



ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, orgán příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, (dále jen „zákon o dráhách“), rozhodl v řízení, jehož účastníkem je

KPT rail, s.r.o., IČO 07876513, se sídlem Slapy 51, 390 02 Tábor

a

Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, podle § 34f zákona o dráhách, o **posouzení, zda rozsah přidělené kapacity dráhy nebo postup při jejím přidělení není v rozporu se zákonem o dráhách, takto:**

Úřad neshledal rozpor v rozsahu Správou železnic, státní organizací, přidělené kapacity na regionální dráze Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova KPT rail, s.r.o., IČO 07876513, se sídlem Slapy 51, 390 02 Tábor, se zákonem o dráhách.

Odůvodnění

Na základě návrhu společnosti KPT rail, s.r.o., IČO 07876513, se sídlem Slapy 51, 390 02 Tábor (dále jen „KPT rail“) bylo zahájeno řízení podle § 34f zákona o dráhách o posouzení, zda postup společnosti Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále jen „Správa železnic“) při přidělení kapacity dráhy na regionální dráze Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova (dále jen „předmětná dráha“) není v rozporu se zákonem o dráhách. Návrh poté KPT rail doplnila úplnou sestavou žádosti v IS KADR postoupené Správě železnic dne 3. 12. 2019.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) zaslal KPT rail výzvu ze dne 5. 5. 2020, č. j. UPDI-1799/20/DV, k úhradě správního poplatku a usnesením ze dne 5. 5. 2020, č. j. UPDI-1802/20/DV, přerušil řízení do prokazatelného připsání částky předepsané výzvou k úhradě správního poplatku na účet Úřadu. Správní poplatek byl zaplacen 6. 5. 2020. Vyrozměním ze dne 12. 5. 2020, č. j. UPDI-1883/20/DV, pak Úřad informoval účastníky řízení o pokračování v řízení. Úřad vykonal dne 14. 5. 2020 na uvedené trati místní šetření. Úřad poté zaslal Správě železnic výzvu ze dne 18. 5. 2020, č. j. UPDI-1961/20/DV, aby se vyjádřila k obsahu návrhu KPT rail a otázkám souvisejícím s řízením, a to k dostupnosti kapacity na předmětné dráze, k provozuschopnosti této dráhy a popř. v jakém termínu lze předpokládat její zprovoznění. Správa železnic na výzvu reagovala vyjádřením ze dne 25. 5. 2020, č. j. 33173/2020-SŽ-GŘ-O25.

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

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

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

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

Stanovisko KPT rail

KPT rail ve svém návrhu žádá Úřad, aby nařídil Správě železnic přidělení kapacity dopravní cesty na předmětné dráze. KPT rail požádala o kapacitu čtyř párů vlaků žádostí ze dne 3. 12. 2019 v úseku Děčín hl. n. – Krupka. Na žádost reagovala Správa železnic sdělením o zamítnutí přidělení kapacity z důvodů pravomocného rozhodnutí Drážního úřadu, kterým na uvedeném úseku dráhy byla zastavena veřejná drážní doprava.

K návrhu KPT rail připojila stanovisko Drážního úřadu k provozování drážní dopravy na předmětné dráze ze dne 16. 1. 2020, č. j. DUCR-3035/20/Le, v němž mimo jiné cituje rozhodnutí Ministerstva dopravy u analogického správního řízení vedeného pro část celostátní dráhy Aš – Aš státní hranice. Podle něj je drážní doprava obnovena dnem, kdy dopravce vyjádří svůj zájem o provozování drážní dopravy na dané dráze. Současně Drážní úřad upozorňuje na povinnost Správy železnic vycházející z § 20 odst. 1 a 2 zákona o dráhách zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost.

KPT rail pak dále dopisem ze dne 11. 9. 2020 dokládá, že zamítnutí žádosti o zrušení rozhodnutí č. j. DUCR-3035/20/Le Drážním úřadem je důkazem, že argumentace Správy železnic o zabránění přidělení kapacity z důvodů zastavení drážní dopravy je v rozporu s právním názorem jak Ministerstva dopravy, tak i Drážního úřadu. K obnovení veřejné drážní dopravy došlo okamžikem doručení žádosti KPT rail Správě železnic.

Stanovisko Správy železnic

Správa železnic ve sdělení o zamítnutí přidělení kapacity dráhy ze dne 2. 4. 2020, č. j. 22310/2020-SŽ-GŘ-O16 odkazuje na rozhodnutí Drážního úřadu o zastavení veřejné drážní dopravy, které brání přidělu kapacity. S odkazem na usnesení vlády České republiky č. 416 se optimalizace

obsahu infrastruktury řídila zásadou hospodárnosti při nakládání se svěřenými finančními prostředky. Do údržby tratě byly v souladu s § 38 zákona o dráhách alokovány finanční prostředky pouze v rámci základní a dohledací činnosti. Při zjištění závad znemožňujících provozování drážní dopravy dochází k vyloučení trati z provozu. Správa železnic neregistruje požadavek ve formě závazku objednání dopravní obsluhy.

Správa železnic ve vyjádření ze dne 25. 5. 2020, č. j. 33173/2020-SŽ-GŘ-O25, uvedla, že rozhodnutím Drážního úřadu byla podle § 38 zákona o dráhách zastavena veřejná drážní doprava na předmětné dráze na dobu neurčitou. Veřejná drážní doprava proto zde nemůže být provozována v důsledku normativního správního aktu vydaného orgánem veřejné moci. S ohledem na § 73 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád (dále jen „správní řád“) je rozhodnutí Drážního úřadu závazné pro účastníky řízení a orgány státní správy včetně Úřadu, proto nelze přidělit kapacitu dráhy. Pokud by Správa železnic na uvedené regionální dráze kapacitu dráhy přidělila, postupovala by v rozporu s rozhodnutím Drážního úřadu. Dostupná kapacita na dráze je nutně nulová, protože drážní dopravu není možné pro její zastavení realizovat.

K dostupnosti kapacity dráhy Správa železnic uvedla, že podle § 23b odst. 3 zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 byl provozovatel dráhy oprávněn provozovat dráhu v omezeném rozsahu z důvodu zastavení drážní dopravy na dráze nebo její části v souladu s rozhodnutím drážního správního úřadu podle § 38 zákona o dráhách. K provozuschopnosti dráhy pak Správa železnic uvedla, že ji zajišťuje v rozsahu vymezeném § 38 odst. 5 zákona o dráhách (dříve, tj. do 31. 3. 2017 šlo o § 23b odst. 3 zákona o dráhách) formou pravidelných prohlídek a kontroly stanovených technických parametrů podle pravidel pro provozování dráhy. Z § 38 odst. 5 zákona o dráhách vyplývá, že provozovatel dráhy má vymezené úlevy, které se týkají postupů se zajištěním provozuschopnosti. Zákon tedy vyjmenovává činnosti, které mají být při provozování dráhy v omezeném rozsahu zabezpečeny. Správa železnic se tedy řídila § 38 odst. 5 zákona o dráhách a dalšími právními předpisy.

Pokud by Úřad dospěl k názoru, že Správa železnic nepostupovala v souladu se zákonem, měl Správu železnic před položením otázky poučit podle § 55 správního řádu.

K termínu obnovení provozuschopnosti Správa železnic uvedla, že rozhodnutí Drážního úřadu může být změněno pouze postupem podle správního řádu. Do doby jeho zrušení bude Správa železnic postupovat podle § 38 odst. 5 zákona o dráhách.

Správa železnic dále uvádí, že dopis z Drážního úřadu ze dne 16. 1. 2020, č. j. DUCR-3035/20/Le, nemá k dispozici a na tento případ se vztahuje pouze rozhodnutí Drážního úřadu a jiná rozhodnutí se na něj nevztahují. Správa železnic dále napadá, že podání KPT rail nespĺňovalo podmínky § 34f odst. 2 zákona o dráhách. Na předmětné dráze není vydáno rozhodnutí o omezení provozování dráhy, na jehož základě by byla realizována výluha. Správa železnic považuje návrh žadatele za neopodstatněný.

Správa železnic k místnímu šetření uvádí, že Úřad není kompetentní posuzovat provozuschopnost dráhy a že v protokolu ze dne 15. 1. 2020 zjištění, jako propad podloží, zvlnění kolejí, vypnutí přejezdových zabezpečení a poškození závorových břeven nejsou uvedena.

Správa železnic ve svém vyjádření uvedla, že zajišťuje provozuschopnost na regionální dráze v rozsahu a režimu stanoveném v § 38 odst. 5 zákona o dráhách a dalšími předpisy. Podle Správy železnic neexistuje nesoulad mezi zjištěními uvedenými v místním šetření a vyjádřením ze dne 25. 5. 2020. K odkazu na reportáž České televize Správa železnic uvádí, že ji nelze použít jako důkaz. V rámci zpravodajství dochází k účelovým zkrácením textů a vytrháváním předávaných informací z kontextu. Citace zaměstnance Správy železnic neodpovídá skutečnosti. Blíže se Správa železnic k místnímu šetření nemůže vyjádřit.

Stanovisko Úřadu

Druhy dopravy zastavené rozhodnutím Drážního úřadu

Úřad především konstatuje, že v rozhodnutí Drážního úřadu celý výrok (s výjimkou seznamu účastníků řízení) zní:

„Drážní úřad, jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 a § 55 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, rozhodl podle § 38 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o dráhách) o zastavení veřejné drážní dopravy na regionální dráze Děčín hl.n. – Oldřichov u Duchcova a to

- 1. za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti ve smyslu § 2 a § 3 zákona č. 194/2010 Sb., zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů v úseku Děčín hl.n. západ – Teplice Lesní Brána*
- 2. za účelem přepravy věcí v úseku Děčín hl.n. západ – do km 34,855 dráhy – zaústění železniční dráhy – vlečky Vlastní vlečka výtopy Novosedlice.*

Provozovatelem uvedené regionální dráhy je právnická osoba Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 11000, IČ 70994234. (dále jen SŽDC, s.o.)

Podmínky, za kterých může být zastavena veřejná drážní doprava:

- 1. Veřejná drážní doprava se zastavuje dnem nabytí právní moci rozhodnutí.*
- 2. Toto rozhodnutí se vydává na dobu neurčitou.*
- 3. provozovatel celostátní dráhy umožní obsluhu železniční dráhy – vlečky Vlastní vlečka výtopy Novosedlice“*

Podle § 24 odst. 1 zákona o dráhách ve znění účinném k datu vydání rozhodnutí Drážního úřadu, které se od aktuálního znění neliší, může být provozována drážní doprava veřejně nebo neveřejně. Odstavce 2 a 3 pak definují pojem veřejná a neveřejná drážní doprava. Veřejná osobní doprava může být provozována za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti, nebo též za jinými účely, například jako doprava komerční. Neveřejná osobní i nákladní doprava, stejně jako veřejná osobní doprava provozovaná za jiným účelem, než k zajištění dopravní obslužnosti, na uvedené trati zastavena nebyla. Podle § 23b odst. 3 zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 je provozovatel dráhy oprávněn provozovat dráhu v omezeném rozsahu z důvodu zastavení drážní dopravy na dráze. Vzhledem k tomu, že byla zastavena jen některá drážní doprava, Správa železnic nikdy nebyla oprávněna provozovat dráhu v omezeném rozsahu. Vzhledem k tomu, že ze žádosti KPT rail nevyplývá, že by chtěla provozovat pouze osobní dopravu podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, nemohlo být rozhodnutí Drážního úřadu důvodem nepřidělení kapacity už jenom proto, že zastavilo pouze dopravu podle smlouvy o veřejných službách.

Obnovení drážní dopravy

Institut provozování dráhy v omezeném rozsahu byl do zákona o dráhách zaveden jeho změnou, a to bodem 36 zákona č. 23/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách jako nový § 23a odst. 3 ve znění „Provozovatel dráhy je oprávněn provozovat dráhu v omezeném rozsahu z důvodu zastavení drážní dopravy na dráze nebo její části v souladu s rozhodnutím drážního

*správního úřadu podle § 38. Provozovatel dráhy v rámci omezeného provozování dráhy zajistí pravidelné prohlídky a kontrolu stanovených technických parametrů součástí dráhy podle pravidel pro provozování dráhy“. V důvodové zprávě k bodu 32 (§ 23a a § 23b) se pak uvádí: „Navrhuje se nově do zákona včlenit ustanovení, která umožňují provozovateli dráhy v zákonem taxativně vymezených případech učinit výjimku z povinnosti provozovat dráhu pro drážní dopravu. ... Navrhuje se proto úprava institutu omezení provozování dráhy. Bylo-li drážním správním úřadem rozhodnuto o zastavení drážní dopravy na dráze nebo její části, není potřebné, aby provozovatel dráhy zajišťoval **provozování předmětné dráhy v plném rozsahu. Takovou dráhu však musí provozovatel dráhy nadále udržovat v provozuschopném stavu, přičemž není potřebné zajišťovat obsluhu dráhy a organizovat drážní dopravu na ní. Vznikne-li potřeba obnovit provozování drážní dopravy na takové dráze a nový dopravce obdrží licenci k provozování drážní dopravy, povinnost provozovatele dráhy zajistit obsluhu dráhy a organizování drážní dopravy na této dráze opět vznikne**“.*

K uvedenému se též vyjadřuje odborný komentář uvedený v knize: *Zákon o dráhách v úplném znění s komentářem 2. vydání*, nakladatelství ANAG, 2000. Jejimi autory jsou tehdejší zaměstnanci Ministerstva dopravy JUDr. Jaroslav Soušek, Ing. Miroslav Stehlík a JUDr. Kamil Watras. V komentáři se pak k § 23a odst. 3 uvádí: „*Novela zákona umožňuje snížení rozsahu provozování dráhy, pokud na dráze není prováděna drážní doprava. Na takové dráze se zpravidla nezabezpečuje obsluha dráhy ani se neorganizuje drážní doprava. Z hlediska zabezpečení dráhy se rozsah prohlídek a údržby omezuje a je v tomto případě stanoven vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů*“.

Zákonem č. 181/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů se citované ustanovení stalo součástí § 23b, poté zákonem č. 319/2016 Sb. bylo přesunuto do § 38. Změna jeho zařazení pod příslušný paragraf nemá vliv na jeho výklad.

Podle uvedeného výkladu pak postupovalo i Ministerstvo dopravy v rozhodnutí ze dne 2. 12. 2011, č. j. 107/2011-130-SPR/1, v řízení o zastavení drážní dopravy na celostátní dráze Aš - Aš státní hranice, jehož účastníkem byla i Správa železnic. Zde se na str. 5 mimo jiné uvádí, že „*Tuto skutečnost potvrdil odvolací orgán již v některých předešlých rozhodnutích, např. č. j. 52/2011-130-SPR/2 ze dne 9. 8. 2011, kde uvedl, že: je třeba konstatovat, že zákon o dráhách sice stanoví, jakým způsobem dojde k zastavení drážní dopravy na dráze, v žádném svém ustanovení však již neřeší, zda a jak má být drážní doprava na dráze znovu obnovena. Odvolací orgán se proto domnívá, že drážní doprava je zastavena po tu dobu, po níž přetrvávají podmínky pro její zastavení. Z toho důvodu je proto podle názoru odvolacího orgánu drážní doprava obnovena dnem, kdy dopravce vyjádří svůj zájem o provozování drážní dopravy na dané dráze, tedy podá žádost o přidělení kapacity. Z uvedeného tedy vyplývá, že dopravce není žádným způsobem omezen v podání žádosti o přidělení kapacity, a to ani v případě, že na dráze byla zastavena drážní doprava.*“ Zmíněné rozhodnutí je pro Správu železnic závazné.

Podle § 38 odst. 1 věta první zákona o dráhách může drážní správní úřad rozhodnout o zastavení drážní dopravy, není-li zájem dopravců na provozování drážní dopravy a pomínou-li přepravní potřeby na dráze. Na předmětné dráze sice byla rozhodnutím Drážního úřadu veřejná doprava osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti zastavena, v současnosti však zájem dopravce na provozování drážní dopravy je, byť jediného. Úřad se ztotožňuje s výše uvedeným výkladem v důvodové zprávě, stejně tak s odůvodněním v rozhodnutí Ministerstva dopravy. Pokud by se tedy žádost týkala dopravy, která byla zastavena, podáním žádosti o kapacitu by bylo provozování drážní dopravy k požadovanému datu přidělení kapacity, tj. 1. 5. 2020 obnoveno. Proto Úřad dospěl k názoru, že ani rozhodnutí Drážního úřadu nemohlo být důvodem pro nepřidělení kapacity. V této

věci též nesouhlasí se stanoviskem Správy železnic.

K námitce Správy železnic, že do doby zrušení rozhodnutí Drážního úřadu bude Správa železnic postupovat podle § 38 odst. 5 zákona o dráhách, Úřad uvádí, že takovýto postup považuje za nezákonný. Přestože Úřad nemá informaci, že rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 31. 8. 2020, č. j. DUCR-49707/20/Kj, o zamítnutí žádosti o zrušení původního rozhodnutí Drážního úřadu nabylo právní moci, je přesvědčen, že Správa železnic je povinna zajistit provozuschopnost i po dobu zastavení drážní dopravy a požadovanou kapacitu přidělit.

K námitce Správy železnic, že jiná rozhodnutí Ministerstva dopravy a Drážního úřadu se na tento případ nevztahují, Úřad uvádí, že výše citované rozhodnutí Ministerstva dopravy řeší sice jiný případ, ale v rámci svého odůvodnění v něm Ministerstvo dopravy vypořádává námitky účastníka řízení právě ve věci obnovení drážní dopravy a ukončení provozování dráhy v omezeném rozsahu. Názory Ministerstva dopravy je nutno s ohledem na § 2 odst. 4 správního řádu vztáhnout i na tento případ.

Povinnosti při provozování dráhy v omezeném rozsahu

Jak vyplývá z důvodové zprávy a z odborné literatury, § 38 odst. 5 zákona o dráhách neuděluje vlastníku a provozovateli dráhy výjimku z § 20 a § 23 odst. 1 písm. h) zákona o dráhách. Pouze umožňuje provozovateli dráhy jedinou úlevu, nahrazení pěší obchůzky kontrolní jízdou podle položky č. 2 přílohy 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, prováděnou v časovém intervalu, který určí. Ostatní prohlídky a měření na dráze celostátní a regionální podle § 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb., a podle § 48 odst. 1 zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen provádět i při provozování dráhy v omezeném rozsahu. Pro toto řízení, ale výklad zákona není rozhodující, jelikož k zastavení veškeré dopravy rozhodnutím Drážního úřadu nedošlo, takže Správa železnic nezavedla provozování dráhy v omezeném rozsahu v souladu se zákonem.

K námitce Správy železnic k usnesení vlády České republiky č. 416 ze dne 13. 6. 2012 Úřad uvádí, že se vztahuje na pravidla převodu vybraných železničních drah v majetku státu, s nímž má právo hospodařit Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, na nové nabyvatele. Pravidla jsou uvedena v části III materiálu č. j. 510/12. Žádné výjimky z povinnosti provozovatele dráhy stanovené zákonem o dráhách usnesení vlády neobsahuje a ani obsahovat nemůže.

Kapacita předmětné dráhy

Úřad provedl na předmětné dráze dne 14. 5. 2020 místní šetření, z něhož vyplynulo, že v některých místech dráhy došlo k propadu podloží a koleje jsou zvlněné. Přejezdová zabezpečovací zařízení jsou vypnuta z provozu, o čemž informují doplňkové tabule. U zastávky Krupka jsou poškozena závorová zařízení, chybějí břevna závor a výstražníky. Obdobná situace je u zastávky Novosedlice. Z místního šetření Úřadu tedy vyplynulo, že předmětná dráha není provozuschopná.

Správa železnic v informaci o zamítnutí přidělení kapacity uvedla, že při zjištění závad znemožňujících provozování drážní dopravy dochází k vyloučení trati z provozu. Sama Správa železnic tedy doznala, že došlo k vyloučení provozu, tedy omezení provozování dráhy. Podle § 2 odst. 10 zákona o dráhách se kapacitou dráhy rozumí její využitelná průjezdnost umožňující rozvržení požadovaných tras vlaků na určitém úseku dráhy v určitém období. V tomto případě není dráha provozuschopná, její využitelná průjezdnost je nulová. Protože zde kapacita neexistuje, přidělit ji nelze. Na základě výše uvedeného dospěl Úřad k závěru, že samotný postup Správy

železnic při přidělování kapacity dráhy na předmětné dráze společnosti KPT rail byl v souladu se zákonem o dráhách, a rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku.

Toto správní řízení je vedeno na žádost podle § 44 správního řádu a jeho cílem je v souladu se žádostí pouze určení, zda postup při přidělení kapacity dráhy na předmětné dráze není v rozporu se zákonem o dráhách. Posouzení případného porušení povinností ukládaných § 20 a § 23 odst. 1 písm. h), § 23b a § 23c zákona o dráhách není součástí přidělu kapacity, a proto o nich Úřad v tomto řízení nemůže podle § 34f zákona o dráhách rozhodovat.

Úřad dále poukazuje na skutečnost, že podle §34d odst. 4 zákona o dráhách ve znění účinném do 14. 1. 2020 osoba, která hodlá podat žádost o přidělení kapacity dráhy pro účely provozování osobní drážní dopravy bez smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, má povinnost oznámit tuto skutečnost nejpozději 2 měsíce před podáním žádosti Úřadu. Vzhledem k tomu, že KPT rail podala žádost o kapacitu dne 3. 12. 2019 a Úřadu úmysl provozovat službu osobní drážní dopravy bez smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících neoznámila, nemohla ani Správa železnic s ohledem na § 34d odst. 5 zákona o dráhách ve znění účinném do 14. 1. 2020, resp. odst. 4 § 34d zákona o dráhách ve znění účinném od 15. 1. 2020, kapacitu přidělit.

K námitce Správy železnic, že Úřad není kompetentní posuzovat provozuschopnost dráhy, Úřad uvádí, že je kompetentní posuzovat soulad omezení provozování dráhy podle § 23b a § 23c se zákonem o dráhách. Z tohoto důvodu musí být schopen posoudit, zda došlo k omezení jejího provozování tím, že zde je propad podloží a zvlnění kolejí, a že zde došlo k poškození a vypnutí přejezdových zabezpečovacích zařízení a chybějí břevna závor a výstražníky. Dále Úřad uvádí, že místní šetření, které provedl, nebylo kontrolou, resp. státním dozorem ve smyslu zákona o dráhách. Správa železnic neshledala rozpor mezi svým prvním vyjádřením a zjištěním Úřadu a uvedla, že provádí prohlídky v rozsahu omezení podle § 38 odst. 2 zákona o dráhách. Odkaz na televizní reportáž Úřad použil hlavně pro dokreslení situace. Ostatně Správa železnic netvrdila ani neprokazovala, že by se vůči obsahu zpravodajství jakýmkoliv způsobem bránila a namítala, že došlo ke zkreslení informací. Naopak má-li Správa železnic za to, že k omezení provozování dráhy nedošlo a kapacita je plně k dispozici, je povinna ji neprodleně přidělit.

K námitce Správy železnic ohledně jejího poučení podle § 55 správního řádu Úřad uvádí, že Správa železnic v řízení nevystupuje jako svědek, ale je hlavní účastník řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu. Podle § 50 odst. 2 správního řádu opatřuje správní orgán podklady pro vydání rozhodnutí. Účastníci řízení jsou povinni při opatrování podkladů pro vydání rozhodnutí poskytovat správnímu orgánu veškerou potřebnou součinnost. Podle § 50 odst. 3 správního řádu je správní orgán povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. Informace o provozuschopnosti dráhy je nezbytným důkazem pro vydání rozhodnutí.

K námitce Správy železnic, že podání KPT rail nespĺňovalo podmínky § 34f odst. 2 zákona o dráhách Úřad uvádí, že podle názoru Úřadu KPT rail doložila zamítnutí žádosti o kapacitu a stanovisko Drážního úřadu, že provozování drážní dopravy se obnovuje podáním žádosti o přidělení kapacity. Takové důkazy považuje Úřad za naplnění podmínek § 34f odst. 2 zákona o dráhách.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí má účastník řízení právo podat rozklad ve lhůtě 15 dnů. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po dni, kdy bylo rozhodnutí oznámeno. O podaném rozkladu rozhoduje předseda Úřadu. Rozklad se podává k předsedovi Úřadu, a to prostřednictvím Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1.

Mgr. Tomáš Myslivec
vedoucí oddělení přístupu ke službám
odbor přístupu k dopravní infrastruktuře

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

- KPT rail, s.r.o., IČO 07876513, Slapy 51, 390 02 Tábor
- Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,

Dotčený orgán:

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