

Předseda ÚOHS zrušil předchozí rozhodnutí povolující výlukou Drahotuše – Lipník nad Bečvou a vrátil věc k novému projednání. Výluka na klíčovém koridoru spojujícím Prahu a Brno s Ostravou však již probíhá

21. února 2024

Správa železnic spustila 15. února 2024 hlavní výlukové práce na úseku Drahotuše – Lipník nad Bečvou na hlavním železničním koridoru spojujícím Prahu a Brno s Ostravou. S touto výlukou přitom zásadně nesouhlasí jak osobní, tak nákladní železniční dopravci. Výluka podle jejich názoru není aktuálně zapotřebí, na trati probíhal doposud provoz bez omezení. Výluka má naopak zásadní dopad na železniční dopravce a jejich zákazníky. Regionální osobní vlaky jsou zcela nahrazeny náhradní autobusovou dopravou, dálkové vlaky nabírají zpoždění a nákladní doprava dotčeným úsekem projede jen s velkými obtížemi. Velký dopad má výluka i na mezinárodní železniční dopravu.

Správa železnic nepočkala se zahájením výluky na výsledek správního řízení, přestože věděla, že sdružení osobních a nákladních dopravců SVOD Bohemia a ŽESNAD.CZ proti konání výluky podala rozklad. Dopravci se v něm domáhají splnění povinnosti Správy železnic při organizaci výluk postupovat v souladu s platnou legislativou. Ta říká, že výluka musí být s dopravci řádně projednána a buď bude nalezena shoda, nebo je Správa železnic povinna postupovat tak, aby dopad na dopravce nepřesahoval přiměřenou míru, přičemž své rozhodnutí musí náležitě zdůvodnit.

Protože není dosud zřejmé, zda Správa železnic postupovala v souladu s platnou legislativou, zrušil na základě doporučení rozkladové komise předseda ÚOHS prvoinstanční rozhodnutí a nařídil nové projednání případu.

Výluka tak aktuálně probíhá, ale není jisté, zda má právní oporu. Výsledkem dalšího projednávání totiž může být i rozhodnutí o jejím zastavení.

Informace k rozkladovému řízení

Železniční dopravci v loňském roce podali rozklad proti rozhodnutí o výluce poté, co tehdejší ÚPDI (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře – jeho pravomoci přešly v lednu na ÚOHS) původně nevyhověl jejich žádosti o odložení výluky Lipník – Drahotuše. Výluka má přitom zásadní dopad na dopravce a jejich zákazníky. Dotčeny jsou také další subjekty, jako jsou města a obce, školy, či firmy, které služeb železniční dopravy využívají.

Zákon nařizuje provozovateli dráhy (Správa železnic), aby při rozsáhlých výlukách s dopravci buď dosáhl shody, nebo projednal alespoň dva alternativní scénáře omezení drážní dopravy. To se podle dopravců nestalo.

Pokud se Správě železnic coby provozovateli dráhy nepodaří s dopravci najít shodu, musí ze zákona postupovat tak, aby nepříznivé dopady na dopravce nepřesahovaly přiměřenou míru. Navíc musí svůj postup náležitě zdůvodnit.

Pravomoci ÚPDI byly v lednu 2024 převedeny na ÚOHS (Úřad pro ochranu hospodářské soutěže) a předseda ÚOHS v rozkladovém řízení shledal, že rozhodnutí ÚPDI není dostatečně zdůvodněné. Nelze z něj například vyčíst, zda Správa železnic postupovala v souladu se zákonem. Proto na doporučení rozkladové komise předseda ÚOHS rozhodnutí zrušil a vrátil celou věc k opětovnému projednání.

Doprovci rozhodnutí předsedy ÚOHS přivítali. Kromě toho, že se ÚOHS takto postavil na stranu zákazníků železniční dopravy, je rozhodnutí důležitý precedens, který může pomoci narovnat nerovné postavení železničních dopravců vůči monopolnímu provozovateli dráhy.

Postavení provozovatele dráhy a dopravců je nevyvážené

Správa železnic, státní organizace, zastupuje funkci vlastníka a plní roli provozovatele dráhy ve smyslu zákona o dráhách. Je vůči objednatelům veřejné drážní dopravy, dopravcům a uživatelům služeb na dráze v postavení přirozeného monopolu.

Toto monopolní postavení se projevuje zejména v přidělování kapacity dráhy, řízení provozu, v udržování provozuschopnosti dráhy, definování a plánování priorit jejího rozvoje. Mnohdy tak činí zcela nezávisle na reálných dopravních potřebách ze strany dopravců a jejich zákazníků. Monopolní postavení Správy železnic se nejsilněji projevuje v oblasti informační. Skutečný stav železniční infrastruktury a případné důvody odchylek realizace výlukových opatření od původních plánů nelze dostupnými prostředky nezávisle ověřit. Správa železnic ke všem požadavkům ze strany dopravců, které jí z jakéhokoliv důvodu nevyhovují, pouze sdělí své zamítavé stanovisko, a tím věc považuje za projednanou ve smyslu zákona o dráhách.

To, že provozovatel dráhy může navrhnout a realizovat omezení i bez dohody, uvádí železniční dopravce do nerovného tržního postavení vůči konkurenční dopravě silniční. O to významnější roli ochránce oprávněných zájmů železničních dopravců a jejich zákazníků, kteří jsou vůči Správě železnic v nerovném postavení, hraje Úřad na ochranu hospodářské soutěže.

Ing. Petr Moravec, Výkonný ředitel SVOD Bohemia

e-mail: press@svodbohemia.cz

tel.: +420 602 726 726

