



ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“), 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 účastníky jsou **navrhovatelka**, obchodní společnost **KPT rail, s. r. o.**, IČO 07876513, se sídlem Tábořská 37, 391 37 Chotoviny – Červené Záhoří, a **přídělce**, státní organizace **Správa železnic**, 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 se zákonem o dráhách ani v tom, že státní organizace Správa železnic nepřidělila obchodní společnosti KPT rail, s. r. o., kapacitu na regionální dráze Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova, ani v postupu při jejím nepřidělení.

Odůvodnění:

Obchodní společnost KPT rail, s.r.o. (dále jen „KPT rail“), podala návrh podle § 34f zákona o dráhách na posouzení, zda rozsah přidělené kapacity nebo postup státní organizace Správa železnic při přidělení kapacity na regionální dráze Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova není v rozporu se zákonem o dráhách.

Úřad vyzval KPT rail (výzva ze dne 8. 12. 2020, č. j. UPDI-4266/20/DV), k úhradě správního poplatku a usnesením ze dne 14. 12. 2020, č. j. UPDI-4329/20/MT, přerušil řízení do jeho zaplacení. Správní poplatek byl zaplacen 17. 12. 2020 a Úřad informoval účastníky řízení o pokračování v řízení (vyrozuměním ze dne 18. 12. 2020, č. j. UPDI-4380/20/UM). Úřad oznámil zahájení řízení (oznámení ze dne 18. 12. 2020, č. j. UPDI-4381/20/UM). Úřad vyzval KPT rail (výzva ze dne 22. 12. 2020, č. j. UPDI-4419/20/UM), aby sdělila, zda uvedenou dopravu hodlá provozovat v závazku veřejné služby a doložila veškerou dokumentaci týkající se podaného návrhu. KPT rail na výzvu reagovala vyjádřením ze dne 28. 12. 2020. Úřad opětovně zaslal KPT rail výzvu ze dne 5. 1. 2021, č. j. UPDI-0014/21/UM, aby doložila tabulky s jízdními řády. KPT rail doplnila vyjádřením ze dne 5. 1. 2021.

Úřad vyzval Správu železnic (výzva ze dne 8. 1. 2021, č. j. UPDI-0015/21/UM), aby se vyjádřila k obsahu návrhu a jeho doplnění. Správa železnic se vyjádřila (vyjádření ze dne 15. 1. 2021, č. j. 3923/2021-SŽ-GR-O25). Úřad požádal Drážní úřad o poskytnutí informací (žádost ze dne 20. 1. 2021, č. j. UPDI-0198/21/UM), zda bylo pravomocně rozhodnuto ve věci žádosti KPT rail o zrušení rozhodnutí o zastavení drážní dopravy ze dne 3. 12. 2010, č. j. DUCR-61631/10/Le. Drážní úřad potvrdil dopisem ze dne 22. 1. 2021, č. j. DUCR-4654/21/Le, že dne 31. 8. 2020 pod č. j. DUCR – 49707/20/Kj tuto žádost zamítl. To odůvodnil tím, že rozhodnutí o zastavení drážní dopravy v žádném případě nebrání dopravci požádat o přidělení kapacity dopravní cesty. Proti tomuto rozhodnutí KPT rail podala dne 14. 9. 2020 odvolání, které bylo předáno dne 2. 11. 2020 Ministerstvu dopravy. Úřad vyzval Správu železnic (výzva ze dne 27. 1. 2021, č. j. UPDI-0241/21/DV), aby se vyjádřila k otázkám souvisejícím s přidělením kapacity a omezením

provozování dráhy od roku 2011 do současnosti. Poté Úřad vyzval Rail system s.r.o. (výzva ze dne 28. 1. 2021, č. j. UPDI-0242/21/DV), aby se vyjádřila k otázkám týkajícím se přidělu kapacity, provozování drážní dopravy a způsobu jejího financování na této dráze od roku 2011 do současnosti. Dále Úřad požádal (žádost ze dne 28. 1. 2021, č. j. UPDI-0243/21/DV) město Děčín o poskytnutí informace, zda si na této dráze od roku 2011 do současnosti objednalo drážní dopravu, za jakých podmínek a v jakém rozsahu.

Správa železnic na výzvu Úřadu reagovala vyjádřením ze dne 2. 2. 2021, č. j. 8237/2021-SŽ-GŘ-O25. Uvedla, že dohledala přidělení kapacity v roce 2015 dopravcům Rail system s.r.o. a ČD Cargo, a. s. Správa železnic předpokládá, že se jednalo o jízdy služebních vlaků a neveřejné osobní drážní dopravy. Dále uvedla, že v uvedeném období neviduje žádné rozkazy o výluce. Rail system s.r.o. Úřad informovala vyjádřením ze dne 9. 2. 2021, že v letech 2013 - 2015 požádala Správu železnic o přidělení kapacity na této dráze, a bylo jí vyhověno. Dále sdělila, že v těchto letech na této dráze provozovala drážní dopravu na základě objednávky města Děčín. Město Děčín ve vyjádření ze dne 3. 2. 2021 č. j. MDC/11575/2021 potvrdilo, že si tuto dopravu skutečně objednalo a že doprava i marketing byl podpořen z dotace z Fondu Ústeckého kraje. Jednalo se tedy o veřejnou osobní drážní dopravu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v rozsahu cca 3 páry vlaků Děčín – Telnice o sobotách, někdy i nedělích v době prázdnin a o vybraných víkendech, tedy o dopravu v rozsahu srovnatelném s požadavky KPT rail.

Úřad pak dopisem ze dne 11. 2. 2021, č. j. UPDI-0455/21/DV oznámil účastníkům ukončení dokazování a stanovil lhůtu, ve které se mohou k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit. KPT rail se vyjádřila dopisem ze dne 16. 2. 2021.

Stanovisko KPT rail

KPT rail žádá Úřad, aby nařídil Správě železnic přidělit kapacitu dopravní cesty na této dráze v požadovaném rozsahu a aby rozhodl, že rozsah přidělené kapacity dráhy a postup při jejím přidělení jsou v rozporu se zákonem o dráhách.

KPT rail požádala o kapacitu čtyř párů vlaků žádostmi ze dne 2. 9. 2020 v úseku Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova. Na žádost reagovala Správa železnic sdělením o zamítnutí přidělení kapacity z důvodů pravomocného rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 3. 12. 2010, č. j. DUCR-61631/10/Le, kterým na uvedeném úseku dráhy byla zastavena veřejná drážní doprava (dále jen „rozhodnutí Drážního úřadu“). Toto rozhodnutí KPT rail předložila.

Podle KPT rail Správa železnic ignoruje nejen stanovisko Ministerstva dopravy č. j. 107/2011-130-SPR/I, ale i rozhodnutí Drážního úřadu, č. j. DUCR-49707/20/Kj, podle nichž je drážní doprava obnovena dnem, kdy dopravce vyjádří svůj zájem o provozování drážní dopravy na dané dráze. Tento názor měl potvrdit také Úřad v odůvodnění svého rozhodnutí č. j. UPDI-3617/20/DV. Zmíněný právní názor vyslovený Ministerstvem dopravy je pro Správu železnic závazný. Během tohoto řízení bylo zjištěno, že již v roce 2013 požádal dopravce Rail system s.r.o. Správu železnic o přidělení kapacity dráhy na této dráze a ta mu vyhověla. KPT rail dovodila, že tedy došlo k obnově drážní dopravy, která byla v roce 2010 rozhodnutím Drážního úřadu zastavena. Žádné jiné rozhodnutí o zastavení drážní dopravy na této dráze vydáno nebylo, proto není od roku 2013 drážní doprava zastavena.

KPT rail souhlasí s názorem Úřadu, uvedeným v rozhodnutí č. j. UPDI-3617/20/DV, že neveřejná osobní i nákladní doprava, stejně jako veřejná osobní doprava provozovaná za jiným účelem, než k zajištění dopravní obslužnosti, na uvedené trati rozhodnutím Drážního úřadu zastavena nebyla. Z tohoto důvodu Správa železnic nebyla oprávněna provozovat tuto dráhu v omezeném rozsahu a ani rozhodnutí Drážního úřadu nemohlo být důvodem pro nepřidělení kapacity.

KPT rail nesouhlasí s odůvodněním nepřidělení kapacity z důvodů odkazujících se na usnesení Vlády České republiky č. 416, na základě kterého má Správa železnic povinnost řídit se zásadou hospodárnosti při nakládání se svěřenými finančními prostředky. Dle vyjádření Správy železnic dochází při zjištění závad znemožňujících provozování drážní dopravy k vyloučení trati z provozu, a tudíž nelze na takovéto trati přidělit kapacitu. KPT rail uvádí, že Správa železnic má povinnost zajistit údržbu a opravy dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost, což potvrdil také Úřad v rozhodnutí č. j. UPDI-3617/20/DV, že žádné výjimky z povinnosti provozovatele dráhy stanovené zákonem o dráhách usnesení vlády neobsahuje a ani obsahovat nemůže. KPT rail uvádí, že Správa železnic dlouhodobě porušuje povinnost zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost podle § 20 odst. 1 zákona o dráhách. Správa železnic není oprávněna se sama rozhodovat a neplnit své povinnosti uložené zákonem.

KPT rail na základě výzvy potvrdila, že drážní dopravu nebude provozovat v závazku veřejné služby, a že kromě zaslání žádosti o přidělení kapacity a odpovědi Správy železnic neproběhla žádná další komunikace.

KPT rail dále poukazuje, že Správa železnic dlouhodobě vynakládala státní prostředky na opravu této dráhy. V letech 2016 – 2019 vynaložila za opravy 3 180 000 Kč, jak je uvedeno v dopise ze dne 5. 2. 2020, který KPT rail navrhuje jako důkaz. Dále navrhuje, aby si Úřad vyžádal výčet nákladů na opravu a údržbu od roku 2010 až do současnosti.

Stanovisko Správy železnic

Správa železnic uvádí, že rozhodnutím Drážního úřadu, byla podle § 38 zákona o dráhách zastavena veřejná drážní doprava na této dráze na dobu neurčitou. Proto je zastavena a nemůže být provozována a nelze přidělit kapacitu dopravní cesty. Žádná kapacita zde není. Přiděl kapacity je vyloučen právě s ohledem na rozhodnutí Drážního úřadu. Rozhodnutí je podle § 73 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“), závazné pro účastníky řízení a orgány státní správy včetně Úřadu. Přidělení kapacity by bylo v rozporu s rozhodnutím Drážního úřadu.

K provozuschopnosti dráhy pak Správa železnic uvedla, že ji zajišťuje v rozsahu vymezeném § 38 odst. 5 zákona o dráhách formou pravidelných prohlídek a kontroly stanovených technických parametrů podle pravidel pro provozování dráhy. Z uvedeného § 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. Správa železnic dále uvádí, že bylo nutné přihlédnout k další právní úpravě stanovující pravidla pro nakládání s majetkem státní organizace. Byl zohledněn zájem na hospodárnosti postupů státní organizace při nakládání s veřejnými finančními prostředky.

K termínu obnovení provozuschopnosti této dráhy 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. Pokud KPT rail tvrdí, že její žádostí bylo rozhodnutí Drážního úřadu „zrušeno“, tak podle Správy železnic tuto možnost právní úprava správního řádu nezná.

Podle Správy železnic výrokové části rozhodnutí Drážního úřadu neodpovídá interpretace, že rozhodnutím Drážního úřadu mělo dojít k zastavení pouze veřejné drážní dopravy realizované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Toto rozhodnutí opakovaně hovoří o zastavené veřejné drážní dopravě. Rozhodnutím Drážního úřadu podle § 38 odst. 5 zákona o dráhách je veřejná drážní doprava na této dráze vyloučena. V případě, že by Drážní úřad stanovil v rámci rozhodnutí z roku 2010 speciální podmínky, jak uvádí KPT rail, bylo by možno k nim přihlédnout. Tyto podmínky však v rozhodnutí Drážního úřadu nejsou.

Správa železnic namítá, že do roku 2017 právní úprava vázala vydání licence dopravce k provozování drážní dopravy na dráze na fakt technické způsobilosti dráhy, a to ustanovením § 25 písmeno d) zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017. Text komentáře JUDr. Souška a důvodové zprávy k novele zákona o dráhách zákonem č. 23/2000 Sb. se stal obsoletním vlivem změn ustanovení pro vydávání licencí.

Tedy platnou právní úpravu vydávání licencí dopravci i rozhodnutí Drážního úřadu z roku 2010 nelze vytrhnout z komplexního systému normy účinné v roce 2010 a pokoušet se ho aplikovat v právním prostředí roku 2021.

Správa železnic též považuje za nesprávný výklad, že rozhodnutí o zastavení drážní dopravy nemá vliv na povinnosti vlastníka a provozovatele dráhy, jelikož pokud by státní subjekt udržoval, pečoval, modernizoval a i jinak rozvíjel dráhu, na které bylo rozhodnuto o zastavení drážní dopravy, naráží na právním řádem uložené povinnosti státních subjektů, nakládat s finančními prostředky hospodárně a účelně. Jediné, co musí provozovatel dráhy provádět, je kontrola stavu.

Správa železnic nesouhlasí s názorem KPT rail, že by opakovaně ignorovala stanoviska správních orgánů. KPT rail je dokládá útržky textů z odůvodnění jednotlivých správních rozhodnutí. Správa železnic poukazuje na výklad rozsudku Krajského soudu v Plzni sp. zn. 30 Ca 394/1999, který uvádí „Výrok je tedy náležitostí rozhodnutí, ve kterém správní orgán vyjadřuje, jakým způsobem v projednávané věci, jež byla předmětem řízení, rozhodl. Z uvedeného důvodu musí být výrok jasný, srozumitelný, přesný a určitý, neboť pouze tato část rozhodnutí je závazná, schopná právní moci a vykonatelná.“ Správa železnic postupuje dle výroků správních rozhodnutí, a proto nelze tvrdit, že postupuje v rozporu s právem.

Správa železnic při přidělení kapacity dráhy postupovala podle § 34 odst. 4 zákona o dráhách a nesouhlasí s KPT rail, že by byl díl kapacity této dráhy dostupný. Pro překážky, které jsou uvedeny výše, nemohla Správa železnic přidělit kapacitu na této dráze.

Správa železnic upozorňuje, že totožná věc byla již pravomocně posuzována, a to rozhodnutím ze dne 10. 12. 2020, č. j. UPDI-4296/20/KP. Z tohoto důvodu nemá Správa železnic za to, že by se věc měla posoudit jinak.

Správa železnic sděluje, že nedošlo ke změně stavu této dráhy. Nemá informace o tom, že by pravomocné rozhodnutí Drážního úřadu bylo zrušeno nebo jiným způsobem nahrazeno. V případě zrušení nebo nahrazení rozhodnutí Drážního úřadu by Správa železnic splnila zákonné podmínky pro přidělení kapacity na této dráze. Správa železnic má žádost KPT rail za zcela neopodstatněnou.

Stanovisko Úřadu

Úřad nejprve uvádí, že podobné řízení o přidělení kapacity na této dráze bylo vedeno již pro jízdní řád 2019/2020 pod sp. zn. RPK001/20. Ze zjištění Úřadu, ani z vyjádření účastníků řízení nevyplývá, že by na této dráze došlo od vydání rozhodnutí č. j. UPDI-3617/20/DV ke změnám, které by mohly mít vliv na přiděl kapacity. Z tohoto důvodu se Úřad rozhodl setrvat na svých dosavadních stanoviscích. V tom se ztotožňuje i se Správou železnic.

Druhy dopravy původně 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 výtopny 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 výtopny 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 v podáních KPT rail uvedla, že nebude provozovat osobní dopravu podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, ale na vlastní komerční riziko, nemohlo být rozhodnutí Drážního úřadu důvodem nepřidělení kapacity už jenom proto, že zastavilo pouze dopravu podle smlouvy o veřejných službách.

Obnova 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 jen v rozsahu jeho výroku. Jeho odůvodnění vyjadřuje právní názor Ministerstva na podmínky, za kterých byla drážní doprava zastavena, tedy na dobu trvání zastavení drážní dopravy.

Podle § 38 odst. 1 věty první zákona o dráhách může drážní správní úřad rozhodnout o zastavení drážní dopravy, není-li zájem dopravců na provozování drážní dopravy a pominou-li přepravní potřeby na dráze. Na této 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. Podáním žádosti o kapacitu pro dopravu, která byla zastavena, bylo provozování drážní dopravy obnoveno k požadovanému datu přidělení kapacity. 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.

Provozování drážní dopravy v letech 2013 - 2015

Úřad v rámci dokazování zjistil, že Správa železnic přidělovala kapacitu na této dráze v letech 2013 – 2015, a to s vědomím původně zastavené veřejné drážní dopravy. V těchto letech si objednalo dopravu na této dráze město Děčín, které uzavřelo smlouvu s dopravcem Rail system s.r.o. Tento dopravce žádal v letech 2013 - 2015 Správu železnic o přidělení kapacity dráhy, a ta mu byla vždy přidělena. Navíc tato doprava byla financována z rozpočtu Ústeckého kraje, šlo tedy o přepravu v závazku veřejné služby, která byla předtím jednoznačně Drážním úřadem zastavena. Přidělením kapacity dráhy (k tomu došlo např. dopisem Správy železniční dopravní cesty č. j. 39392/2013-O16 ze dne 28. 11. 2013), byla tedy veřejná drážní doprava za účelem přepravy osob sloužící k zajištění

dopravní obslužnosti ve smyslu § 2 a § 3 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, na této dráze obnovena. Jelikož nebylo vydáno žádné nové rozhodnutí o zastavení drážní dopravy, není ani veřejná drážní doprava za účelem přepravy osob sloužící k zajištění dopravní obslužnosti v úseku Děčín – Telnice na této dráze od roku 2013 zastavena. Tvrzení Správy železnic, že pokud by na uvedené regionální dráze kapacitu dráhy přidělila, postupovala by v rozporu s rozhodnutím Drážního úřadu, tedy neobstojí, protože dokud byla dráha provozuschopná, přidělovala Správa železnic kapacitu bez omezení. Teprve nyní změnila Správa železnic svůj přístup a argumentaci, kdy se snaží nedostatečnou údržbu dráhy vysvětlit plněním rozhodnutí Drážního úřadu.

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 (dále jen „vyhláška č. 177/1995 Sb.“), 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.

Aplikace výkladu vzhledem k současným zněním

Úřad nesouhlasí s výkladem Správy železnic, že změna právní úpravy pro vydávání licencí má vliv na podmínky zajištění provozuschopnosti dráhy. Především není pravdivé tvrzení Správy železnic, že do roku 2017 právní úprava vázala vydání licence dopravce k provozování drážní dopravy na dráze na fakt technické způsobilosti dráhy. Zákonem č. 103/2004 Sb. byl do zákona o dráhách vložen § 34a, kterým jsou uznávány veškeré licence vydané členskými státy EU. Ten byl výsledkem transpozice mimo jiné směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům, dle kterých jsou licence členských států evropského společenství vzájemně uznávány. Proto Drážní úřad od 1. 5. 2004 vydával licence na celostátní a regionální dráhu na doporučeném jednotném evropském formuláři, které byly uznávány ve všech členských státech EU. Platné licence vydané Drážním úřadem jsou zveřejněny na internetových stránkách Evropské železniční agentury: https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/licences/default.aspx.

Citovaná ustanovení § 25 písm. d) zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 bylo aplikovatelné pouze na vlečky a lanové dráhy. Vydávající orgán nemohl prověřovat provozuschopnost všech drah v celé EU a ani se jejich seznam v licencích neuvádí. Také § 34 zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 uvádí jako důvod pozbytí platnosti licence zrušení dráhy, a nikoliv rozhodnutí o provozování dráhy v omezeném rozsahu. Po vydání rozhodnutí o provozování dráhy v omezeném rozsahu k žádným změnám v rozsahu platnosti licencí nedošlo, společnost Rail systém, s. r. o., na této dráze veřejnou osobní drážní dopravu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících provozovala.

Úřad nesouhlasí ani s názorem, že změnou pravidel pro vydávání licencí (v roce 2004) došlo ke změně podmínek zajištění provozuschopnosti dráhy. Povinnost zajištění údržby a oprav vycházející z § 20 odst. 1 zákona o dráhách vložení nového § 34a do zákona o dráhách nebyla dotčena. Zákon ani tehdy nepředpokládal, že by se dráha z důvodů provozování dráhy v omezeném rozsahu dostala do stavu, kdy by technické podmínky dráhy neumožňovaly udělení licence. Navíc výraz technické podmínky s ohledem na vyhlášku č. 177/1995 Sb. nutno chápat jako parametry dráhy (rozchod, napájecí soustava atd.), a nikoliv skutečný stav, ve kterém se dráha nachází.

Rozhodnutí o zastavení drážní dopravy v § 38 odst. 5 zákona o dráhách je podmíněno pominutím přepravní potřeby. Přepravní potřeba není závislá na tom, jakým způsobem byly dopravcům uděleny licence. Zákonodárce nepředpokládal, že by institut neudělení licence sloužil k regulaci pozastavení povinnosti údržby dráhy uložené § 20 odst. 1 zákona o dráhách.

K námitce neefektivního vynakládání prostředků do dráhy se zastavenou drážní dopravou Úřad uvádí, že tento institut slouží pro případy, kdy se předpokládá obnovení provozu, a umožňuje úlevy z provozování dráhy a téměř nikoliv ze zajištění provozuschopnosti. Pro dlouhodobé nevyužití dráhy existuje v zákoně o dráhách institut zrušení dráhy.

Kapacita dráhy

Úřad provedl na této 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 tato dráha není provozuschopná. Ve svém vyjádření 3923/2021/SŽ-GŘ-O25 ze dne 15. 1. 2021 Správa železnic potvrzuje, že od doby výše zmíněného místního šetření Úřadu, nedošlo na této dráze k žádným změnám.

Správa železnic v informaci o zamítnutí přidělení kapacity dne 19. 10. 2020 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 přidělení kapacity v nulovém rozsahu bylo v souladu se zákonem o dráhách. Samotným postupem Správy železnic při přidělování kapacity dráhy na této dráze společnosti KPT rail nebylo možno zajistit přidělení kapacity v požadovaném rozsahu. Proto Úřad rozhodnul 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 této 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.

Postup přidělování kapacity

KPT Rail podala žádost o přidělení kapacity dne 2. 9. 2020. Termín pro podání řádné žádosti byl Správou železnic v souladu s § 34a odst. 1 zákona o dráhách stanoven 8 měsíců před zahájením platnosti jízdního řádu, do kterého měla být kapacita přidělena, tedy 14. 4. 2020. Jednalo se o pozdní žádost, kterou přidělcem zohlední při přidělování kapacity a zpracování návrhu jízdního řádu, je-li to možné. Na základě pozdní žádosti lze přidělit pouze kapacitu dráhy zbývající po uspokojení žádostí podaných v řádné lhůtě. V daném případě nedošlo k souběhu pozdních žádostí,

takže nebylo nutné koordinovat přiděl zbývající kapacity mezi více žadateli. Podle kapitoly 4.3.1.8 *Termíny pro sestavu ročního jízdního řádu a jeho plánované změny* prohlášení o dráze, vydaného Správou železnic pro jízdní řád 2020/2021 č. j. 70496/2019-SŽDC-GR-O5, lze pozdní žádost podat nejpozději do 7. 9. 2020, což KPT rail splnila. Uzávěrka pro připomínky žadatelů v osobní dopravě pro sestavu ročního jízdního řádu 2020/2021 byla 7. 8. 2020, tedy před podáním žádosti. Podle kapitoly 4.4.2 *Proces vyřešení sporů*, nesouhlasí-li žadatel s provedenou koordinací řádných žádostí, sdělí svůj nesouhlas písemně do pěti dnů ode dne doručení návrhu na přidělení kapacity dráhy. KPT rail mohla nesouhlas sdělit Správě železnic po doručení sdělení o zamítnutí přidělení kapacity. Této možnosti KPT rail nevyužila. Správa železnic v informaci o zamítnutí přidělení kapacity dne 19. 10. 2020 uvedla, že důvodem nepřidělení kapacity je rozhodnutí Drážního úřadu, což se nezakládá na pravdě a takovýto důvod není navíc zákonný. Dále své zamítnutí žádosti Správa železnic odůvodnila úspornými opatřeními vycházejícími z usnesení Vlády České republiky č. 416 z 13. června 2012 s tím, že neexistuje objednávka dopravní obslužnosti. Takovéto důvody zamítnutí přidělení kapacity skutečně nemohou být zákonné. Výše uvedené nedostatky však nemohou mít vliv na výsledek přidělování kapacity, jelikož kapacita této dráhy je nulová.

Úřad dále poukazuje na skutečnost, že podle §34d odst. 1 zákona o dráhách osoba, která hodlá podat žádost o přidělení kapacity dráhy pro účely provozování osobní drážní dopravy bez smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, oznámí tuto skutečnost nejpozději 18 měsíců přede dnem nabytí platnosti jízdního řádu Úřadu a přidělci kapacity dotčené dráhy. Vzhledem k tomu, že KPT rail podala žádost o kapacitu dne 2. 9. 2020 a jednalo se o provozování osobní drážní dopravy bez smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, a úmysl Úřadu neoznámila, nemohla ani Správa železnic s ohledem na § 34d odst. 1 zákona o dráhách kapacitu přidělit. Pokud by tak učinila, dopustila by se přestupku podle § 52 odst. 7 písm. c) zákona o dráhách.

Správa železnic veškeré své povinnosti pro proces přidělování kapacity, které jí vyplývají z právních předpisů a prohlášení o dráze, splnila. Na základě výše uvedeného Úřad neshledal rozpor postupu přidělování kapacity se zákonem o dráhách. Proto rozhodnul tak, jak je uvedeno ve výroku.

K námitce KPT rail, aby si Úřad vyžádal výčet nákladů na opravu a údržbu od roku 2010 až do současnosti Úřad uvádí, že vynaložené náklady Správou železnic nesouvisí s předmětem řízení, a proto neshledal důvod si je zjišťovat.

K námitkám KPT rail a Správy železnic ve věci údajného ignorování stanovisek správních orgánů Úřad zdůrazňuje, že předmětem řízení není posouzení toho, zda a v jakém rozsahu státní organizace Správa železnic respektuje stanoviska správních orgánů. Úřad posuzuje pouze to, zda v tomto případě měla být po podání žádosti kapacita dráhy přidělena či nikoliv. Námitka se k předmětu řízení nevztahuje, a proto se jí Úřad dále nezabýval.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ve lhůtě 15 dnů. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po dni, kdy bylo rozhodnutí oznámeno. Rozklad se podává Úřadu se sídlem Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1 a rozhoduje o něm jeho předseda.

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

Rozdělovník:**Účastníci řízení:**

- KPT rail, s.r.o., IČO 07876513, Tábořská 37, 391 37 Chotoviny – Červené Záhoří
- 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