhy a trvání stavby a upozorňuje na problémy, které by takovýto výklad mohl přinést.

#### **Stanovisko odvolacího orgánu**

Pochybnosti Správy železnic jsou způsobeny nesprávnou interpretací napadeného rozhodnutí. Pro její vyloučení je třeba napadenou větu: *...za předpokládanou dobu omezení provozování dráhy považuje dobu, po kterou se uskutečňuje příslušná stavba dráhy, a nikoliv dobu, po kterou je*



*provozování dráhy omezeno nepřetržitě... upřesnit následujícím zněním:...za předpokládanou dobu omezení provozování dráhy považuje dobu všech jednotlivých omezení z důvodů uskutečňování příslušné stavby dráhy, a nikoliv dobu, po kterou je provozování dráhy omezeno nepřetržitě...* Odvolací orgán má za to, že původní formulace ve smyslu současného zpřesnění není důvodem ke zrušení napadeného rozhodnutí.

### **Námítky pod bodem IX. – motivace jednání Správy železnic**

Správa železnic shrnuje výše uvedené námítky se závěrem, že je přesvědčena, že se žádného protiprávního jednání nedopustila. Úřadu se nepodařilo prokázat, že by Správa železnic měla plnit Úřadem požadované povinnosti, a proto je plnit nemusí a plnit nebude.

Dále napadá, že se Úřad nezabýval důvodem tvrzeného nezákonného postupu. Z jejího postupu pro ni žádná výhoda neplyne, jelikož plán omezení byl připraven a projednán, a bylo možno předmětné dny do něj zahrnout. Finanční prostředky vynaložené na úhradu nákladů dopravce jsou nákladem stavby a jsou hrazeny ze státního rozpočtu a neuhrazením dopravci tak Správa železnic nic nezíská.

### **Stanovisko odvolacího orgánu**

Podle § 15 zákona o odpovědnosti za přestupky, se úmysl zavinění posuzuje pouze u fyzických osob. Z tohoto důvodu Úřad nebyl oprávněn zjišťovat důvody vedoucí k protiprávnímu jednání. Úřad byl povinen zjistit, zda došlo k naplnění skutkové podstaty přestupku, prověřit přitěžující a polehčující okolnosti a důvody, pro které mohla být obviněná z odpovědnosti za přestupek zproštěna. Zjišťování motivace obviněné mezi výše uvedené povinnosti nespadá. **Námítka se pro nedůvodnost zamítá.**

### **Námítky ČD – doplnění údajů**

ČD podaly rozklad proti výroku č. III napadeného rozhodnutí. V něm uvádějí, že předkládají doklady dokazující výši škody 3 179 692,44 Kč, kterou jako poškozený nárokují.

### **Vyjádření Správy železnic k rozkladu ČD**

Správa železnic upozorňuje, že trvá na argumentech uvedených v jejím rozkladu. Správa železnic dále upozorňuje na nepřiměřenou účtovanou sazbu 75,- Kč/km, zatímco je běžně nabízena částka 30,- Kč/km. Dále namítá, že účtovaná najetá vzdálenost neodpovídá potřebě náhradní autobusové dopravy vzhledem k rozsahu omezení, která byla zavedena v rozsahu větším, než bylo nutné. Správa železnic dále namítá nesprávnost faktur a tabulky „Úspory související s přerušením drážní dopravy (Výkaz2)", doložených ČD na základě výzvy Úřadu před vydáním napadeného rozhodnutí. V tabulce chybí vyčíslení úspor v oblasti mezd. ČD podle Správy železnic nespĺnily podmínku vyhovění nároku na prokazatelné doložení podle § 36 odst. 2 zákona o dráhách. Správa železnic zpochybňuje, zda vůbec svým jednáním (v případě přestupku) způsobila ČD nějakou škodu. Správa železnic považuje rozklad ČD za bezdůvodný.

### **Stanovisko odvolacího orgánu k námítkám ČD**

ČD se ve svém rozkladu fakticky pouze pokusily doplnit podklady, které měly Úřadu poskytnout na základě vyrozumění a následně výzvy před vydáním napadeného rozhodnutí. Ve výzvě byly upozorněny, že pokud ve stanovené lhůtě důkazy nepředloží, a nebude spolehlivě zjištěna výše škody, bude postupováno podle § 89 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky, a budou odkázány se svým nárokem na soud. Jelikož opakovaně ve stanovené lhůtě nebyla dostatečně prokázána souvislost mezi spáchaným přestupkem a tvrzenou škodou a její výší, rozhodl Úřad o nepřiznání náhrady škody.

Podle § 82 odst. 4 správního řádu se k novým skutečnostem a návrhům na provedení nových důkazů, uvedených v odvolání nebo v průběhu odvolacího řízení, přihlédne jen tehdy, jde-li o takové skutečnosti nebo důkazy, které účastník nemohl uplatnit dříve. Vzhledem k tomu, že k rozkladu ČD přiložené faktury jsou jimi potvrzeny v červenci roku 2018, je nepochybné, že v době požadavku na jejich předložení jim již musely být k dispozici.

Z podkladů doložených v rámci rozkladu není možné vyvodit přesnou částku vícenákladů, které měly údajně vzniknout. Není doloženo, kolik autobusů nahrazovalo konkrétní spoj, u některých faktur chybějí i přílohy a obsahují pouze konečné částky bez specifikace jednotlivých jízd. Chybí doklad o provedené soutěži, na jejímž základě byla stanovena cena za náhradní autobusovou dopravu. Jelikož podklady doložené v rámci rozkladu nadále neobsahují veškeré údaje ve smyslu § 36 odst. 2 zákona o dráhách a specifikované ve vyrozumění a výzvě, nelze podle názoru odvolacího orgánu, ani bez ohledu na předchozí, dostatečně prokázat souvislost mezi spáchaným přestupkem a tvrzenou škodou a rozkladu ČD vyhovět. **Námítka se pro nedůvodnost zamítá.**

### **Závěr rozkladu Správy železnic**

Ve svém závěru Správa železnic uvádí, že podala rozklad do výroku I. napadeného rozhodnutí, a tím pak byla nucena napadnout i ostatní výroky, které jsou na výroku I. závislé. Správa železnic navrhuje, aby odvolací orgán napadené rozhodnutí změnil nebo zrušil.

### **Závěr rozkladu ČD**

Z důvodu dodatečného doplnění důkazů požadují, aby odvolací orgán výrok č. III. napadeného rozhodnutí zrušil a věc vrátil správnímu orgánu prvního stupně k novému projednání.

## **VI. Závěr**

- 1) Rozkladová komise předsedy Úřadu na jednání per rollam konaném dne 26. 3. 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 vedení řízení, prokázání viny a vydání rozhodnutí o uložení správního trestu pokuty, uplatněným nárokům na náhradu škody a povinnosti nahradit náklady řízení postupoval Úřad v souladu se zákony, vyhláškami a správním řádem, 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:

Účastník řízení:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
- ARRIVA vlaky s.r.o., Křížíkova 148/34, 186 00 Praha 8 Karlín

Dotčený orgán:

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