



ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, 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 podle § 34g zákona o dráhách, jehož **účastníky jsou smluvní strany**

1. smlouvy č. PDD 9198/19 o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách, č. j.: 15773/2019-SŽDC-GŘ-O5, uzavřené dne 4. 4. 2019, a
2. smlouvy č. PDD 9198/22 o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách, č. j.: 52276/2022-SŽDC-GŘ-O5, uzavřené dne 22. 8. 2022,

a to dopravce, společnost **EP Cargo a.s.**, IČO: 24721166, se sídlem náměstí Hrdinů 1693/4a, Nusle, 14000 Praha 4, a **provozovatelka dráhy**, státní organizace **Správa železnic**, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1,

o posouzení, zda nejsou obě smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze celostátní, regionální v rozporu se zákonem o dráhách, takto:

I.

- a) Článek 4 bod 1 obou smluv je v rozporu s § 33 odst. 7 zákona o dráhách.
- b) Článek 17 bod 1 písm. b) obou smluv jsou v rozporu s § 33 odst. 7 zákona o dráhách.
- c) Článek 18 bodu 11 obou smluv je v rozporu s § 23 odst. 1 písm. a) a písm. d) zákona o dráhách.
- d) Článek 19 bodu 5 obou smluv je v rozporu s § 54 ve spojení s § 34g zákona o dráhách.

II.

Úřad stanovuje provozovatelce dráhy lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze článek 4 bod 1, článek 17 bod 1 písm. b), článek 18 bod 11 a článek 19 bod 5 smlouvy č. PDD 9198/22 použít. Smlouvu č. PDD 9198/19 nelze od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí použít.

III.

Podle § 79 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, se **provozovatelce dráhy ukládá povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1 000 Kč (slovy: jeden tisíc korun českých)**. Náklady řízení jsou splatné do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, na účet Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře vedený u České národní banky, číslo účtu 19-4523001/0710, variabilní symbol 3385.

Odůvodnění

I. Průběh řízení

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen Úřad) zahájil podle § 46 odst. 1 správního řádu řízení z moci úřední oznámením č. j. UPDI-2709/22/ZA ze dne 19. 8. 2022 o posouzení rozporu smlouvy č. PDD 9198/19 o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách, č. j.: 15773/2019-SŽDC-GŘ-O5, uzavřené dne 4. 4. 2019 (dále jen Smlouva 2019) se zákonem o dráhách v rozsahu článku 4 bodu 1, článku 17 bodu 1 písm. b), článku 18 bodu 11 a článku 19 bodu 5 této smlouvy. Řízení bylo zahájeno v souvislosti s podnětem společnosti EP Cargo a.s. (dále jen EP Cargo) č. j. 30/2022 ze dne 29. 6. 2022. V něm EP Cargo uvádí, že provozovatelka dráhy od 1. 7. 2022, tedy s účinností článku 5 odst. 1 až 4 svého interního předpisu PPD- 7/2022, resp. s účinností článků 180 a 181 nového předpisu DI, nařizuje dopravcům, aby zajišťovali boční ochranu jízdnic (vlakových) cest uzamykatelnými zarážkami a uzamykatelnými podložkami. Z těchto ustanovení plyne, že bez uzamykatelných zarážek nebo uzamykatelných podložek nelze provozovat drážní dopravu, resp. se tím znemožňuje využívat přidělenou kapacitu dráhy. Tato podmínka navíc není v rozporu s § 33 odst. 3 písm. b) zákona o dráhách zapracovaná do prohlášení o dráze, jelikož jde o pravidlo (omezení) přístupu na dráhu a její užití.

EP Cargo současně žádalo, aby Úřad předběžným opatřením podle § 61 správního řádu uložil provozovateli dráhy zdržet se aplikace článku 5 odst. 1 až 4 interního předpisu PPD- 7/2022 a článků 180 a 181 nového předpisu DI.

Úřad usnesením č. j. UPDI-2178/22/GP ze dne 4. 7. 2022 řízení o žádosti o vydání předběžného opatření zastavil. Úřad dále dopisem č. j. UPDI-2232/22/GP ze dne 8. 7. 2022 vyzval provozovatelku dráhy, aby objasnila, zda byly návrhy předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ - Dopravní a návěštní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem, ve znění opravy č. 1 účinné od 1. 7. 2022, který byl schválen pod č. j. 183042/2021-SŽ-GŘ-O11 dne 29. 12. 2021 (dále jen předpis D1) předloženy Agentuře Evropské unie pro železnice a Komisi, postupem podle článku 8 odst. 4 případně 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic. Současně Úřad požádal o zdůvodnění, z jakého právního titulu vzniká dopravci povinnost dodržovat články 180 a 181 předpisu D1 a o vyjádření k podání EP Cargo. Provozovatelka dráhy se vyjádřila dopisem č. j. 48601/2022-SŽ-GŘ-O11 ze dne 14. 7. 2022.

Úřad dále dopisem č. j. UPDI-2387/22/ZA ze dne 20. 7. 2022 vyzval EP Cargo k zaslání Smlouvy 2019, na což EP Cargo reagovalo dopisem č. j. 34/2022 ze dne 25. 7. 2022. Úřad dále dopisem č. j. UPDI-2389/22/ZA ze dne 20. 7. 2022 požádal Drážní úřad o informace ohledně notifikace předpisu D1 a PPD 7/22., čemuž Drážní úřad vyhověl dopisem ze dne 25. 7. 2022.

Jelikož byl Úřad informován o přípravě smlouvy číslo PDD 9198/22 o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách, č. j. 52276/2022-SŽDC-GŘ-O5, uzavřené dne 22. 8. 2022 (dále jen Smlouva 2022), zajistil její znění z veřejně přístupných zdrojů. Vzhledem k tomu, že se obsah Smlouvy 2019 i Smlouvy 2022 (dále jen obě smlouvy) v rozsahu posuzovaných článků téměř neliší, zahájil Úřad podle § 46 odst. 1 správního řádu řízení z moci úřední oznámením č. j. UPDI-2936/22/ZA ze dne 15. 9. 2022 o posouzení rozporu Smlouvy 2022 se zákonem o dráhách. Úřad obě řízení spojil usnesením č. j. UPDI-3223/22/ZA ze dne 5. 10. 2022. Následně Úřad oznámil ukončení dokazování, a to písemností č. j. UPDI-3257/22/ZA ze dne 10. 10. 2022. Možnosti vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí využila provozovatelka dráhy v písemnosti č. j. 71632/2022-SŽDC-GŘ-O5 ze dne 17. 10. 2022 (dále jen vyjádření provozovatelky dráhy).

Procesní postup

Vyjádření provozovatelky dráhy

V něm provozovatelka dráhy navrhuje Úřadu zahrnout mezi účastníky řízení i všechny ostatní dopravce s platnou a účinnou smlouvou o provozování drážní dopravy, jejichž seznam těchto společností je veden jejich na webových stránkách, a řízení se dotýká i jejich práv. Přezkoumávané články smlouvy jsou obsaženy ve smlouvách všech dopravců, případné rozhodnutí založí, změni nebo zruší právo anebo povinnost všem dopravcům. Úřad těmto účastníkům řízení neustanovil opatrovníka.

V rámci správního řízení Úřad neuvedl, v čem spatřuje možný důvod rozporu, a jaké vysvětlení k těmto částem smlouvy požaduje. Účastníkům řízení nebyl dán prostor k adekvátnímu vyjádření. Úřad měl postupovat analogicky se zněním § 34g odst. 2 zákona o dráhách a tuto informaci účastníkům řízení v rámci dokazování předložit.

Stanovisko Úřadu

Podle § 34g odst. 3 zákona o dráhách jsou účastníky řízení pouze smluvní strany dotčené smlouvy. Úřadu není známa situace, že by smlouvy o provozování drážní dopravy byly identické. Sama provozovatelka dráhy upozorňuje na drobné rozdíly v článku 18 bod 11. Proto Úřad nezahájil řízení se všemi dopravci současně. Úřad je dále názoru, že některé nesoulady ve smlouvách je možné řešit úpravou prohlášení o dráze, na jehož text by mohl být ve smlouvě pouze odkaz. Formu úpravy ostatních smluv ponechává Úřad na provozovatelce dráhy. Vedení řízení podle § 34g zákona o dráhách se všemi dopravci by nemuselo být nutné.

II. Posouzení souladu smluv Úřadem

a) Posouzení článku 4 Předpisové podmínky, bodu 1

Vyjádření provozovatelky dráhy

Povinnost dopravce řídit se vnitřními předpisy o provozování dráhy a drážní dopravy vychází ze zákona o dráhách a z platného prohlášení o dráze. Podle § 22 odst. 1 písm. b) zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen vydat ke dni zahájení provozování dráhy vnitřní předpis o provozování dráhy. Podle § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách je provozovatel dráhy oprávněn udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy.

Předpis D1 je platný a účinný na dráhách provozovaných Správou železnic, takže nemá celostátní působnost. To vyplývá z § 22 odst. 1 písm. b), dle kterého zákon ukládá každému provozovateli dráhy vydat předpis o provozování dráhy. Jelikož v České republice je více provozovatelů dráhy, na ostatních dráhách platný není. Jeho platná a účinná verze je zpřístupněna dopravcům elektronickou formou v souladu se smluvním ujednáním téže smlouvy. Stejně tak je dopravcům zpřístupněn pokyn SŽ PPD22/2022 - Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy - Organizační opatření pro zajištění přechodu na nové předpisy SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, SŽ D3 a SŽ D4. V dalším provozovatelka dráhy odkazuje na své vyjádření, dle kterého se řešená problematika netýká podmínek přístupu na dráhu, ale zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, což není v působnosti Úřadu.

Stanovisko Úřadu

Podle článku 4 bodu 1 Předpisové podmínky, se dopravce mimo jiné zavazuje dodržovat vnitřní předpisy provozovatele dráhy uvedené v příloze 1 smlouvy a pohraniční ujednání při přechodu na dráhy na území sousedních států.

I.	SZDC Bp1	Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
II.	SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
III.	SŽDC (ČD) D2/1	Doplňek s technickými údaji k Dopravním předpisům
IV.	SŽDC (ČD) D2/81	Doprava speciálních vozidel podle typů
V.	SŽDC D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
VI.	SŽDC D4	Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem
VII.	SŽDC D7	Předpis pro operativní řízení provozu
VIII.	SŽDC D7/2	Organizování výlukových činností
IX.	SŽDC D31	Mimořádné zásilky
X.	SŽDC D33	Vojenské přepravy
XI.	SŽDC (ČD) D40	Předpis pro organizování drážní dopravy na tratích Liberec - Tanvald - Železný Brod, Tanvald - Harrachov, Smržovka - Josefův Důl
XII.	SŽDC Is10	Předpis pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)
XIII.	SŽDC T1	Telefonní provoz
XIV.	SŽDC T7	Rádiový provoz
XV.	SŽDC (ČSD)T100	Provoz zabezpečovacích zařízení
XVI.	SŽDC (ČSD)T108	Obsluha vlakového zabezpečovacího zařízení
XVII.	SŽDC (ČD) V65/1	Předpis pro provozování diagnostiky závad jedoucích vozidel
XVIII.	SŽDC(ČD)Z1	Předpis pro obsluhu staničních ^ traťových zabezpečovacích zařízení
XIX.	SŽDC TR2 (Z1)	Typové rozšíření k předpisu SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení - Radioblok
XX.	SŽDC(ČD)Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
XXI.	SŽDC Z8 díl IV (prozatímní)	Evropský vlakový zabezpečovač ETCS
XXII.	SŽDC(ČD)Z11	Předpis pro obsluhu rádiových zařízení
XXIII.	Směrnice SŽDC č. 35	Směrnice, kterou se stanovují technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu
XXIV.	Směrnice SŽDC č. 70	Směrnice pro přidělování kapacity^ dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽDC
XXV.	Směrnice SŽDC č. 71	Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty
XXVI.	Směrnice SŽDC č. 83	Tvorba a používání Tabulek traťových poměrů
XXVI.	Směrnice SŽDC č. 92	Provoz a užívání informačního systému Registr vozidel
XXVI.	Směrnice SŽDC č. 103	Řešení ekologických škodných událostí

XXIX	Směrnice SŽDC SM100	Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy
------	------------------------	--

V Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních platného pro přípravu jízdního řádu 2022 a pro jízdní řád 2022 účinné od 11. 12. 2020 č. j. 80929/2020-SŽ-GR-O5 a v Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních platného pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023 účinné od 11. 12. 2021, č.j. 163021/2021-SŽ-GR-O5 (dále jen obě prohlášení) je v kapitole 3.3.2.1 *Smlouva mezi dopravcem a Správou železnic jako přidělcem kapacity a provozovatelem dráhy* obou prohlášení uveden standardní formát smlouvy mezi dopravcem a Správou železnic jako přidělcem kapacity a provozovatelem dráhy. V něm je uvedeno, že příloha 1 obsahuje vnitřní předpisy provozovatele dráhy. Bližší informace o těchto předpisech zde uvedeny nejsou.

Podle § 35 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách je dopravce povinen provozovat drážní dopravu podle smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy. Povinnosti uvedené v obou smlouvách jsou tedy pro dopravce závazné. Navíc podle článku 18 odst. 6 obou smluv může provozovatelka v případě prokázání opakovaného porušení smluvních podmínek přerušit plnění předmětu smlouvy. V takovém případě se proto na dopravce nebude vztahovat povinnost provozovatele dráhy uvedená v § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách *umožnit dopravci provozovat drážní dopravu*, neboť ten nebude splňovat podmínky pro provozování drážní dopravy podle zákona o dráhách. Veškeré povinnosti uvedené v obou smlouvách, včetně povinností uvedených v předpisech v jejich příloze č. 1, jsou pravidly pro přístup na dráhu a její užití. Úřad tedy nesouhlasí s námitkou provozovatelky dráhy, že problematika řešená v těchto předpisech se netýká podmínek přístupu na dráhu, ale pouze zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Tato pravidla jsou podle § 33 odst. 3 písm. b) zákona o dráhách povinnou součástí prohlášení o dráze. Vzhledem k tomu, že tato pravidla jsou uvedena v obou smlouvách, zatímco v obou prohlášeních nikoliv, obě smlouvy se tedy od obou prohlášení v rozporu s § 33 odst. 7 zákona o dráhách odchyľují. Proto Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku I a).

Úřad doplňuje, že pravidla pro přístup na dráhu a její užití jsou obsažena i ve zmíněných předpisech a že není nutné ani možné, aby byla v prohlášení o dráze obsažena přímo. Podmínky přístupu musí být podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách zveřejněny, takže musí být všechny požadované předpisy veřejně přístupné.

Již samotné porušení § 33 odst. 1 zákona o dráhách způsobuje rozpor článku 4 odst. 1 obou smluv se zákonem o dráhách, Úřad se posouzením zákonnosti jednotlivých předpisů uvedených v příloze 1 obou smluv nezabýval.

b) Posouzení článku 17 Ukončení smluvního vztahu, bodu 1 písm. b)

Vyjádření provozovatelky dráhy

Provozovatelka dráhy k článku 17 bodu 1 písm. b) smlouvy o provozování drážní dopravy uvádí, že smlouvu si smluvní strany sjednávají v souladu s § 1998 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku. Možnost ukončení smlouvy provozovatelka dráhy stanovila všem dopravcům nediskriminačně. Tímto postupem se řeší případy, kdy dopravce dlouhodobě nehradí ceny.

Stanovisko Úřadu

V článku 17 bodu 1 písm. b) obou smluv jsou uvedeny podmínky ukončení smluvního vztahu formou výpovědi. V kapitole 3.3.2.1 obou prohlášení je ve standardním formátu smlouvy uveden pouze název článku 17 *Ukončení smluvního vztahu*, další postup v případě výpovědi kteroukoliv smluvní stranou zde uveden není.

Jak bylo zdůvodněno v části II. písm. a) tohoto rozhodnutí, pravidla uvedená v obou smlouvách, včetně pravidel pro ukončení smluvního vztahu, jsou pravidly pro přístup na dráhu a její užití. Tato pravidla jsou podle § 33 odst. 3 písm. b) zákona o dráhách povinnou součástí prohlášení o dráze. Vzhledem k tomu, že tato pravidla jsou uvedena v obou smlouvách, zatímco v obou prohlášeních nikoliv, obě smlouvy se tedy od obou prohlášení v rozporu s § 33 odst. 7 zákona o dráhách odchyľují. Proto Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku I b).

Úřad pro informaci uvádí, že nevznesl námitky k obsahu tohoto bodu. Dle jeho názoru by tyto informace měly být obsaženy v prohlášení o dráze.

c) Posouzení článku 18 *Ostatní ustanovení*, bodu 11

Vyjádření provozovatelky dráhy

Ve věci článku 18 bodu 11 smlouvy o provozování drážní dopravy provozovatelka dráhy odkazuje Úřad na jeho rozhodnutí č. j. UPDI-0474/18-OPDI-SPR/AZ v řízení sp. zn. UPDI-RPD0003/17. V tomto řízení Úřad rozhodl, že požadavek provozovatele na dopravce, musí být jako povinnost dopravce k přístupu na železniční dopravní cestu z prohlášení o dráze vyňat. K tomuto Úřad dále uvedl, že kontroly stavu dráhy ze stanoviště strojvedoucího mohou probíhat po předchozí dohodě obou stran. Na základě výše uvedeného rozhodnutí provozovatelka dráhy text z prohlášení odstranila a implementovala jej do smluv o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách jako fakultativní ustanovení. Aby provozovatelka dráhy dostála nediskriminačního přístupu ve vztahu provozovatele s jednotlivými dopravci, tento text vložila do všech návrhů smluv o provozování drážní dopravy, uzavíraných po vydání rozhodnutí č. j. UPDI-0474/18-OPDI-SPR/AZ, a to ke zvážení každého dopravce, zda tento text a umožnění jízdy na stanovišti bude akceptovat. Převážná většina dopravců s tímto navrhovaným zněním souhlasila, v některých případech bylo znění textu upraveno dle požadavku dopravce. V letošním roce proběhla novelizace smluv o provozování drážní dopravy, ve které znění textu o jízdách na stanovišti strojvedoucího bylo sestaveno tak, aby vyhovovalo požadavkům dopravců a aby z textu jasně vyplývalo, že umožnění každé jednotlivé jízdy na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla je vždy na rozhodnutí samotného dopravce.

Stanovisko Úřadu

Článek 18 bodu 11 obou smluv zní: *Doprovce umožní pověřeným zaměstnancům provozovatele jízdu na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla (příp. řídicího vozu) dopravce za účelem kontroly železniční dopravní cesty a za účelem nutného umožnění plnění povinností provozovatele dráhy. Ve Smlouvě 2022 je tato povinnost doplněna textem: Nedohodne-li se dopravce s provozovatelem jinak, oprávnění k takové jízdě udělí dopravce jednotlivě v závislosti na konkrétním případě.*

Úřad v minulosti v rozhodnutí č. j. UPDI-0474/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 21. 3. 2018 dospěl k názoru, že požadavek provozovatele dráhy na umožnění kontroly dráhy na stanovišti strojvedoucího je vůči dopravci neoprávněný. Stejný závěr Úřad zastává také v tomto řízení, a trvá na svém stanovisku v tom smyslu, že takové kontroly mohou probíhat po předchozí dohodě obou stran. Uvedený text článku 18 bodu 11 obou smluv však nenaznačuje, že by byl vložen do smlouvy po dohodě s dopravci. Z věty uvedené ve Smlouvě 2022 „*Nedohodne-li se dopravce s provozovatelem jinak, oprávnění k takové jízdě udělí dopravce jednotlivě v závislosti na konkrétním případě*“ v žádném případě nevyplývá, že by se dopravce mohl rozhodovat, zda takovéto oprávnění udělí. Navíc pokud by dopravce změnil názor, nemůže takovouto podmínku jednostranně vypovědět a musí zaměstnance provozovatelky dráhy strpět i nadále. Ve vztahu k tomuto odstavci neexistuje výjimka z článku 18 odst. 6 obou smluv, dle něhož může provozovatelka v případě prokázaného opakovaného porušení smluvních podmínek přerušit plnění

předmětu smlouvy. V článku není uvedeno, že se nepovažuje za takovou část smlouvy, podle které je v souladu s § 35 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách dopravce povinen provozovat drážní dopravu.

Pokud by došlo k úpravě textu tak, aby z něj bylo patrné, že se strany dohodly, a že dopravci by byl umožněn přístup i bez splnění této podmínky, mohl by být takovýto text ve smlouvě po dobu trvání souhlasu obou stran ponechán.

Podle ustanovení § 23 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách je provozovatel dráhy celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupné vlečky povinen umožnit dopravcům využití přidělené kapacity dráhy, a to alespoň poskytnutím služeb souvisejících s užitím dráhy a dle písm. d) téhož paragrafu umožnit dopravci, který splňuje podmínky pro provozování drážní dopravy podle zákona o dráhách, provozovat drážní dopravu na dráze za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Z uvedeného vyplývá, že požadavek článku 18 bodu 11 obou smluv je diskriminační vůči dopravci. V ostatním se Úřad odkazuje na výše zmíněné rozhodnutí č. j. UPDI-0474/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 21. 3. 2018.

Potenciální odepření takového přístupu je pak v rozporu i s ustanovením § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách, jelikož kromě provozování drážní dopravy za cenu sjednanou podle cenových předpisů, požaduje provozovatel dráhy od dopravce ještě navíc plnění dalších, byť nepeněžních služeb, zákonem uložených provozovateli dráhy.

Na základě výše uvedeného Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku I. c).

d) Posouzení článku 19 Závěrečná ustanovení, bodu 5 této smlouvy.

Vyjádření provozovatelky dráhy

Uzavření smlouvy o provozování drážní dopravy mezi Správou železnic a dopravcem je aktem soukromého práva. V ujednání článku 19 bodu 5 této smlouvy se sjednává příslušnost soudů České republiky k řešení sporů vyplývajících z realizace smlouvy o provozování drážní dopravy. Ujednání tak nenarušuje pravomoc Úřad posuzovat, zda obsah smlouvy není v rozporu se zákonem o dráhách, ani to nemá být ze strany provozovatelky dráhy cílem. Hlavní důvod, proč je tento bod ve smlouvách sjednáván, tkví v určení příslušnosti české justice v případech smluv s právními subjekty, které mají sídlo v zahraničí. Mezi spory vyplývajícími z realizace smlouvy patří např. neuhrazené pohledávky vůči dopravci, které provozovatelka dráhy řeší podáním žaloby u soudu v rámci občanského soudního řádu.

Stanovisko Úřadu

V článku 19 bodu 5 obou smluv se uvádí, že k řešení sporů vyplývajících z realizace této smlouvy jsou příslušné soudy České republiky. Při provozování drážní dopravy a použití zařízení služeb mohou vzniknout i spory, které spadají do pravomoci Úřadu. Jde například o řízení podle § 34g odst. 1 zákona o dráhách, kde Úřad rozhoduje o rozporech smlouvy o provozování drážní dopravy se zákonem dráhách. Podle článku 56 odst. 1 směrnice 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního (dále jen směrnice 2012/34) má žadatel právo podávat stížnosti Úřadu, pokud se s ním nejedná poctivě, je diskriminován nebo jinak poškozen. Může také podávat žádosti o přezkum rozhodnutí přijatých provozovatelem infrastruktury. Rozhodnutí Úřadu pak podléhají s ohledem na § 65a zákona o dráhách přezkumu soudů jednajících a rozhodujících ve správním soudnictví. Informace o řešení sporů je proto nepřesná, plně neodpovídá § 54 ve spojení s § 34g zákona o dráhách, proto Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku I. d).

Úřad se shoduje s provozovatelkou dráhy, že ve sporech kde není příslušný, rozhodují soudy České republiky. Informace je však ve smlouvě uvedena takovým způsobem, že vzbuzuje dojem, že tyto

soudy mohou nahrazovat i rozhodování Úřadu. Z tohoto důvodu považuje Úřad za nutné upravit text tak, aby takové zavádějící vysvětlení nenabízela.

III. Námitky provozovatelky dráhy k podání dopravce a jejich vypořádání

Námitky provozovatelky dráhy

Provozovatelka dráhy především namítla, že Úřad není příslušný pro řešení obsahu podání a věc patří národnímu bezpečnostnímu orgánu (tedy Drážnímu úřadu).

Provozovatelka dráhy ve věci notifikace návrhu předpisu uvádí, že se na ni povinnosti uvedené v článku 8 odst. 4, resp. článku 8 odst. 7 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 o bezpečnosti (dále jen směrnice 2016/798) nevztahují. Povinnost předkládat návrhy nových vnitrostátních předpisů je uložena členským státům. Vnitřní předpisy provozovatele dráhy nepochybně nejsou součástí vnitrostátního právního řádu, a tedy se na ně nemůže vztahovat uvedené ustanovení. Směrnice 2016/798 byla do českého právního řádu transponována novelou č. 426/2021 Sb., a notifikační povinnost ve vazbě na předpisy provozovatele dráhy nebyla v zákoně stanovena. Provozovatelka dráhy po vydání předpisu D1 tuto skutečnost oznámila dne 11. 2. 2022 Drážnímu úřadu, čímž si splnila svoji povinnost vůči vnitrostátnímu správnímu úřadu.

Provozovatelka dráhy nevydává ve smyslu článku 3 odst. 8 směrnice 2016/798 vnitrostátní předpisy, ale vydává podle této směrnice provozní předpisy pro železniční síť a k jejich dodržování jsou třetí strany zavazovány uzavřením smlouvy o provozování drážní dopravy. Ustanovení předpisu, které musí zaměstnanci dopravce dodržovat je uvedeno v rozsahu znalosti v příslušném předpisu.

Dopraci jsou v souladu s povinnostmi uloženými jim zákonem o dráhách povinni provozovat drážní dopravu podle smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy. Dopraci jsou pak dále povinni se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.

Obecně pak doplňujeme, že provozovatel dráhy je ze zákona odpovědný za plynulé a bezpečné provozování dráhy a za uvedeným účelem je oprávněn, mimo jiné podle ustanovení § 22 odst. 3 zákona o dráhách, udílet dopravcům pokyny.

V rámci tvorby předpisu D1 byla vytvořena pracovní skupina, kde byli členy i zástupci dopravců a odborových svazů. Tito členové byli seznámeni s nutností (vzhledem k mimořádným událostem souvisejících s ujetím vozidel) řešit bezpečnost zajištění vozidel proti ujetí. V průběhu tohoto projednávání byl ze strany odborového svazu FS ČR vznesen požadavek na využívání uzamykatelných zarážek, což provozovatelka dráhy akceptovala. V rámci projednávání příslušných ustanovení o zajišťování vozidel (čl. 180 a 181 předpisu D1) nebyla ze strany dopravců ani odborových svazů vznesena připomínka, že nastavovaná pravidla nejsou akceptovatelná. Řešila se pouze možnost nahrazení uzamykatelné zarážky uzamykatelnou kovovou podložkou.

Po vydání předpisu D1 České dráhy, a.s. a sdružení ŽESNAD.CZ požádaly o odložení účinnosti článků 180 a 181 předpisu D1, který byl akceptován s termínem do 30. 6. 2024 prostřednictvím článku 5 pokynu PPD-7/2022.

Provozovatelka dráhy uvádí, že vydáním předpisu D1 nezavádí nové podmínky pro zajištění bezpečnosti při odstavování drážních vozidel, jelikož tato povinnost byla již dříve uložena v základní dopravní dokumentaci. Provozovatelka dráhy je přesvědčena, že se žádného porušení zákona o dráhách nedopustila. Navíc, i v sousedních státech má dopravce stanoveny podmínky pro zajištění vozidel proti ujetí zarážkami.

Informace Drážního úřadu

Drážní úřad uvedl, že dne 11. 2. 2022 obdržel oznámení o vydání předpisu D1, které bylo dne 25. 5. 2022 doplněno o posouzení rizik. O notifikaci předpisu nebo jeho části však požádáno nebylo.

Dále uvedl, že jej provozovatelka dráhy neinformovala o vydání předpisu PPD-7/2022, a tedy o jeho notifikaci nepožádala. Předpis PPD-7/2022 není uveden jako národní předpis v rejstříku národních bezpečnostních předpisů pro Českou republiku.

Stanovisko Úřadu

K námitce ve věci pravomocí Úřad uvádí, že na základě podnětu zahájil řízení podle § 34g, k jehož vedení je příslušný.

Podle článku 3 odst. 8 směrnice 2016/798 jsou „vnitrostátními předpisy“ *všechny závazné předpisy přijaté v členském státě bez ohledu na to, kdo je vydal, které obsahují požadavky na bezpečnost železnic nebo technické požadavky jiné než požadavky stanovené předpisy Unie nebo mezinárodními předpisy a které se v uvedeném členském státě vztahují na železniční podniky, provozovatele infrastruktury nebo třetí strany*. Podle její přílohy II bodu 3) a 4) vnitrostátní bezpečnostní předpisy oznámené podle článku 8 odst. 1 písm. a) směrnice zahrnují společné provozní předpisy pro železniční síť, na které se dosud nevztahují TSI, včetně předpisů týkajících se zabezpečovacího systému a systému řízení provozu a předpisy, kterými se stanoví požadavky na doplňující vnitřní provozní předpisy (podnikové předpisy), které musí stanovit provozovatelé infrastruktury a železniční podniky.

Předpis D1 je provozním předpisem a je na základě obou smluv závazný na celé síti provozovatelky dráhy. Jedná se v podstatě o celou síť dráhy celostátní a drah regionálních. Tímto předpisem se stanoví požadavky na doplňující vnitřní provozní předpisy (podnikové předpisy), které musí stanovit dopravce.

Úřad nesouhlasí s názorem provozovatelky dráhy, že předpis D1 nemá celostátní působnost. Podle článku 8 odst. 8 směrnice 2016/798 se mohou členské státy rozhodnout, že neoznámí předpisy a omezení, mající výhradně místní povahu. Tato výjimka na předpis D1 uplatnit nelze. Ostatní provozovatelky drah provozují pouze několik drah o celkové délce cca 150 km, zatímco provozovatelka dráhy síť o délce cca 9 400 km. Bez použití předpisů provozovatelky dráhy nelze prakticky dráhy ostatních provozovatelek použít, protože jsou do drah provozovatelky dráhy zaústěny.

Úřad nesouhlasí s názorem provozovatelky dráhy, že nevydává vnitrostátní předpisy ve smyslu článku 3 odst. 8 směrnice 2016/798. Z definice článku 3 odst. 8 směrnice 2016/798 vyplývá, že předpis musí být závazný. Provozovatelka je jako závazně vydala, jejich nerespektováním by dopravce porušil povinnosti vyplývající z § 35 odst. 1 písm. a) a f) zákona o dráhách. Z výrazu *bez ohledu na to, kdo je vydal* je nutno dovodit, že se nejedná pouze o právní předpisy, ale i závazné předpisy provozovatele dráhy. Totéž vyplývá např. i z článku 9 odst. 1 směrnice 2016/798, podle kterého provozovatelé infrastruktury a železniční podniky zavedou vlastní systémy zajišťování bezpečnosti s cílem zajistit, že jsou používány odpovídající části CSM a vnitrostátní předpisy oznámené podle článku 8. Totéž vyplývá např. i z nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010. Podle jeho článku 5.1.2. přílohy I. organizace musí zajistit, aby její provozní opatření byla v souladu s bezpečnostními požadavky platných technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) a příslušných vnitrostátních předpisů a jakýchkoli dalších relevantních požadavků (viz bod 1. Kontext organizace). Podle názoru Úřadu výraz jakýchkoli dalších relevantních požadavků nezahrnuje předpisy provozovatele dráhy, jelikož ty by byly uvedeny ve

směrnici 2016/798 a vyjmenovány explicitně. Skutečnost, že se oba předpisy na závazné předpisy provozovatele dráhy neodvolávají, dokazuje, že předpisy provozovatele dráhy patří do skupiny vnitrostátních předpisů. Nelze si totiž představit, že by součástí systémů zajišťování bezpečnosti dopravce nebylo dodržování předpisu D1.

Uvedený výklad potvrzuje i dokument *Final Report of the Task Force on National Safety Rules* Finální zpráva pracovní skupiny Activities and Results in 2011-2012 Národní bezpečnostní předpisy – obsah činností a výsledky https://www.era.europa.eu/activities/national-rules_en (NSR je zkratka National Safety Rules – vnitrostátní bezpečnostní předpisy). Zpráva se na straně 8 zabývá otázkou č. 1, Question 1: *What is NSR status and who can issue NSR?* Co je to status NSR a kdo může NSR vydávat? Zde se pod bodem 2 nachází následující vysvětlení:

(2) Předpisy mohou být NSR "bez ohledu na orgán, který je vydává". Z toho vyplývá, že:

- Předpisy mohou být vydávány vnitrostátními orgány s legislativní pravomocí (tzv. přímé předpisy): král/královna, prezident, parlament, vláda, ministerstva, NSA dokonce i obce atd. (pozn. Úřadu -National Safety Authority zřízený podle článku 16 RSD (Railway Safety Directive), tj. směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (dále jen směrnice 2004/49)),
- Předpisy jiných stran (tzv. nepřímé předpisy) se mohou stát NSR, pokud v souladu s první podmínkou členský stát vytvoří potřebný právní základ, který bude záviset na vnitřní organizaci tohoto členského státu.

Častou praxí je, že třetí strana (provozovatel infrastruktury (IM – Infrastructure Manager, provozovatel dráhy), železniční podnik (RU – Railway Undertaking, železniční podnik, dopravce), organizace pro normalizaci, mezinárodní organizace atd.) vydává určité předpisy, které jsou později uloženy na úrovni členského státu. Zatímco právní základ pro přímé předpisy a vydávané obvyklým legislativním procesem je zřejmý, právnímu základu pro nepřímé předpisy je třeba věnovat pozornost. V některých případech NSA jsou zmocněny vydávat závazné NSR, jak je stanoveno v článku 16 odst. 2 písm. f) RSD, směrnice 2004/49). Ve všech případech členské státy zajistí, aby vnitrostátní bezpečnostní orgány a třetí strany, které vydávají určité NSR, byly pověřeny úkolem vydávat takové NSR ze zákona (tj. zmocnění vydávat národní bezpečnostní předpisy je oficiálně dáno zákonem); jinak jimi vydávané předpisy nelze považovat za národní bezpečnostní předpisy.

Z právního hlediska jsou NSR "závazné", pokud jsou splněny dvě podmínky:

- Vydávajícímu subjektu byly svěřeny potřebné legislativní pravomoci ke stanovení konkrétního předpisu. V případě nepřímých předpisů může členský stát:
 - buď pověřit třetí stranu (např. IM nebo RU), aby vydala bezpečnostní předpisy ve stanoveném rozsahu
 - uznávat zavedené předpisy třetích stran jako národní bezpečnostní předpisy (např. normy, vyhlášky UIC nebo jiné dokumenty, předpisy OSŽD) tím, že na takové předpisy poskytnou odkazy v národní legislativě.
- Uživatelé (více než jeden RU) jsou povinni toto předpis dodržovat.

Uvedený dokument se týká národních bezpečnostních předpisů, uvedených ve směrnici 2004/49. Podle článku 3 písm. h) této směrnice byly „vnitrostátními bezpečnostními předpisy“ všechny předpisy obsahující bezpečnostní požadavky na železnici stanovené na úrovni členského státu a použitelné na více než jeden železniční podnik, **bez ohledu na to, kdo je vydal**. Navíc jak vyplývá z bodu 14 preambule směrnice 2016/798, bylo zrušeno rozlišování mezi pojmy „vnitrostátní

bezpečnostní pravidla“ a „vnitrostátní technická pravidla“ podle definice uvedené ve směrnici 2004/49 a 2008/57/ES, a oba pojmy byly nahrazeny pojmem „vnitrostátní předpisy“. Výklad pojmu vnitrostátními bezpečnostními předpisy z pohledu vydávajícího subjektu lze tedy plně použít i pro pojem „vnitrostátní předpisy“. Rozdíl mezi výrazy *předpisy* a *pravidla* vznikl v preambuli pouze odlišným překladem anglického výrazu *rule*.

Ustanovení článku 3 odst. 8 směrnice 2016/798 je nutno vykládat v souladu s cíli této směrnice, uvedenými v bodu 12 její preambule. Podle něj by k odstranění překážek bránících interoperabilitě měl být snížen objem vnitrostátních předpisů, včetně provozních předpisů. Za tímto účelem by členské státy měly své soubory vnitrostátních předpisů aktualizovat, zastaralé předpisy zrušit a neprodleně o tom informovat Komisi a agenturu. Podle bodu 15 preambule pak vzhledem k tomuto postupnému odstraňování překážek interoperability železničního systému Unie, by měla být přijata opatření zamezující tomu, aby členské státy přijímaly nové vnitrostátní předpisy nebo uskutečňovaly projekty, které by zvýšily rozmanitost současného systému. Odstraňování překážek na úrovni přímých předpisů by však pozbylo význam, pokud by zůstaly překážky na úrovni předpisů provozovatele dráhy, na které by se pod vnitrostátní předpisy nespádaly. I z toho lze dovodit, že článek 8 směrnice 2016/798 se na předpis D1 vztahuje.

Ze stejných důvodů pak nelze přijmout výklad provozovatelky dráhy, že nevydává vnitrostátní předpisy ve smyslu článku 3 odst. 8 směrnice 2016/798, ale k jejich dodržování jsou třetí strany zavazovány při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy. Sama provozovatelka dráhy uznala, že *vydává ve smyslu směrnice 2016/798 provozní předpisy pro železniční síť a k jejich dodržování jsou třetí strany zavazovány při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy...* Podle provozovatelky dráhy **jediným důvodem toho, že nejde o vnitrostátní předpisy, je jejich závaznost vyplývající ze smlouvy o provozování drážní dopravy.** Povinnost dodržovat předpisy provozovatelky dráhy však vzniká i na základě § 35 odst. 1 písm. f) zákona o dráhách. To, že jsou předpisy pro dopravce závazné na základě smlouvy, bez jejíhož uzavření nelze přístup ke dráze umožnit, nemůže být důvodem k jejich vyjmutí z kategorie vnitrostátních předpisů. Takový výklad by byl v rozporu s cíli směrnice 2016/798. Navíc nedodržení těchto předpisů může vést k odepření přístupu. Nově přijatý předpis D1 tedy může být potenciálně v rozporu s cílem směrnice snížení objem vnitrostátních předpisů bez ohledu na způsob, jakým je jeho dodržování vyžadováno.

Skutečnost, že požadavek na řešení bezpečnosti zajištění vozidel proti ujetí vznikl v rámci tvorby předpisu D1 ze strany odborového svazu, a že k němu nebyla vznesena připomínka, nemá vliv na samotnou notifikační povinnost. Stejně tak na ni nemá vliv odložení účinnosti článků 180 a 181 předpisu D1 předpisem PPD-7/2022, který v příloze obou smluv uveden ani není. V elektronické podobě je dopravcům zveřejněna verze, kde změna účinnosti není vyznačena. Navíc články 180 a 181 nejsou jediné novelizované články předpisu D1. Stejně se nelze notifikační povinnosti zprostit tím, že tato povinnost byla již dříve uložena v základní dopravní dokumentaci. Provozovatelka dráhy vydala nový předpis, který je aktualizací původního předpisu, která podle článku 8 směrnice 2016/798 notifikována být měla.

Podle článku 8 směrnice 2016/798 se vnitrostátní předpisy, které byly oznámeny do 15. 6. 2016 podle směrnice 2004/49 směji použít, pokud splňují podmínky uvedené v odst. 1 tohoto článku. Od tohoto data mohou členské státy přijmout nové vnitrostátní předpisy podle tohoto článku pouze v případech uvedených v odstavci 3. Týmž článkem směrnice pak ukládá členským státům v odstavci 4 povinnost, předložit Evropské agentuře pro železnici a Komisi návrhy nových vnitrostátních předpisů před jejich plánovaným zavedením do vnitrostátního právního řádu.

K námitce provozovatelky dráhy, že povinnost předkládat návrhy nových vnitrostátních předpisů je uložena členským státům, a nikoliv provozovatelům drah, Úřad uvádí, že vydavatelé předpisů jsou

neadresní a členský stát musí zajistit konkrétní předkladatele. Tímto předkladatelem je Drážní úřad, provozovatelka dráhy jej však o notifikaci nepožádala.

Podle článku 8 odst. 11 směrnice 2016/798 se vnitrostátní předpisy, které nejsou oznámeny v souladu s tímto článkem, pro účely této směrnice nepoužijí. Úřad připouští, že článek 8 je transponován do zákona o dráhách prostřednictvím článku 55 odst. 6, který ukládá Drážnímu úřadu oznamovat Evropské komisi a Agentuře Evropské unie pro železnice pouze návrhy vnitrostátních právních předpisů. Jak Úřad zjistil, ale předpis D1 před vydáním oznámen nebyl.

Z rozhodnutí Evropského soudního dvora (dále jen ESD) č. 14/83 *von Collson a Kamann* plyne, že při uplatňování vnitrostátního práva, a zejména ustanovení vnitrostátního právního předpisu (tedy v tomto případě § 55 odst. 6 zákona o drahách) speciálně zavedeného za účelem provedení směrnice, je orgán aplikující právo (tedy i Úřad) povinen vykládat své vnitrostátní právo ve světle znění a účelu nenáležitě transponované směrnice tak, aby bylo dosaženo jejího výsledku. Proto Úřad vyložil pojem *vnitrostátní právní předpisy* z § 55 odst. 6 zákona o drahách eurokonformně ve smyslu článku 3 odst. 8 směrnice 2016/798. V souladu s rozhodnutím ESD č. 14/83 dospěl Úřad k závěru, že předpis D1 je vnitrostátním právním předpisem ve smyslu § 55 odst. 6 zákona o drahách.

Jelikož transpozice článku 8 směrnice 2016/798 byla pouze částečná, má dopravce jako jednotlivec právo se domáhat přímého účinku článku 8 odst. 11 směrnice 2016/798, spočívajícím v nepoužití článků 180 a 181 předpisu D1. Tyto články omezují právo dopravce na užití železniční infrastruktury udělené v člancích 10 a 11 směrnice 2012/34, tedy umožňují provozovatelce dráhy nesplnit povinnost umožnit dopravci využít přidělenou kapacitu podle § 23 odst. 1 písm. a) a d) zákona o dráhách.

Jak vyplývá z rozsudku ESD C-194/94 *CIA Security International SA proti Signalson SA Securitel SPRL* „v případě nesplnění notifikační povinnosti vůči Evropské komisi se technický předpis stává neaplikovatelným a nevymahatelným vůči jednotlivcům. V zásadě to znamená, že každý jednotlivec se může nesprávné notifikace (a tudíž neaplikovatelnosti technického předpisu) dovolávat a příslušný správní orgán nebo soud je povinen k této skutečnosti vždy přihlídnout. Z judikatury, jakož i z právní teorie lze dokonce dospět k závěru, že správní orgány a soudy jsou povinny k této skutečnosti přihlížet z úřední povinnosti“.

IV. Závěr

Stanovení lhůty

Úřad se též zabýval stanovením lhůty, po jejímž uplynutí nelze předmětné části obou smluv, u nichž shledal Úřad rozpor se zákonem o dráhách, použít. Odstranit nesoulad se zákonem o dráhách, pokud je způsoben nesouladem s prohlášením o dráze, je možné jednak úpravou textu smluv, jednak úpravou textu prohlášení o dráze. Jejich texty lze uvést do souladu se zákonem o dráhách prostým způsobem, prakticky úpravou textace. Proto Úřad stanovil lhůtu 30 dnů jako přiměřenou na předmět, rozsah i obsah těchto změn.

Protože Smlouva 2022 podle jejího článku 19 bodu 8 nahradila Smlouvu 2019, Úřad nestanovil lhůtu, po jejímž uplynutí nelze Smlouvu 2019 použít.

Na základě výše uvedeného Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku II.

Náklady řízení

V daném případě Úřad zahájil řízení o posouzení rozporu smlouvy o provozování drážní dopravy se zákonem o dráhách a dospěl k závěru, že posuzovaná smlouva je ve výše specifikovaných částech v rozporu se zákonem o dráhách. Protože řízení z moci úřední vyvolal účastník řízení porušením své právní povinnosti, uložil mu Úřad v souladu s § 79 odst. 5 správního řádu a § 6 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení povinnost uhradit paušální částku nákladů správního řízení ve výši 1 000 Kč se splatností do 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

Z důvodů výše uvedených Úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. III tohoto rozhodnutí.

Vyjádření provozovatelky dráhy

Provozovatelka dráhy s Úřadem plně spolupracuje a nebrání se v tomto ohledu jakékoli účinné komunikaci a naplňování pravomocných rozhodnutí Úřadu. Provozovatelka dráhy nevidí relevantní důvody pro vedení tohoto řízení, které bylo vyvoláno tím, že dopravci jsou novelizovanými pravidly při odstavování vozidel vedeni k pořízení zajišťovacích prostředků. Provozovatelka dráhy se úpravou pravidel snaží o ujasnění vzájemných vztahů a o zvýšení bezpečnosti.

Stanovisko Úřadu

Úřad souhlasí s provozovatelkou dráhy, že zajišťování vozidel proti ujetí vychází z požadavků bezpečnosti. Požadavky na bezpečnost logicky zaměstnávají jak dopravce, tak provozovatele dráhy. Aby tyto požadavky byly na jednotné úrovni, vyžaduje směrnice 2016/798 jejich notifikaci před započítáním účinnosti.

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, Nové Město, 11000 Praha 1 a rozhoduje o něm jeho předseda.

Mgr. Andrea Zemanská
vedoucí oddělení přístupu ke dráze
odbor přístupu k dopravní infrastruktuře

Rozdělovník

Účastníci řízení:

- EP Cargo a.s., náměstí Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4 Nusle, IČO: 24721166
- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO 70994234

Dotčený orgán: Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, IČO 61379425