Ministerstvo dopravy – Odbor drah, železniční a kombinované dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Č. j.: 127/2012-130-SPR/2

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy jakožto příslušný drážní správní úřad podle § 54 a § 56 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o dráhách"), ve správním řízení o odvolání akciové společnosti České dráhy, Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ: 70994226, (dále jen „ČD, a. s." nebo „odvolatel") proti rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUCR-10634/12/Kj ze dne 22. 2. 2012 o nezpůsobilosti drážních vozidel řady 843 k provozu na trati Liberec – Harrachov v traťovém úseku Tanvald (km 27,642) – Kořenov, rozhodlo podle ustanovení § 90 odst. 1 písm. c) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád"), tak, že

1) ve výroku rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUCR-10634/12/Kj ze dne 22. 2. 2012 o nezpůsobilosti drážních vozidel řady 843 k provozu na trati Liberec – Harrachov v traťovém úseku Tanvald (km 27,642) – Kořenov (dále jen „Rozhodnutí") se **označení vozidla 843.007-7 mění na 843.002-7** a

2) **část výroku** Rozhodnutí následující za slovy „k provozu na trati Liberec – Harrachov v traťovém úseku Tanvald (km 27,642) – Kořenov" **se nahrazuje slovy** „...a to do doby nabytí právní moci rozhodnutí drážního správního úřadu o ověření technické způsobilosti drážních vozidel řady 843 k provozu na trati Liberec – Harrachov v traťovém úseku Tanvald (km 27,642) – Kořenov."

Účastník řízení (§ 27 odst. 1 správního řádu)

České dráhy, a. s., Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ: 70994226

Odůvodnění:

Při přezkoumání souladu napadeného rozhodnutí a řízení, jež předcházelo jeho vydání, s právními předpisy a správnosti napadeného rozhodnutí v rozsahu námitek uvedených v odvolání, ve smyslu ustanovení § 89 odst. 2 správního řádu, odvolací orgán zjistil, že Drážní úřad rozhodl podle ustanovení § 44 odst. 2 zákona o dráhách o nezpůsobilosti 31 drážních vozidel řady 843 k provozu na trati Liberec – Harrachov v traťovém úseku Tanvald (km 27,642) – Kořenov. Drážní úřad zároveň uložil ČD, a. s., povinnost neprovozovat vozidla řady 843 na uvedeném traťovém úseku, a to do doby přijetí takových opatření, odsouhlasených Drážním úřadem, která vyloučí rizika způsobená provozováním vozidel řady 843 v rozporu s ustanovením § 37 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „dopravní řád") a s požadavkem uvedeným pod č. 2 části I přílohy č. 3 dopravního řádu. Rozhodnutí bylo vydáno na základě následujících skutečností.

Dne 20. 2. 2012 vykonali zaměstnanci Drážního úřadu státní dozor ve věcech drah se zaměřením na plnění povinností dopravce a dodržování podmínek stanovených právními předpisy v zájmu bezpečného provozování drážní dopravy na úseku dráhy Tanvald – Kořenov v souvislosti se dvěma mimořádnými událostmi, ke kterým došlo dne 5. 1. 2012 a dne 16. 2. 2012. Při první mimořádné události došlo k překročení nejvyšší povolené rychlosti na uvedené dráze poté, kdy strojvedoucí při rychlosti 30 km/h snížil tlak v hlavním potrubí vozidla pod 3 bary, čímž bylo zavedeno rychločinné brzdění. Místo snižování rychlosti došlo k jejímu navyšování až na 87 km/h na spádu 58 ‰. Vlak byl veden drážním vozidlem 843.008-4. K zastavení došlo až po cca 3 km jízdy. Ke druhé mimořádné události došlo na stejném traťovém úseku a rovněž okolnosti byly obdobné jako v prvním případě. Tentokrát vlak dosáhl rychlosti až 84 km/h na spádu 58 ‰, poté byl snížen tlak v hlavním potrubí pod 3 bary a zavedeno rychločinné brzdění. Vlak byl veden drážním vozidlem 843.004-3. K zastavení opět došlo až po cca 3 km jízdy.

Podle prvoinstančního orgánu byla jízdami vlaku výrazně přesahujícími maximální dovolenou rychlost 20 km/h narušena bezpečnost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečná funkce zařízení (drážního vozidla) ve smyslu ustanovení § 49 zákona o dráhách. Jízda vlaku probíhala v rozporu s ustanovením § 37 odst. 2 dopravního řádu. Drážní vozidla 843.004-3 a 843.008-4 nebyla schopna na trati Tanvald – Kořenov dodržet při zavedení rychločinného brzdění zábrzdnou vzdálenost ve smyslu ustanovení § 8 odst. 1 dopravního řádu. Zábrzdná vzdálenost je přitom na předmětné dráze 400 m a drážní vozidla proto při svém provozování nezaručovala bezpečnost drážní dopravy. Stejně tak nebyl naplněn požadavek podle č. 2 části I přílohy č. 3 dopravního řádu, který zní: *„Brzda drážních vozidel musí zajistit takový brzdicí účinek, aby drážní vozidla s nejvyšší hmotností zastavila z dovolené rychlosti na zábrzdnou vzdálenost tratě, na které jsou drážní vozidla provozována. Ovládání jednoho systému brzdy nesmí být vázáno na ovládání ostatních systémů brzdy.*" S ohledem na vzdálenost, kterou drážní vozidla v obou případech urazila předtím, než zastavila, došel prvoinstanční orgán k závěru, že jsou provozována v technickém stavu, který nezaručuje bezpečnost drážní dopravy ve smyslu ustanovení § 44 odst. 2 zákona o dráhách. Z šetření mimořádných událostí navíc vyplývá, že na vozidlech nebyly zjištěny konkrétní závady, které bylo možno při preventivní údržbě a technické kontrole zjistit a odstranit. Z toho podle názoru prvoinstančního orgánu vyplývá, že u žádného z drážních vozidel řady 843 nelze zajistit, aby zejména při extrémních zimních podmínkách byla zajištěna bezpečná funkce brzdy. Při vzniku dvou stejných mimořádných událostí za prakticky zcela shodných skutkových okolností nelze předpokládat, že by šlo o náhodné závady dvou různých vozidel, ale o systémový nedostatek všech vozidel stejného typu. S ohledem na výjimečné sklonové poměry rozhodl prvoinstanční orgán o nezpůsobilosti pouze na předmětné části dráhy.

Prvoinstanční orgán se rovněž zabýval otázkou, zda porušení předepsané technologie v interních předpisech dopravce ČD, a. s., mohlo být jedinou příčinou vzniku mimořádné události. S ohledem na výše uvedený požadavek podle č. 2 části I přílohy č. 3 dopravního řádu musela být drážní vozidla v obou případech schopna zajistit takový brzdící účinek, aby zastavila na zábrzdnou vzdálenost. Tato podmínka přitom musí být splněna za jakéhokoliv počasí a na jakékoliv trati, na které jsou vozidla provozována, a za podmínek pro obsluhu stanovených návodem k obsluze drážního vozidla. Další provozní opatření pro obsluhu brzdy je nad rámec požadavků pro účinky brzdy a jeho nedodržením nemůže být způsobeno nesplnění podmínek stanovených dopravním řádem. Pokud provozní opatření stanovovala podmínky pro ovládání různých druhů brzd, jejich nedodržení nemohlo způsobit nedodržení zábrzdné vzdálenosti, neboť *ovládání jednoho systému brzdy nesmí být vázáno na ovládání ostatních systémů brzdy.* Drážní úřad na základě uvedeného a vzhledem k možným závažným následkům při opakování mimořádné události rozhodl o nezpůsobilosti provozování drážních vozidel řady 843 na traťovém úseku Kořenov – Tanvald.

Proti Rozhodnutí podala společnost ČD, a. s., dne 2. 3. 2012 včasné a přípustné odvolání pod č. j. 437/2012-O12, v němž uvádí následující námitky.

Schválená hnací drážní vozidla řady 843 nenaplňují skutkovou podstatu § 44 odst. 2 zákona o dráhách, jsou v řádném technickém stavu a naplňují i pro trať Tanvald – Kořenov požadavky

dopravního řádu drah. Podle ČD, a. s., prvoinstanční orgán nesprávně vyhodnotil situaci tak, že šlo o systémovou závadu vozidel stejného typu a nikoliv pouze o náhodné závady dvou různých vozidel. ČD, a. s., má dokladováno, že vozidla řady 843 jsou v řádném technickém stavu, brzdové systémy byly po mimořádných událostech přezkoušeny, vozidla se podrobila traťové zkoušce, brzdová výstroj byla analyzována u výrobce a nebyly shledány žádné závady. Příčinou obou událostí byly nedostatky v konání strojvedoucího, který nepostupoval podle interního předpisu státní organizace Správa železniční dopravní cesty upravující organizaci drážní dopravy na předmětné dráze, konkrétně poté jeho čl. 54. ČD, a. s., dále uvádí, že drážní hnací vozidla řady 843 naplňují podmínku, podle níž *ovládání jednoho systému brzdy nesmí být vázáno na ovládání ostatních systémů brzdy.* Každý systém u této řady vozidel funguje samostatně, tyto brzdové systémy však musí spolupracovat, přičemž důvodem takové spolupráce je, aby při brzdění nebyla překročena mez adheze.

K dodržení zábrzdné vzdálenosti poté ČD, a. s., uvádí, že dle dokumentace elektronického záznamu pod zastávkou Dolní Hlubný zpomalil vlak z rychlosti V = 72 km/h na dráze 321 metrů za čas 26 sekund se střední hodnotou zpomalení 0,62 m/s^2. Samozřejmou podmínkou je ohřev kotoučů brzd, který je zajištěn při naplnění požadavku technologie vedení drážního vozidla a obsažen v interních předpisech provozovatele dráhy.

Z výše uvedených důvodů poté ČD, a. s., žádá v závěru svého odvolání o zrušení Rozhodnutí.

Ministerstvo dopravy ve smyslu § 89 odst. 2 správního řádu po přezkoumání napadeného rozhodnutí a celého průběhu řízení, které napadenému rozhodnutí předcházelo, dospělo k níže uvedeným závěrům.

Podle ustanovení § 43 odst. 1 zákona o dráhách *lze na dráhách provozovat drážní vozidlo, které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí a jehož technická způsobilost byla prokázána shodou se schváleným typem.*

Podle ustanovení § 44 odst. 2 zákona o dráhách *zjistí-li drážní správní úřad, že drážní vozidlo v provozu je v technickém stavu, který nezaručuje bezpečnost drážní dopravy nebo nemá vlastnosti schváleného typu nebo nemá platný průkaz způsobilosti nebo nejsou u něj prováděny pravidelné technické prohlídky podle prováděcího předpisu, rozhodne o nezpůsobilosti drážního vozidla k provozu.*

Podle č. 2 části I přílohy č. 3 dopravního řádu *brzda drážních vozidel musí zajistit takový brzdicí účinek, aby drážní vozidla s nejvyšší hmotností zastavila z dovolené rychlosti na zábrzdnou vzdálenost tratě, na které jsou drážní vozidla provozována. Ovládání jednoho systému brzdy nesmí být vázáno na ovládání ostatních systémů brzdy.*

Podle ustanovení § 90 odst. 1 písm. c) *jestliže odvolací správní orgán dojde k závěru, že napadené rozhodnutí je v rozporu s právními předpisy nebo že je nesprávné, napadené rozhodnutí nebo jeho část změní; změnu nelze provést, pokud by tím některému z účastníků, jemuž je ukládána povinnost, hrozila újma z důvodu ztráty možnosti odvolat se; podle § 36 odst. 3 se postupuje, pouze pokud jde o podklady rozhodnutí nově pořízené odvolacím správním orgánem; je-li to zapotřebí k odstranění vad odůvodnění, změní odvolací správní orgán rozhodnutí v části odůvodnění; odvolací správní orgán nemůže svým rozhodnutím změnit rozhodnutí orgánu územního samosprávného celku vydané v samostatné působnosti.*

Odvolací orgán má za prokázané, že dne 5. 1. 2012 a dne 16. 2. 2012 došlo na dráze Liberec – Harrachov v traťovém úseku Tanvald (km 27,642) – Kořenov ke dvěma skutkově obdobným mimořádným událostem, které měly úzký vztah k brzdovému systému hnacích drážních vozidel typu 843. V obou případech přitom došlo k závažnému narušení bezpečnosti drážní dopravy a ohrožení přepravovaných osob. Jak přitom vyplývá z ustanovení § 43 odst. 1 ve spojení s § 44 odst. 2 zákona o dráhách, může taková skutečnost vést k rozhodnutí o nezpůsobilosti drážního vozidla, pokud souvisí s technickým stavem vozidla. Prvoinstanční orgán přitom ve výroku

Rozhodnutí rozhodl o nezpůsobilosti 31 drážních vozidel řady 843 a to pouze na části dráhy s výrazně většími sklonovými poměry, než jaké jsou na zbytku železniční sítě. Rozhodnutí prvoinstančního orgánu nemá být napadením koncepce kotoučových brzd, jak tvrdí ČD, a. s., ale pouze vyloučením použití předmětných drážních vozidel za stávajícího technického stavu z provozování na části dráhy Tanvald (km 27,642) – Kořenov. Rozhodnutí přitom nemá žádný vliv na typové schválení vozidla a lze je proto i nadále na ostatních dráhách provozovat.

Zcela zásadní je v předmětném řízení vyřešení otázky, zda technický stav vozidel řady 843 zaručuje bezpečnost drážní dopravy na předmětném úseku dráhy, a to bez ohledu na to, jestli za jiných klimatických podmínek a na jiné dráze jsou tato vozidla plně v souladu se všemi právními předpisy i ve shodě se schváleným typem. Odvolací orgán má přitom za prokázané, že dvě skutkově téměř zcela shodné mimořádné události nelze pokládat pouze za náhodné selhání dvou různých vozidel, ale za systémovou závadu, která se ovšem projevuje pouze za specifických klimatických podmínek na dráze s extrémními sklonovými poměry. Ani stanovením technologického postupu v interním předpisu SŽDC D40 „Předpis pro organizování drážní dopravy na tratích Liberec – Tanvald – Železný Brod, Tanvald – Harrachov, Smržovka – Josefův Důl", resp. podle výnosu č. j. 62289/2006 – O 11 – „Ověřovací provoz nových technologií organizování a provozování drážní dopravy – č. 4/2006", přitom není možné zabránit situacím, kdy je během krátké doby na předmětné dráze několikanásobně překročena maximální povolená rychlost a dochází k bezprostřednímu ohrožení drážní dopravy a přepravovaných osob. Lze se domnívat, že porušení technologického postupu ze strany osob řídících drážní vozidlo sice mělo vliv na vznik mimořádné události, nicméně i přesto musí být drážní vozidlo v takovém technickém stavu, aby byl vznik mimořádné události pokud možno zcela vyloučen. V uvedeném případě proto není až tak zásadní otázka dodržení zábrzdné vzdálenosti a vazba ovládání jednoho systému brzdy na ovládání ostatních systému brzdy, ale skutečnost, že zcela zjevně dochází z důvodu nevhodného technického stavu vozidla k ohrožení bezpečnosti drážní dopravy a přepravovaných osob. Odvolací orgán zároveň poznamenává, že za současného stavu technického vývoje, již existují takové zábrzdné systémy, které by možnost selhání zcela eliminovaly, a to bez ohledu na vliv lidského faktoru (např. elektromagnetická kolejnicová brzda).

V závislosti na skutečnostech uvedených v předchozím odstavci lze rovněž reagovat na námitky ČD, a. s., uvedené v odvolání. Rozhodnutím Drážní úřad v žádném případě nepopřel svoji dosavadní činnost při schvalování způsobilosti drážních vozidel řady 843, ale pouze rozhodl o nezpůsobilosti vozidel řady 843 na konkrétním úseku železniční dráhy vyznačující se extrémními sklonovými poměry, které mohou mít za určitých klimatických podmínek vliv na brzdný systém drážního vozidla, takže dochází ke vzniku závažných mimořádných událostí. Způsobilost provozovat vozidla řady 843 na ostatních dráhách není žádným způsobem dotčena.

Odvolací orgán se nemůže ztotožnit ani s námitkou ČD, a. s., která se vztahuje k ověření technického stavu drážních vozidel a nezjištění žádných závad. Z průběhu obou mimořádných událostí vyplývá, že za určitých okolností dochází u vozidel řady 843 k omezení (resp. vyloučení) účinku části brzdového systému (samočinné brzdy). K uvedené situaci přitom došlo opakovaně, přičemž dopravce se nemůže v této souvislosti odvolávat na nedodržení technologických postupů obsažených v interních předpisech ze strany zaměstnanců, neboť je zřejmé, že vznik mimořádné události tímto nelze vyloučit. Je proto především nutné, aby na drážní vozidla provozovaná na předmětné dráze byly kladeny vyšší nároky co se týče bezpečnosti, než jak je tomu na ostatních dráhách, na nichž je lze provozovat, a tato vozidla beze zbytku *odpovídala požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí*, jak předpokládá ustanovení § 43 odst. 1 zákona o dráhách. Odvolací orgán nepovažuje za zásadní ani otázku naplnění podmínek č. 2 části I přílohy č. 3 dopravního řádu, neboť závažnost mimořádné události, k níž v obou případech došlo, je natolik vysoká, že již samotné vyloučení účinku samočinné brzdy a mnohonásobné překročení povolené rychlosti zásadně ohrožuje bezpečnost drážní dopravy a přepravovaných osob. Z pochopitelných důvodů nelze akceptovat ani argumentaci odvolatele, že po použití záložní brzdy zastavil v jednom případě vlak na úseku o délce 321 metrů. Zábrzdná vzdálenost upravená

ustanovením § 8 odst. 1 dopravního řádu je dána prvním okamžikem, kdy je ze strany strojvedoucího brzdový systém vozidla uveden do provozu.

Vzhledem k závažnosti obou mimořádných událostí a jejich možných následků nepovažuje odvolací orgán skutečnost, že ČD, a. s., zakázala do vyhodnocení příčin mimořádných událostí provoz vozidel řady 843 na předmětné dráze za dostatečný. Prvoinstanční orgán došel ke správnému závěru, že za stávajícího technického stavu nejsou vozidla řady 843 způsobilá k provozu v úseku Tanvald (km 27,642) – Kořenov, a to do doby přijetí takových opatření, která umožní rozhodnout o jejich způsobilosti. Tímto způsobem je přitom nutné rovněž formulovat výrok rozhodnutí, resp. je nezbytné rozhodnout o technické způsobilosti drážních vozidel řady 843 k provozu v traťovém úseku Tanvald (km 27,642) – Kořenov, na nějž bude na základě pravomocného rozhodnutí v této věci platnost průkazu způsobilosti omezena. Není přitom nutné stanovovat další podmínky, které vyplývají z podzákonných právních předpisů, neboť ty je žadatel o vydání průkazu způsobilosti (v tomto případě pro předmětný traťový úsek) povinen vždy naplnit a zejména je poté povinen naplnit požadavek na bezpečnost drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí podle ustanovení § 43 odst. 1 zákona o dráhách.

Odvolací orgán zároveň při přezkoumání Rozhodnutí zjistil, že ve výroku je nesprávně uvedené označení vozidla 843.007-7 a v rámci změny rozhodnutí proto výrok opravil a uvedl správné označení 843.002-7.

Na základě výše uvedeného rozhodl odvolací orgán tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno, a Rozhodnutí změnil.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí se nelze dále odvolat (§ 91 odst. 1 správního řádu).

V Praze 3. října 2012

Otisk úředního razítka

Ing. Jindřich Kušnír
ředitel
Odbor drah, železniční a kombinované dopravy

Rozdělovník – účastník řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu a správní orgán, který napadené rozhodnutí vydal - doporučeně do vlastních rukou (doručení datovou schránkou):

České dráhy, a. s., Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ: 70994226, **IDS: e52cdsf**
Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, **IDS: 5mjaatd**