



ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, rozkladový orgán příslušný podle § 3 a § 4 odst. 1 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve spojení s § 152 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v řízení o návrhu účastnice řízení, společnosti METRANS Rail s.r.o., IČO 26361485, se sídlem Podleská 926, 104 00 Praha 10, přezkoumal rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 6. 9. 2022, č. j. UPDI-2858/22/ZA, sp. zn. OKO006/22 a rozhodl o rozkladu proti oběma výrokům napadeného rozhodnutí, který podala pod zn. 65654/2022-SŽ-GŘ-O25 ze dne 21. 9. 2022 státní organizace Správa železnic, IČO: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,

takto:

I.

Podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, se rozklad zamítá a rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 6. 9. 2022, č. j. UPDI-2858/22/ZA, sp. zn. OKO006/22 se v rozsahu výroku číslo I. potvrzuje.

II.

Podle § 152 odst. 5 ve spojení s § 90 odst. 1 písm. c) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, se text výroku II.

zrušuje a nahrazuje textem:

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře stanoví státní organizaci Správa železnic lhůtu 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze předmětný text článku 6.2 Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platného pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023 účinného od 11. 12. 2021 ve znění změny č. 1 účinné od 6. 5. 2022, č. j. 163021/2021-SŽ-GŘ-O5 použít.

Odůvodnění

I. Správní řízení v prvním stupni

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen Úřad), příslušný k posouzení souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách podle § 34e zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, (dále jen zákon o dráhách), obdržel podání několika společností, které shodně napadaly plánované vyloučení užívání německého jazyka jako provozního jazyka v pohraniční železniční stanici Břeclav.

Protože však zaslané podněty nesplňovaly náležitosti podání ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen správní řád), byly společnosti vyzvány k doplnění s upozorněním, že jinak

nelze s jejich úkonem spojovat právní účinky. Tento pokyn akceptovala pouze společnost Wiener Lokalbahnen GmbH, a dne 12. 7. 2022 své podání doplnila.

Současně Úřad obdržel dne 11. 7. 2022 návrh společnosti METRANS Rail s.r.o., datovaný 12. 7. 2022 (dále jen návrh, navrhovatelka), bez uvedení čísla jednacího, na zahájení řízení podle § 34e zákona o dráhách. Návrh byl doplněn dne 12. 7. 2022, písemností bez uvedení čísla jednacího.

Navrhovatelka napadla druhý odstavce článku 6.2 dvou prohlášení o dráze vydaných Správou železnic, a to Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platného pro přípravu jízdního řádu 2022 a pro jízdní řád 2022 účinného od 11. 12. 2020 ve znění změny č. 6 účinné od 6. 5. 2022, č. j. 80929/2020-SŽ-GŘ-O5 a Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platného pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023 účinného od 11. 12. 2021 ve znění změny č. 1 účinné od 6. 5. 2022, č. j. 163021/2021-SŽ-GŘ-O5 (dále jen Prohlášení 2022, Prohlášení 2023, napadená prohlášení).

Úřad dopisem č. j. UPDI-2268/22/ZA ze dne 13. 7. 2022 vyzval navrhovatelku k úhradě správního poplatku, který byl dne 20. 7. 2022 uhrazen.

Dále Úřad pod č. j. UPDI-2336/22/ZA ze dne 21. 7. 2022 oznámil zahájení řízení a dopisem č. j. UPDI-2409/22/ZA z téhož dne vyzval Správu železnic, aby se k návrhu vyjádřila. Ta se vyjádřila dopisem zn. 51094/2022-SŽ-GŘ-O11 ze dne 25. 7. 2022.

Úřad oznámil pod č. j. UPDI-2628/22/ZA ze dne 15. 8. 2022 ukončení dokazování a vyzval účastníky, aby se podle § 36 odst. 3 správního řádu vyjádřili k podkladům pro rozhodnutí. Tohoto práva nevyužil žádný z účastníků řízení.

Úřad dopisem č. j. UPDI-3579/22/MM ze dne 3. 11. 2022 požádal rakouský regulační subjekt, Schienen-Control GmbH, Linke Wienzeile 4/1/6, 1060 Wien (dále jen Schienen-Control), o vyjádření k řízení. Ten se vyjádřil dopisem ze dne 11. 11. 2022. Následně Úřad dopisem č. j. UPDI-3739/22/ZA ze dne 11. 11. 2022 opětovně oznámil ukončení dokazování a vyzval účastníky k vyjádření. Žádný z nich se k řízení nevyjádřil.

Změny prohlášení o dráze

Správa železnic vydala s účinností od 1. 9. 2022 Změnu č. 7 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2022 a pro jízdní řád 2022 č. j. 57218/2022-SŽ-GŘ-O5, s účinností od 1. 9. 2022 Změnu č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023 č. j. 57226/2022-SŽ-GŘ-O5, s účinností od 15. 10. 2022 Změnu č. 3 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023 č. j. 69043/2022-SŽ-GŘ-O5 a s účinností od 9. 12. 2022 Změnu č. 4 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023 č. j. 81356/2022-SŽ-GŘ-O5. Text druhého odstavce článku 6.2. *Pravidla provozu*, který byl napadeným rozhodnutím shledán v rozporu se zákonem, nebyl žádnou z těchto změn dotčen.

Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2022 a pro jízdní řád 2022 platí pro podávání žádostí o kapacitu dráhy a použití dráhy v průběhu jízdního řádu 2022, jehož platnost končí v sobotu 10. 12. 2022 ve 24:00. Do tohoto data toto rozhodnutí nenabyde právní moci. Proto rozkladový orgán rozhodl text výroku II změnit tak, aby se stanovená lhůta vztahovala pouze na Prohlášení 2023 v účinném znění.

Napadené rozhodnutí

Úřad vydal dne 6. 9. 2022 rozhodnutí č. j. UPDI-2858/22/ZA, sp. zn. OKO006/22 (dále jen napadené rozhodnutí). V něm výrokem č. I rozhodl podle § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách, že napadená prohlášení jsou v rozsahu článku 6.2 Pravidla provozu, druhého odstavce s textem: „V souladu s rozhodnutím Komise ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES (napadené rozhodnutí Komise 2012/757/EU) je provozním jazykem na dráhách provozovaných Správou železnic český jazyk. Na pohraničních tratích může být dohodou mezi provozovateli dráhy dohodnut i jiný provozní jazyk“, v rozporu s § 22 odst. 2 písm. d) a § 33 odst. 1 zákona o dráhách, článkem 10 odst. 1 Dohody mezi Rakouskou republikou a Československou socialistickou republikou o úpravě pohraničního přechodu železnic ze dne 22. září 1962 (dále jen Dohoda) a s článkem 4.2.1.5. pododstavci 3 a 4 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU (dále jen TSI provoz). Důvodem rozporu bylo neuvedení druhého provozního jazyka (německého), jehož použití musí být umožněno ve výměnných železničních stanicích Břeclav a Šatov.

Úřad pak výrokem č. II stanovil Správě železnic lhůtu 90 dnů, po jejímž uplynutí nelze předmětný text článku 6.2 obou prohlášení o dráze použít.

II. Vymezení účastníků řízení

Úřad vymezil jako účastníky řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu přidělce - provozovatele dráhy Správu železnic, a dále navrhovatelku METRANS Rail s.r.o.

Dalšími účastníky řízení jsou podle § 27 odst. 2 správního řádu všichni dopravci, kteří mají se Správou železnic uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy. Ti jsou uvedeni na internetových stránkách Správy železnic (aktualizace k 4. 11. 2022).

Při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze celostátní, regionální nebo na veřejně přístupné vlečce se podle § 33 odst. 7 zákona o dráhách od obsahu prohlášení o dráze nelze odchýlit. Změna prohlášení o dráze se tak dotýká i všech dopravců, kteří mají s provozovatelem dané dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy. Proto jsou tito dopravci účastníky řízení ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu. V případě, kdy Úřad rozhodne, že prohlášení o dráze je v rozporu se zákonem, vzniká na základě § 34e odst. 3 zákona o dráhách přidělci povinnost prohlášení o dráze změnit. Touto změnou dojde i ke změně obsahu smluv o provozování drážní dopravy mezi dopravci a provozovatelem dráhy. Smluvní strany tak jsou dotčenými osobami. Úřad dopravcům doručuje veřejnou vyhláškou, neboť se jedná o řízení s velkým počtem účastníků podle § 144 správního řádu. S ohledem na § 69 odst. 2 správního řádu Úřad uvádí jejich seznam.

Seznam dopravců jako účastníků řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu

- ARRIVA vlaky s.r.o., Křižíkova 148/34, 18600 Praha 8, IČO 28955196
- AŽD Praha s.r.o., Žirovnická 3146/2, 10600 Praha 10, IČO 48029483
- BF Logistics s.r.o., U Elektry 203/8, Hloubětín, 198 00 Praha 9, IČO 27406911
- BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s., Železničná 1, 07643 Čierna nad Tisou, SR, IČO 36774278
- Cargo Motion s.r.o., Sokolská třída 2800/99, 702 00 Ostrava, IČO 28270304
- CER Slovakia a. s., Mýtna 15, 81107 Bratislava, SR, IČO 44616791
- CityRail, a.s., Magistrů 202/16, Michle, 140 00 Praha 4, IČO 24199010
- CZ Logistics, s.r.o., Semanínská 580, 56002 Česká Třebová, IČO 62957937
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, IČO 28196678

- ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o., Nezvěstice 175, 332 04 Nezvěstice, IČO 03944948
- České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha 1, IČO 70994226
- DB Cargo Czechia s.r.o., Hlubinská 1378/36, 70200 Ostrava, IČO 25785419
- DBV-ITL, s.r.o., Polepská 867, 28002 Kolín IV, IČO 25786768
- Die Länderbahn CZ s.r.o., U Studánky 39/1, Krásné Březno, 400 07 Ústí nad Labem, IČO 08342849
- Die Länderbahn GmbH DLB, org. složka, Oldřichovská 696, 46334 Hrádek nad Nisou, IČO 29018889
- DRAKEM, s.r.o., náměstí SNP 1140/32, 61300 Brno, IČO 27678989
- E-Railconstruct s.r.o., Novovysočanská 2746/1, 13000 Praha 3, IČO 08678600
- EDIKT a.s., Rudolfovska tř. 461/95, 37001 České Budějovice, IČO 25172328
- Elektrizace železnic Praha a.s., náměstí Hrdinů 1693/4a, 14000 Praha 4, IČO 47115921
- EP Cargo a.s., náměstí Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4, IČO 24721166
- European Train Transport and Service s.r.o., Záměstní 1155/27, Slezská Ostrava, 710 00 Ostrava, IČO 09415718
- EUROVIA CS, a.s., U Michelského lesa 1581/2, Michle, 140 00 Praha 4 IČO 45274924
- FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s., Mlýnská 388/68, 60200 Brno, IČO 25317628
- Gepard Express, SE, Jezuitská 6/1, 60200 Brno, IČO 08071888
- Gerhát Train s.r.o., č.p. 126, 533 41 Černá u Bohdanče, IČO 08617503
- GW Praha spol. s r.o., Mezitrat'ová 137/46, 19800 Praha 9, IČO 41192869
- GW Cargo s.r.o., Pekárenská 255/77, 37004 České Budějovice, IČO 08942005
- GW Train Regio a.s., U Stanice 827/9, 40003 Ústí nad Labem, IČO 28664116
- Hans Wendel spol. s r.o.& Co., k.s., Sazečská 3270/2a, 10000 Praha 10, IČO 25064461
- HROCHOSTROJ a.s., K Vápence 2677, Zelené Předměstí, 530 02 Pardubice, IČO 03012191
- Hroší stavby Morava a.s., Průmyslová 955/4, 77900 Olomouc, IČO 28597460
- HSL - Logistik, s.r.o., Počernická 272/96, 10800 Praha 10, IČO 24218367
- Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 41201 Litoměřice, IČO 62743881
- Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s., Průmyslová 941, 58001 Havlíčkův Brod, IČO 60932171
- Chládek a Tintěra, Pardubice a.s., K Vápence 2677, 53002 Pardubice, IČO 25253361
- I.G. Rail, s.r.o., Mostová 2, 811 02 Bratislava, SR, IČO 43894330
- IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO 25869523
- IDS CARGO a.s., Albertova 229/21, 779 00 Olomouc, IČO 27820017
- IDS LokoCare s.r.o., Albertova 229/21, 77900 Olomouc, IČO 08391211
- INTER CARGO SPÓLKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA, Ul. Ceglana 4, 40-514, Katowice, Polsko, IČO 8971772442
- JARO Česká Skalice, s.r.o., Havlíčkova 610, 55203 Česká Skalice, IČO 25934473
- KK - provoz a opravy lok. s.r.o., 75353 Býškovice 108, IČO 25834282
- Kladenská dopravní a strojní s.r.o., Wolkerova 2766, 27201 Kladno-Kročehlavý, IČO 28170679
- Komplex Rail Kft., Madarász Viktor u. 47-49, 1138, Maďarsko
- KŽC Doprava, s.r.o., Meinlinova 336/1a, 19016 Praha 9, IČO 27423069
- Leo Express s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO 06661572
- Leo Express Global a.s., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO 29016002
- Leo Express Tenders s.r.o., Řehořova 908/4, 13000 Praha 3, IČO 24848131
- Lokálka Group, spolek, Plzeňská 334, 33701 Rokycany, IČO 47695609
- LOKO TRANS s.r.o., Tetčická 887/2a, 664 47 Střelice, IČO 60731796
- LOKORAIL, a.s., Horárska 12, 821 09 Bratislava, SR, IČO 36564443
- LokoTrain s.r.o., Školní 353, 56002 Česká Třebová, IČO 28903811
- LOKOTRANS SERVIS s.r.o., Drážní 1152/11, 62700 Brno, IČO 26931443
- „LOTOS KOLEJ“ SPÓLKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA, Ul. Michałki 25, 80-716 Gdańsk Polsko, IČO 0000135118
- LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o., Drážďanská 506/8, Krásné Březno, 400 07 Ústí nad Labem IČO 27208028
- LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o., Kopčianska 1, 85101 Bratislava, SR, IČO 35845961

- MBM rail s.r.o., Žižkova 595, 55101 Jaroměř, IČO 25277171
- METRANS, a.s., Podleská 926/5, 10400 Praha 10, IČO 40763811
- N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o., Nerudova 2215, 41201 Litoměřice, IČO 44564287
- NOR a.s., Lípová 509, 54101 Trutnov, IČO 13585312
- OHLA ŽS, a.s., Tuřanka 1554/115b, 62700 Brno-Slatina, IČO 46342796
- OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o., U panelárny 538/1, 77900 Olomouc, IČO 27778479
- ORLEN Unipetrol Doprava, s.r.o., Litvínov - Růžodol č.p. 4, 436 70 Litvínov, IČO 64049701
- Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., U Tiskárny 616/9, 70200 Ostrava, IČO 05663041
- PDV RAILWAY a.s. Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem, IČO 22792597
- PEDAŠTA dopravní stavby, s.r.o., 8. května 19/5, 41002 Lovosice, IČO 01717243
- Pirell s.r.o., Husova 690, 56002 Česká Třebová, IČO 05938406
- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. Betonářská 580/14, Muglinov, 712 00 Ostrava, IČO 47675977
- PKP CARGO S. A., ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, Polsko, IČO 0000027702
- Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť, Pri Habánskom mlyne 30, 81104 Bratislava, SR, IČO 35858664
- PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG KOLEJOWYCH KOLPREM SPÓŁKA Z OGRANICZONA 41-308 Dąbrowa Górnicza, Al. J. Piłsudskiego 92, Polsko
- Puš s.r.o., Bezručova 1665, 54401 Dvůr Králové nad Labem, IČO 48154547
- Rabbit Rail s.r.o., Za dráhou 824, 28151 Velký Osek, IČO 08784493
- Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o. Žerotínova 1132/34, 130 00 Praha 3, IČO 01569236
- Rail system s.r.o., 78901 Lukavice 21, IČO 29381614
- RailLog s.r.o., Mlynská ulica 6/B, 934 01 Levice, SR, IČO 46247211
- Railtrans International a.s., Kukučínova 989/22, 83103 Bratislava, SR, IČO 46384740
- Railway Capital a.s., Plzeňská 157/98, 15000 Praha 5, IČO 24158071
- RegioJet a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO 28333187
- RegioJet ÚK a.s., náměstí Svobody 86/17, 60200 Brno, IČO 07544014
- REKOP s.r.o., Průmyslová 1895/1, 56802 Svitavy, IČO 27499499
- Retrack Czech s. r. o., Matyášova 2215, 560 02 Česká Třebová, IČO 06229026
- Retrack Slovakia s. r. o., Seberíniho 1, 82103 Bratislava, SR, IČO 45866040
- RETROLOK s.r.o., Nádražní 279/1, 15000 Praha 5, IČO 24830275
- ReViRail CZ s.r.o., Sokolovská 87/95, 186 00 Praha 8, IČO 08979847
- RM LINES, a.s., Jednoty 1931/, 35601 Sokolov, IČO 27274489
- RTS Rail Transport Service GmbH, Puchstraße 184/b, 8055 Graz, Rakousko, IČO 252571D
- RUTR, spol. s r.o., Chodovská 1106/7, 14100 Praha 4, IČO 49244515
- S-Rail CZ s.r.o. Vrbenská 199/25, České Budějovice 4, 370 01 České Budějovice, IČO 04563433
- SART-stavby a rekonstrukce a.s., Uničovská 2944/1b, 78701 Šumperk, IČO 25898671
- SD - Kolejová doprava, a.s., Tušimice 7, 43201 Kadaň, IČO 25438107
- SEŽEV-REKO, a.s., Jarní 1116/50, 61400 Brno, IČO 46904859
- Skanska a.s., Křižíkova 682/34a, 18600 Praha 8, IČO 26271303
- Slezské zemské dráhy, o.p.s., č.p. 298, 793 82 Třemešná IČO 26819856
- SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s., Poděbradova 3360/113, 70200 Ostrava, IČO 47676965
- SOFISTIK SERVIS s.r.o., Bratří Sedláčků 238/35, 72100 Ostrava, IČO 28598466
- Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., Staré náměstí 69, 35601 Sokolov, IČO 26348349
- STRABAG Rail a.s., Železničářská 1385/29, 40003 Ústí nad Labem, IČO 25429949
- SUAZ Transportation Service s.r.o., Staré náměstí 69, 356 01 Sokolov, IČO 09782737
- S u b t e r r a a.s., Koželušská 2246/5, 18000 Praha 8, IČO 45309612
- Swietelsky Rail CZ s.r.o., Pražská tř. 495/58, 37004 České Budějovice, IČO 28332202
- Tessta s.r.o., Lišovská 86, 37372 Zvíkov, IČO 28293886
- TOMI - REMONT a.s., Přemyslovka 2514/4, 79601 Prostějov, IČO 25508571
- TORAMOS, s.r.o., Tovární 1001/129, 73701 Český Těšín, IČO 61944327

- Trans Rapid s.r.o., Počernická 272/96, Malešice, 108 00 Praha 10, IČO 03904547
- TRAMO RAIL, a.s., Železniční 547/4a, 77900 Olomouc, IČO 25369610
- Traťová strojní společnost, a.s., Musílkova 257/48, Košíře, 150 00 Praha 5 IČO 04946685
- TSS Cargo a.s., Musílkova 257/48, Košíře, 150 00 Praha 5 IČO 29393736
- TSS GRADE, a.s. pobočka Česká republika, Pražákova 1008/69, 63900 Brno, IČO 02765055
- Valenta Rail s.r.o., Radlická 2343/48, 15000 Praha 5, IČO 08072795
- VIAMONT Servis a. s., Mařákova 3079/2, 40001 Ústí nad Labem, IČO 25021851
- VÍTKOVICKÁ DOPRAVA a.s., 1. máje 3302/102a, 70300 Ostrava, IČO 25909339
- Východočeská dráha s.r.o., Hýblova 546, 56002 Česká Třebová, IČO 07342136
- Výzkumný Ústav Železniční, a.s., Novodvorská 1698/138b, 14200 Praha 4, IČO 27257258
- Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, Purkytgasse 1B, 1230 Wien, Rakousko
- WTT s.r.o., Brloh 56, 39701 Drhovele, IČO 02732858
- WYNX Pool s.r.o., Olivova 2096/4, 110 00 Praha 1, IČO 07995911
- ZABABA, s.r.o., Noutonická 512/39, 15200 Praha 5, IČO 27148548
- Železnice Peštál s.r.o., Družstevní 1229/51, 67401 Třebíč, IČO 07711115
- Železničné stavby, a.s. Košice, Južná trieda 66, 04001 Košice, SR, IČO 31714421

Ostatní účastníci řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu

Dalšími účastníky řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu jsou i žadatelé o přidělení kapacity dráhy, kteří jsou oprávněni podat návrh na zahájení řízení podle § 34e odst. 1 zákona o dráhách. Žadatelé jsou podle čl. 3 odst. 19 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen směrnice 2012/34/EU) definováni jako „*železniční podnik nebo mezinárodní seskupení železničních podniků nebo jiné osoby nebo právní subjekty, jako například příslušné orgány ve smyslu nařízení (ES) č. 1370/2007 a zasilatelé, dopravci a provozovatelé kombinované dopravy se zájmem v oblasti veřejné služby nebo obchodním zájmem na získání kapacity infrastruktury*“. Ti nejsou Úřadu známi. Úřad osobám, které nejsou známy, doručuje veřejnou vyhláškou v souladu s § 25 odst. 1 správního řádu. V souladu s § 32 odst. 3 správního řádu těmto účastníkům Úřad neustanovuje opatrovníka.

III. Rozklad

Správa železnic podala proti oběma výrokům napadeného rozhodnutí v zákonné lhůtě rozklad pod značkou zn. 65654/2022-SŽ-GŘ-O25 ze dne 21. 9. 2022. Úřad vyrozuměl dopisem č. j. UPDI-3048/22/ZA ze dne 22. 9. 2022 účastníky řízení o podaném rozkladu a vyzval je, aby se k němu vyjádřili. Tohoto práva žádny z účastníků nevyužil.

IV. Stručný přehled podaných námitek

1. Dle názoru Správy železnic nezahrnutí ÖBB-Infrastruktur AG mezi účastníky řízení způsobuje nezákonnost rozhodnutí.
2. Dle názoru Správy železnic je Úřad oprávněn posuzovat soulad prohlášení o dráze pouze se zákonem o dráhách.
3. Dle Správy železnic Úřad není oprávněn řešit rozpory týkající se výkladu nebo provádění Dohody.
4. Dle Správy železnic článek 4.2.1.5. TSI provoz nenařizuje použití druhého provozního jazyka.
5. Dle Správy železnic se povinnost používání německého jazyka vztahuje pouze na komunikaci se sousedním provozovatelem dráhy.
6. Dle Správy železnic je podle zákona o dráhách strojvedoucí povinen znát český jazyk.
7. Dle Správy železnic je napadené rozhodnutí v rozporu i se směrnicí 2007/59/ES, dle které nemá dopravce nárok na výjimky z použití provozního jazyka.

8. Dle Správy železnic Úřad nevzal v úvahu Smlouvu o navázání infrastruktur a navazující dodatková ujednání, která obsahuje 6 měsíční výpovědní lhůtu. Stanovená lhůta je nepřiměřená.
9. Dle Správy železnic je navrhovatelka českým dopravcem a zahraniční dopravci nežádají o kapacitu do Břeclavi. Nemůže dojít k diskriminaci.
10. Dle Správy železnic Úřad není oprávněn posuzovat soulad prohlášení o dráze s povinnostmi v oblasti bezpečnosti.
11. Dle Správy železnic č. 4.6.2.1. TSI provoz stanoví jazykové požadavky pro dopravce, a nikoliv pro provozovatele dráhy.

V. Popis případu, námitek a jejich vypořádání

1. ÖBB-Infrastruktur AG jako účastník řízení – bod I rozkladu

Námítka Správy železnic

Správa železnic napadá, že Úřad vadně vymezil okruh účastníků řízení. Úřad totiž rozhodl, že pokud každá ze stran podle smlouvy provozovatelů drah používá jako provozní jazyk pouze svůj národní jazyk, je taková smlouva v rozporu s Dohodou mezi Rakouskou republikou a Československou socialistickou republikou o úpravě pohraničního přechodu železnic ze dne 22. září 1962, publikovanou pod č. 85/1964 Sb. (dále jen Dohoda).

Úřad tedy dovodil, že jak Správa železnic, tak ÖBB-Infrastruktur AG se sídlem ve Praterstern 3, 1020 Wien, zapsána pod firemním číslem 71396w v obchodním rejstříku obchodního soudu Vídeň, postupují protiprávně, aniž by ÖBB-Infrastruktur AG měla možnost se k takovému rozhodování vyjádřit. Tím byla tato společnost přímo dotčena na svých právech. Úřad měl učinit ÖBB-Infrastruktur AG účastníkem řízení, neboť splňovala podmínky § 27 odst. 1 písmeno a) správního řádu. Úřad tedy postupoval v řízení v rozporu s právní úpravou a napadené rozhodnutí je nezákonné.

Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad v tomto řízení neposuzoval postupy ÖBB-Infrastruktur AG, ale napadená prohlášení. V napadeném rozhodnutí dospěl k názoru, že obě napadená prohlášení vydaná Správou železnic jsou v rozporu se zákonem o dráhách a dalšími předpisy. Ohledně kompetencí Úřadu platí, že Úřad vykonává své pravomoci v rámci územní působnosti pouze na území České republiky, proto postupy na rakouské straně neposuzoval. Úřad v napadeném rozhodnutí uvedl, že *je takováto smlouva v rozporu s Dohodou, která je pro obě strany právně závazná.*

To, že je smlouva provozovatelů drah v rozporu s Dohodou neznamená, že ji ÖBB-Infrastruktur AG porušuje. Tato společnost totiž může nad rámec povinností stanovených v Dohodě další provozní jazyky v příslušných stanicích zavést. Úřad však nekontroloval obsah příslušného prohlášení vydaného ÖBB-Infrastruktur AG, stejně tak nezjišťoval skutečné provozní jazyky ve výměnných stanicích.

S ohledem na výše uvedené dospěl rozkladový orgán k dílčímu závěru, že ÖBB-Infrastruktur AG nebyla přímo dotčena na svých právech a námitka Správy železnic není důvodná.

2. Soulad s jinými předpisy než zákonem o dráhách – bod II rozkladu.

Námítka Správy železnic

Správa železnic napadá, že Úřad s ohledem na § 34e odst. 1 zákona o dráhách není oprávněn přezkoumávat soulad prohlášení o dráze s jinými zákony, či mezinárodními smlouvami. Přestože předchozí právní úprava účinná do 31. 3. 2017 v § 34g odst. 3 v tehdy účinném znění zákona o dráhách umožňovala rozhodovat o změně prohlášení o dráze při zjištění nesprávných kritérií

v něm obsažených, Městský soud v Praze ve věci sp. zn. 29 Co 326/2021 ze dne 13. 1. 2022 pod bodem 26 odůvodnění toto ustanovení vyložil tak, že přezkum prohlášení o dráze je omezen na kontrolu, zda byla při sestavení prohlášení dodržena pravidla stanovená zákonem o dráhách. Tento soud tedy neumožnil regulačnímu orgánu zjišťovat nesoulad s jinými právními předpisy a mezinárodními smlouvami.

Ustanovení § 34e zákona o dráhách v platném znění výslovně limituje oblast přezkumu na zákon o dráhách a nelze jej vykládat v přímém rozporu s judikaturou Městského soudu v Praze. Na problematičnost tohoto postupu poukazovala Správa železnic již ve svém vyjádření. Úřad však při jejím vypořádání neuvedl žádný argument a omezil se na tvrzení, že shledal porušení zákona o dráhách ve spojení s Dohodou i s TSI provoz. Neobjasnil, na základě jakého zákonného zmocnění však posuzoval soulad prohlášení o dráze s mezinárodní smlouvou. Úřad nejen že nerespektoval výklad Městského soudu v Praze, ani v rozporu s § 68 odst. 3 správního řádu nevypořádal platně námitku Správy železnic.

Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad v této věci konstatuje, že výklad Správy železnic je založen na doslovném znění zákona o dráhách a nezohledňuje další předpisy, unijní právo a mezinárodní právo nevyjímaje, ani nepřihlíží ke skutečnému smyslu a účelu právní úpravy. S takto mechanickou a formalistickou interpretací a aplikací se nelze v žádném případě ztotožnit.

Správa železnic jako státní organizace a subjekt veřejnoprávní povahy fakticky v rozkladu požaduje, aby Úřad porušoval mezinárodní smlouvy a unijní právo. Úřad má rozsudek, na nějž odkazuje Správa železnic, k dispozici. Městský soud v Praze rozhodoval ve věci týkající se prohlášení o dráze podle předchozí právní úpravy. Od 1. 4. 2017 však i sám zákon o dráhách obsahuje novou úpravu vztahující se obecně k možnostem posuzování dodržování povinností, a to nejen se zákonem o dráhách. Konkrétně podle § 58 odst. 1 zákona o dráhách Úřad také vykonává státní dozor nad dodržováním povinností stanovených tímto zákonem nebo jinými právními předpisy a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, v oblasti drah. Z toho je zřejmé, že Úřad je oprávněn posuzovat dodržování povinností vyplývajících jak z ústavních, tak z podzákoných právních předpisů, a rovněž z mezinárodních smluv, i unijního práva, které je součástí českého právního řádu. To ostatně není jediná právní úprava, z níž tyto povinnosti vyplývají.

Ústavní zákony jsou pro aplikační praxi stěžejní jako interpretační vodítko. Právní předpisy nižší právní síly je třeba vykládat a aplikovat vždy v kontextu s ústavními zákony. Je třeba zdůraznit, že mezinárodní smlouvy mají za určitých podmínek aplikační přednost před zákonem, a to v případě pokud mezinárodní smlouva stanoví něco jiného než zákon. V takovém případě se na základě čl. 10 Ústavy použije místo platného a účinného zákona přímo mezinárodní smlouva, a to právě v rozsahu, v němž stanoví něco jiného než zákon (zásada aplikační přednosti). Dále je Úřad povinen respektovat v souladu s článkem 10 a článkem 10a Ústavy České republiky mezinárodní právo i právo unijní. Unijní právo je stejně jako právo mezinárodní součástí vnitrostátního práva v tom smyslu, že ho vnitrostátní orgány musejí aplikovat a jím se řídit, současně má však zvláštní charakter vyplývající z povahy tohoto práva, což bylo opakovaně deklarováno v rozhodnutích Evropského soudního dvora (viz komentář k § 2 správního řádu - VEDRAL, Josef. Správní řád: komentář. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2012. 1446 s. ISBN 978-80-7273-166-4).

Úřad v napadeném rozhodnutí dospěl k názoru, že obě prohlášení jsou v rozporu s § 22 odst. 2 písm. d) a § 33 odst. 1 zákona o dráhách. To samo o sobě je důvodem, že Úřad rozhodl plně v souladu s § 34e zákona o dráhách a že Správa železnic po uplynutí stanovené lhůty nebude moci obě prohlášení o dráze používat.

Úřad byl povinen posuzovat nesoulad i s dalšími právně závaznými předpisy. Jedním z důvodů bylo i to, že jejich nedodržením došlo k diskriminačnímu jednání ze strany Správy železnic vůči

dopravcům. Protiprávní jednání totiž výrazně komplikuje dopravcům provozování přeshraniční dopravy, čímž je znevýhodňuje oproti dopravě silniční. Dopravce si tak musí buď zaškolit strojvedoucí pro znalost jazyka sousedního státu, nebo zajistit přeshraniční dopravu ve dvou strojvedoucích za účelem příslušného jazykového pokrytí.

Dalším důvodem je postup podle správního řádu. Podle § 2 odst. 1 správního řádu Úřad postupuje v řízení v souladu s právními předpisy, včetně mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu. Úřad posuzoval soulad s Dohodou a také prověřoval, zda jednání Správy železnic je či není diskriminační. Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách musí být pravidla nediskriminační, což porušením Dohody v tomto případě nebylo splněno.

Úřad dále posuzoval soulad s článkem 4.2.1.5. pododstavci 3 a 4 TSI provoz. Jednak se jedná o přímo účinný předpis Evropské unie, který je závazný i pro Správu železnic, jednak jeho používání nařizuje § 22 odst. 2 písm. d) zákona o dráhách. Posouzení souladu s TSI provoz provedl Úřad právě na základě výše zmíněného ustanovení zákona o dráhách. Námitku Správy železnic, že Úřad překročil své kompetence a nerespektoval judikaturu Městského soudu v Praze, nepovažuje rozkladový orgán za důvodnou.

V části nadepsané Soulad s Dohodou Úřad doložil, že Dohoda je součástí právního řádu České republiky, že jejím nedodržováním dochází k diskriminaci dopravců a k porušování TSI provoz. Navíc Úřad doložil v napadeném rozhodnutí i nesoulad se zákonem o dráhách. Námitka Správy železnic, že Úřad neuvedl žádný argument a omezil se na tvrzení, že shledal porušení zákona o dráhách ve spojení s Dohodou i s TSI provoz není dle zjištění rozkladového orgánu důvodná.

3. Oprávnění Úřadu řešit rozpory týkající se výkladu nebo provádění Dohody – bod III rozkladu.

Námítka Správy železnic

Dle čl. 24 Dohody není oprávněn rozpory týkající se výkladu nebo provádění této dohody posuzovat Úřad, jelikož není příslušným místem obou smluvních států ve smyslu definovaného článku dohody, není ani subjektem, který by věc řešil diplomatickou cestou ani rozhodčím soudem. Pokud Úřad rozporuje výklad dohody, na kterém se shodla Správa železnic a ÖBB- Infrastruktur AG, měl by vzít v úvahu mezinárodní prvek a z toho vyplývající důsledky. Měl by oslovit příslušné orgány obou smluvních států a nepodaří-li se v jejich kooperaci vyřešit rozpor, měl být tvrzený rozpor předložen na požádání jednoho ze smluvních států rozhodčímu soudu. Úřad postupoval v rozporu s čl. 24 Dohody.

Stanovisko Schienen-Control

Podle názoru Schienen-Control článek 24 Dohody se týká situací, kdy mají strany rozdílné názory. Nevztahuje se na posouzení souladu prohlášení o dráze s Dohodou ze strany regulačního subjektu.

Stanovisko rozkladového orgánu

Článek 24 Dohody stanovuje, kdo řeší rozpory týkající se výkladu nebo provádění této Dohody. Pojem rozpory týkající se této dohody znamená rozpory mezi stranami, tedy mezi smluvními státy. Úřad ovšem vede řízení o přezkoumání prohlášení o dráze a posuzuje, zda jsou obě prohlášení v souladu se zákonem o dráhách. Úřad v řízení postupuje podle § 2 odst. 1 správního řádu v souladu s právními předpisy, včetně mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu. Úřad ve správním řízení aplikuje právo a nepostupuje podle článku 24 Dohody. Důvodem pro postup podle článku 24 Dohody nemůže být nespokojenost účastníka řízení či jakéhokoliv subjektu. Výklad Správy železnic by znamenal, že v případě nespokojenosti či nesouhlasu jediné osoby by bylo nutné vyvolat postupy předvídané Dohodou. Smluvními stranami mezinárodních smluv podle Vídeňské úmluvy o smluvním právu jsou pouze státy. Jen jim tedy náleží právo takové postupy vyvolat.

Správa železnic není státem a není ani smluvní stranou Dohody, proto není důvod postupovat podle článku 24 Dohody. Úřad rozhodl, že nerespektováním Dohody ze strany Správy železnic dochází k diskriminačnímu jednání vůči dopravcům a porušování TSI provoz. Oba dva důvody pak vytvářejí rozpor se zákonem o dráhách. Pokud Správa železnic uzavřela s výslovným odkazem na Dohodu dne 3. listopadu 2011 smlouvu s ÖBB-Infrastruktur AG, podle které se na dráze provozované Správou železnic používá v zásadě český jazyk a na dráze provozované rakouskou provozovatelkou dráhy pak v zásadě jazyk německý, zavedením druhého provozního jazyka ve výměnných stanicích nemusí dojít k porušení této smlouvy. Správa železnic pouze poskytne službu nad její rámec. Rozkladový orgán dospěl k závěru, že námitka Správy železnic není důvodná.

4. Nařízení použití druhého jazyka dle TSI provoz - bod IV A) a V rozkladu.

Námítka Správy železnic

Správa železnic napadá, že text čl. 4.2.1.5. TSI provoz na žádném místě neobsahuje povinnost využívání dvou, či více provozních jazyků jedním provozovatelem infrastruktury. Pouze ukládá vymezení územního rozsahu užití dalších jazyků, pokud je více jazyků využíváno. Proto Správa železnic nemohla citovaný článek TSI porušit. Podle Správy železnic s ohledem na § 46i odst. 1 písm. c) zákona o dráhách na dráhách v České republice ani nemůže působit strojvedoucí, který by neuměl český jazyk.

Správa železnic pak pod bodem V rozkladu namítá, že dle TSI provoz je volba jazyka plně na provozovateli dráhy, a nikoli na dopravci. Provozovatel dráhy nemá uložen vícejazyčný režim.

Stanovisko Schienen-Control

Článek 4.2.1.5. TSI provoz uvádí, že pokud místní praxe vyžaduje použití druhého provozního jazyka, musí být definována geografická oblast jeho použití. Používání němčiny jako druhého provozního jazyka je stanoveno v Dohodě. I kdybychom nepovažovali používání němčiny jako provozního jazyka za "místní praxi" ve smyslu čl. 4.2.1.5. TSI provoz, je přesto podle Dohody povinné.

Stanovisko rozkladového orgánu

Podle názoru rozkladového orgánu z textu *avšak tam, kde místní praxe vyžaduje možnost používání i druhého jazyka, musí provozovatel infrastruktury určit zeměpisné hranice jeho používání*, naprosto vyplývá povinnost provozovatele dráhy určit i druhý jazyk a současně určit hranice (konkrétní stanice a části dráhy), kde bude možné jej používat. Oblast uvnitř těchto hranic pak bude vyčleněna z rozsahu užívání českého jazyka na území České republiky, jak jej vyžaduje § 46i odst. 1 písm. c) zákona o dráhách. V dalším se rozkladový orgán odkazuje na bod 6) tohoto rozhodnutí. Rozkladový orgán jen pro informaci dodává, že tento výklad pak částečně i sama Správa železnic popírá pod bodem IV B) rozkladu. Zde uvádí, že více provozních jazyků mají provozovatelé dráhy pouze v těch členských státech, kde je více národních jazyků.

Z citace slov, *kde místní praxe vyžaduje možnost používání i druhého jazyka, musí provozovatel infrastruktury určit zeměpisné hranice jeho používání*, naprosto vyplývá povinnost určit druhý provozní jazyk s ohledem na místní praxi, a nikoliv z vůle provozovatele dráhy. Rozkladový orgán souhlasí s Schienen-Control, že i kdyby používání němčiny nebylo dáno místní praxí ve smyslu čl. 4.2.1.5. TSI provoz, je přesto podle Dohody povinné.

5. Povinnost vyplývající z Dohody ohledně jazyka pro komunikaci s dopravcem - bod IV B) a C) rozkladu.

Námítky Správy železnic

Správa železnic napadá, že Úřad nesprávně směřuje termíny „provozní jazyk“ a termín „styk se zaměstnancem sousední správy“ přičemž jejich význam považuje za totožný. Takový postup ale odporuje čl. 4.2.1.5. TSI provoz a odporuje rovněž čl. 10 Dohody. Termín „provozní jazyk“ ve smyslu TSI provoz je definován přílohou „J“ a zjevně se tedy týká komunikace provozovatele infrastruktury a dopravce. Neřeší ale komunikaci mezi zaměstnanci provozovatelů infrastruktury.

Žádný právní předpis neukládá zaměstnancům Správy železnic znalost jazyka sousedního provozovatele dráhy nebo jazyků dopravců, kteří zajíždí do našich pohraničních stanic. Dohoda ukládá Správě železnic pouze povinnost používat německý jazyk ve vztahu k zaměstnancům sousední železniční správy, nikoli výslovně ve vztahu k dopravcům. Sousední správou ve smyslu Dohody je nutně provozovatel dráhy provozující navazující úseky dráhy na území Rakouské republiky - nikoli jakýkoli jiný dopravce, užívající dráhu.

Dohodu je nutno vykládat ve světle legislativy EU, stanovící povinnost dopravce ovládat jazyk provozovatele dráhy podle směrnice transponované 2007/59/ES do zákona o dráhách a dále níže uvedenými ustanoveními TSI provoz. Více provozních jazyků mají provozovatelé dráhy pouze v těch členských státech, kde je více národních jazyků a nikdy se nejedná o jazyk dopravce. Německý jazyk tedy není druhým provozním jazykem v ČR, a to ani v Břeclavi ani v Šatově.

Termín „styk se zaměstnancem sousední správy“ ve smyslu čl. 10 Dohody pak neupravuje komunikaci provozovatele infrastruktury na jeho území s dopravcem, leč vztahuje se nutně k zaměstnancům provozovatele infrastruktury sousedního státu. To lze dovodit z čl. 2 Dohody, kde je pod písmenem e) definován termín „sousední správa“ cestou vazby na sousední stát - přičemž komunikačním jazykem je jazyk této sousední správy. Ustanovení čl. 10 Dohody neslouží k ochraně práv dopravců na užití infrastruktury a komunikaci v národním jazyce. Pokud by toto ustanovení Dohody chránilo práva německy hovořících dopravců, bylo by nutně diskriminační k jiným jazykovým skupinám a poškodilo všechny jiné dopravce komunikující v jiných jazycích a německý jazyk by byl bilaterálně zvýhodněn, před jinými jazyky EU.

Stanovisko Schienen-Control

V době uzavření Dohody nebyly provozovatelé dráhy a železniční podniky odděleny, ale tvořily jeden subjekt. Pojmy "*Eisenbahnverwaltung*" a "*Nachbarverwaltung*" (železniční správa, sousední správa) používané v Dohodě se proto vztahují jak na provozovatele dráhy, tak na železniční podniky. V souladu s tím se povinnost používat jazyk zaměstnanců "*Nachbarverwaltung*" vztahuje jak na zaměstnance sousedního provozovatele dráhy, tak na zaměstnance železničních podniků, kteří přijíždějí ze sousedního státu.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán souhlasí se Správou železnic, že termín provozní jazyk se týká komunikace provozovatele infrastruktury a dopravce, a nikoliv komunikace mezi provozovateli infrastruktury. Nemůže však plně souhlasit s tím, že žádný právní předpis neukládá zaměstnancům Správy železnic znalost jazyků dopravců, kteří zajíždí do našich pohraničních stanic. Článek 4.2.1.5. TSI provoz ukládá zavedení druhého provozního jazyka tam, kde to místní praxe vyžaduje. To může nastat například i v ostatních přechodových stanicích. V Břeclavi i v Šatově místní praxi navíc upravuje Dohoda.

Rozkladový orgán nesouhlasí s názorem Správy železnic, že Dohoda neukládá povinnost používat německý jazyk ve vztahu k dopravcům. Jak vyplývá z jejího článku 1 odst. 1, oba smluvní státy provedou všechna opatření, aby přechod byl upraven účelně a jednoduše. Proto se bude přípojová a přechodová služba vykonávat ve výměnných stanicích. Podle článku 2 písm. f) Dohody "přípojová

a přechodová služba" je dopravní a přepravní služba obou železničních správ potřebná k provádění pohraničního přechodu železnic. Jelikož jde i o službu přepravní, nezahrnuje pouze provozování dráhy, ale hlavně provozování drážní dopravy. Pojem přípojová a přechodová služba bezpochyby zahrnuje převzetí vlaku zaměstnanci dopravce, který jej bude provozovat na území sousedního státu, pokud je to potřeba. Povinností smluvních států je zařídit, aby dopravce mohl účelně a jednoduše dopravit vlak do výměnné stanice, tedy aby k tomu nepotřeboval strojvedoucího či vlakový doprovod se znalostí jazyka druhého státu.

Ve věci výkladu pojmu železniční správa rozkladový orgán odkazuje na stanovisko Úřadu, uvedené v části nadepsané *Dopravci nemají právo na volbu jazyka - bod 5 – 6 vyjádření* na straně 9 napadeného rozhodnutí. V době uzavření Dohody plnila železniční správa jak funkci dopravce, tak provozovatele dráhy. Jak vyplývá i z definice pojmu přípojová a přechodová služba v článku 2 písm. f) Dohody, je zde použit pojem *dopravní a přepravní služba obou železničních správ*. Už i z toho vyplývá, že železniční správou ve smyslu Dohody není jen provozovatel dráhy, ale i provozovatel drážní dopravy. Povinnost používat německý jazyk ve vztahu k zaměstnancům sousední železniční správy se tedy vztahuje i na povinnost používat německý jazyk ve vztahu k zaměstnancům dopravce.

Totéž vyplývá i ze znění článku 10 odst. 1 Dohody, který upravuje použití jazyka ve výměnných stanicích a na pohraničních přípojových tratích při předávání mimo jiné i písemných a ústních sdělení, která se vztahují k vlakové dopravě. Zaměstnanci sousedního provozovatele dráhy se ve výměnných stanicích nevyskytují, ústní a písemná komunikace probíhá mezi provozovatelem dráhy a dopravcem. Naopak ani z čl. 2 písm. e) Dohody nevyplývá, že termín „sousední správa“ zahrnuje pouze provozovatele dráhy, jelikož v době uzavření Dohody plnila železniční správa jak funkci dopravce, tak provozovatele dráhy.

Rozkladový orgán nesouhlasí s námitkou Správy železnic, že více provozních jazyků mají provozovatelé dráhy pouze ve státech s více národními jazyky. Článek 4.2.1.5. TSI provoz nařizuje používání i druhého jazyka všude, kde to místní praxe vyžaduje, a nikoliv pouze ve státech s více jazyky. Tento článek navíc hovoří o používání druhého jazyka. Podle názoru rozkladového orgánu sice nazakazuje užívání i více jazyků, ale v žádném případě nenařizuje užívání všech jazyků EU. Z tohoto důvodu dospěl rozkladový orgán k závěru, že námitka Správy železnic ve věci jazykové diskriminace není důvodná.

6. Povinnost strojvedoucího znát český jazyk - bod IV C) rozkladu.

Námítka Správy železnic

Správa železnic nesouhlasí s názorem Úřadu, že dopravce má právo na jiný provozní jazyk, než český, jelikož dle § 46i odst. 1 písmeno c) zákona o dráhách musí strojvedoucí na území ČR znát český jazyk v rozsahu nezbytném pro řízení drážního vozidla na území České republiky. Proto žádný dopravce nemůže být na území ČR vyžadováním komunikace v českém jazyce diskriminován.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán nesouhlasí s výkladem Správy železnic, že podle § 46i odst. 1 písmeno c) zákona o dráhách musí strojvedoucí na území ČR znát český jazyk. Zákon tuto povinnost omezuje v rozsahu nezbytném pro řízení drážního vozidla na území České republiky. Pokud tedy v některých stanicích a na přilehlých tratích provozovatel dráhy určí i druhý provozní jazyk, pak ve stanicích a na tratích omezených hranicemi nemusí znát pro řízení hnacího vozidla český jazyk vůbec. V této oblasti bude možné nahradit používání českého jazyka druhým provozním jazykem. I kdyby zákon o dráhách nařizoval povinnou znalost českého jazyka, jak nesprávně Správa železnic dovozuje, Dohoda i TSI provoz má oproti zákonu o dráhách aplikační přednost. Rozkladový orgán dospěl tedy k závěru, že námitka Správy železnic není důvodná.

7. Povinnosti vyplývající ze směrnice 2007/59/ES - bod IV D) rozkladu.

Námítka Správy železnic

Správa železnic namítá, že pokud by Dohoda upravovala právo dopravce na komunikaci v mateřském jazyce, muselo by to ustanovení § 46i zákona o dráhách zohlednit, jinak by bylo v rozporu s mezinárodní úmluvou a tedy neaplikovatelné.

Ustanovení § 46i zákona o dráhách je transpozicí příslušných ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství (dále jen směrnice 2007/59/ES), která v příloze VI rovněž předpokládá znalost jazyka provozovatele infrastruktury strojvedoucím a nezakládá strojvedoucímu právo volby jazyka. Citovaná příloha VI směrnice 2007/59/ES pak umožňuje, aby provozovatel infrastruktury dopravce v příhraničních oblastech za definovaných podmínek osvobodil od povinnosti komunikovat v jazyce provozovatele infrastruktury, avšak nezakládá na to nárok. Napadené rozhodnutí je v rozporu i se směrnicí 2007/59/ES.

Stanovisko Schienen-Control

Podle čl. 8 odst. 1 přílohy VI směrnice 2007/59/ES strojvedoucí, kteří musí komunikovat s provozovatelem infrastruktury o kritických bezpečnostních otázkách, musí mít potřebné jazykové znalosti alespoň v jednom z jazyků uvedených příslušným provozovatelem infrastruktury. V Břeclavi a Šatově musí být jedním z těchto jazyků němčina. V souladu s tím postačí, pokud strojvedoucí mají jazykové znalosti němčiny.

Stanovisko rozkladového orgánu

Dohoda je mezinárodní smlouvou, proto má stejně jako TSI provoz aplikační přednost oproti zákonu o dráhách. Jak bylo uvedeno pod bodem 6 tohoto rozhodnutí, § 46i zákona o dráhách navíc existenci takové dohody zohledňuje.

Rozkladový orgán souhlasí se Správou železnic, že jazykové poměry strojvedoucích upravuje směrnice 2007/59/ES ve své příloze VI Odborné znalosti týkající se infrastruktury a požadavky na osvědčení. V ní, se v kapitole 8. *Jazyk* pod bodem 1) uvádí, že strojvedoucí musí mít nezbytné jazykové dovednosti **nejméně v jednom z jazyků uvedených dotčeným provozovatelem infrastruktury**. Směrnice tedy předpokládá použití více provozních jazyků, jak stanovuje TSI provoz a Dohoda.

Pokud toto není splněno, existuje ještě možnost úlev (na které skutečně není nárok) v požadavcích na jazykové znalosti strojvedoucího uvedené pod bodem 3 zmíněné kapitoly. Ta však vychází z předpokladu, že místní praxe nevyžaduje možnost používání i druhého jazyka. Rozkladový orgán je přesvědčen, že vzhledem k existenci Dohody je provozovatel dráhy povinen určit druhý provozní jazyk, takže není důvod tyto výjimky využívat.

Podle zjištění rozkladového orgánu námítka Správy železnic o nesouladu napadeného rozhodnutí se směrnicí 2007/59/ES není důvodná.

8. Smlouva o navázání infrastruktur s ÖBB-Infrastruktur AG - bod IV E) rozkladu.

Námítka Správy železnic

Správa železnic napadá, že Úřad nezkoumal Smlouvu o navázání infrastruktur uzavřenou mezi Správou železnic a ÖBB-Infrastruktur AG ze dne 3. 11. 2011, nezkoumal ani na ni navazující dodatková ujednání, která upravují režim v jednotlivých pohraničních tratích a pohraničních stanicích. Právě těmito smlouvami je dotčenými provozovateli drah definována a vzájemně nastavena místní praxe, která nepředpokládá dvoujazyčný režim komunikace s dopravci. Šedesát let

stará mezinárodní smlouva opravdu nenastavuje praktický režim v železničních stanicích, nemá s místní praxí nic společného, jelikož pouze stanoví obecný rámec vztahů.

Lhůta stanovená Úřadem je zcela zjevně nepřiměřená, když Správa železnic je smlouvu oprávněna vypovědět až po 6 měsících počítáno od posledního dne v měsíci. Před nabytím účinnosti výpovědi těchto dodatkových ujednání, nelze režim ve stanicích měnit, aniž by došlo k ohrožení bezpečnosti provozu.

Přiměřená lhůta by nutně musela zohlednit i tyto nutné postupy, přičemž reálně by musela být uložena v délce přesahující uvedených 6 měsíců. Následně by pak bylo nutno nový režim v uvedených stanicích s ÖBB-Infrastruktur AG nově nastavit. Jinak by nebylo možno provoz bezpečně realizovat a hrozilo by, v mezním případě, jeho zastavení. V souvislosti s uvedeným je tedy nutno vznést námitku nepřiměřeně krátké lhůty na nápravu stavu. Změnu není možné provést dříve než za cca 9 měsíců, a navíc nelze předjímat závěry smluvního partnera.

Stanovisko Schienen-Control

I když smlouva mezi společnostmi Správa železnic a ÖBB-Infrastruktur AG nepředpokládá dvojjazyčný způsob komunikace, musí být němčina používána jako druhý provozní jazyk podle Dohody. Smlouva provozovatelů dráhy se nemůže odchýlit od mezinárodního práva, tedy ani od Dohody.

Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad posuzoval soulad prohlášení o dráze se zákonem o dráhách a právními předpisy a nikoliv se smlouvou, uzavřenou s ÖBB-Infrastruktur AG. K tomu, aby Správa železnic zavedla druhý provozní jazyk ve stanicích Břeclav a Šatov, postačuje upravit prohlášení o dráze a zajistit kvalifikovaný personál. Neexistuje zde žádný důvod ohrožení bezpečnosti či zastavení provozu, když strojvedoucí bude moci komunikovat i v německém jazyce. Úřad nemůže delší dobu tolerovat nezákonný stav, který je dle Správy železnic již dlouhotrvající. Vzhledem k tomu, že povinnost zajistit komunikaci se strojvedoucími a doprovodem vlaku trvá již 60 let, je podle rozkladového orgánu stanovená lhůta dostatečně dlouhá. K námitce, že Dohoda nenastavuje praktický režim, rozkladový orgán uvádí, že její nedodržování ze strany Správy železnic nelze akceptovat ani z uváděného důvodu. Námitka není důvodná a nelze s ohledem na ni dospět k závěru, že prohlášení o dráze je v souladu se zákonem o dráhách. Potřebu druhého provozního jazyka potvrzují i podání 6 dopravců, která sice nespĺňovala náležitosti podání, ale zdůrazňovala potřebu druhého provozního jazyka. Námitka Správy železnic je dle zjištění rozkladového orgánu nedůvodná, lhůta stanovená výrokem II je přiměřená.

9. Kapacita přidělená zahraničním dopravcům - bod IV F) rozkladu.

Námitky Správy železnic

Správa železnic napadá, že navrhovatelka METRANS Rail, s. r. o., se nemůže dovolávat práva na komunikaci v německém jazyce, jelikož komunikuje se zaměstnanci Správy železnic při řízení drážního provozu. Každý strojvedoucí navrhovatelky musí splňovat ustanovení § 46b odst. 1,3 a § 46i odst. 1 písmeno c) zákona o dráhách, takže nemá důvod, aby se práva na komunikaci v německém jazyce dovolával. Žádný zahraniční dopravce doposud nežádal o kapacitu dráhy v žst. Břeclav a Šatov, pak nemůže být nikdo diskriminován a práva žádného dopravce nemohou být dotčena.

Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad podle § 34e rozhoduje o posouzení souladu prohlášení o dráze na návrh žadatele o přidělení kapacity dráhy. Tuto podmínku navrhovatelka splnila, Úřad řízení zahájil a shledal rozpor se zákonem o dráhách a dalšími právními předpisy. Pokud provozovatel dráhy nevyhlásil druhý

provozní jazyk, v praxi nemůže rakouský dopravce rozšířit oblasti provozu k jemu vydanému osvědčení dopravce. Pokud žádosti o kapacitu nepodávají dopravci z Rakouska, dokazuje to diskriminaci spočívající v tom, že vlivem nedodržování Dohody ze strany Správy železnic nemohou splňovat podmínky pro provozování drážní dopravy v úseku státní hranice – Břeclav. Hustota dopravy mezi Českou republikou a Rakouskem je vysoká. Pokud dopravci nemají strojvedoucí se znalostí obou jazyků, nemohou překročit hranici jinak, než obsadit hnací vozidlo dvěma strojvedoucími. To platí i pro dopravce se sídlem na území České republiky, kteří bez možnosti pokračování přeprav v zahraničí nemohou řádně podnikat. Rozkladový orgán tedy dospěl k názoru, že námitka Správy železnic není důvodná.

10. Úřad není oprávněn posuzovat soulad prohlášení o dráze s povinnostmi v oblasti bezpečnosti - bod IV G) rozkladu.

Námítka Správy železnic

Správa železnic napadá, že působnost Úřadu vymezuje § 3 zákona č. 320/2016 Sb., a Úřad nemá v kompetenci přezkoum bezpečnostního systému provozovatele infrastruktury a dodržování § 22 odst. 2 písmeno d) zákona o dráhách. Rozhodování v oblasti nesvěřené právní úpravou správnímu orgánu je pak nicotné. Úřad nemá zákonnou kompetenci se k problematice páčání přestupků vyjadřovat.

Správa železnic sděluje, že kdo neoprávněně vykonává úkony vyhrazené orgánu státní správy, dopustí se trestného činu dle § 328 trestního zákoníku a úřední osoba v úmyslu způsobit škodu jinému překročí svou pravomoc, dopustí se trestného činu dle § 329 odst. 2 písmeno d) trestního zákoníku.

Stanovisko Schienen-Control

Regulační subjekt musí posoudit soulad prohlášení o dráze s vnitrostátním zákonem o dráhách. Dále musí posoudit, zda je prohlášení o dráze v souladu s mezinárodním právem a přímo použitelným unijním právem týkajícím se práva přístupu k železniční infrastruktuře. Dohoda i TSI provoz obsahují pravidla týkající se práva přístupu k železniční infrastruktuře.

Stanovisko rozkladového orgánu

Úřad je oprávněn rozhodovat ve věci přístupu k dopravní infrastruktuře. Pokud pravidla přijatá údajně za účelem bezpečnostního systému provozovatele infrastruktury takovýto přístup omezují, je v kompetenci Úřadu o nich rozhodovat. Úřad nerozhodoval, že Správa železnic spáchala nějaký přestupek. Úřad pouze konstatoval, že nedodržení § 22 odst. 2 písm. d) zákona o dráhách je i přestupkem podle zákona o dráhách, aby doložil, že napadený text prohlášení je v rozporu i s tímto ustanovením. Zákonodárce nikterak neomezil kompetence Úřadu, že by směl posuzovat prohlášení o dráze jen s některými ustanoveními.

K námitce týkající se trestné činnosti rozkladový orgán uvádí, že Úřad postupuje v souladu s předpisy, a proto není námitka Správy železnic důvodná.

11. TSI provoz nařizuje jazykovou úroveň znalostí zaměstnancům dopravce - bod VI rozkladu.

Námítka Správy železnic

Správa železnic namítá, že Úřad nevzal v úvahu čl. 4.6.2.1. TSI provoz. Podle něj je provozovatel infrastruktury a železniční podnik musí zabezpečit, aby jejich příslušní zaměstnanci byli způsobilí používat komunikační protokoly a zásady stanovené v dodatku C.

Pokud je provozní jazyk provozovatele infrastruktury odlišný od jazyka používaného personálem železničního podniku, musí jazykové a komunikační vzdělávání tvořit rozhodující část celkového systému řízení způsobilosti u železničního podniku. Zaměstnanci železničního podniku, musí mít dostatečnou úroveň znalostí provozního jazyka provozovatele infrastruktury. Úroveň těchto znalostí je pak popsána pod čl. 4.6.2.2.

TSI provoz jednoznačně a nezpochybnitelně stanoví povinnost pro zaměstnance dopravce, aby měl dostatečnou znalost jazyka provozovatele dráhy a to z důvodu bezpečnosti. K tomu přistupuje výše uvedené ustanovení směrnice 2007/59/EU a národní právní úpravy. Úřad tedy nerespektoval text čl. 4.6.2.1 a násl. TSI provoz, směrnici 2007/59/EU, ani národní právní úpravu která ukládá povinnosti dopravci.

Z těchto důvodů Správa železnic považuje napadené rozhodnutí Úřadu za zjevně nezákonné a místy až nicotné.

Stanovisko Schienen-Control

Druhý pododstavec čl. 4.6.2.1 TSI provoz se vztahuje pouze na situace, kdy provozovatel infrastruktury a železniční podniky používají různé provozní jazyky. Podle Dohody je v Břeclavi a Šatově druhým provozním jazykem němčina. Pokud železniční podnik používá jako provozní jazyk němčinu, článek 4.6.2.1 se nepoužije.

Stanovisko rozkladového orgánu

Kapitola 4.6.2 se obecně zabývá jazykovými znalostmi. Článek 4.6.2.1 uvádí, že obě strany, provozovatel infrastruktury a železniční podnik musí zabezpečit používání komunikačních protokolů a zásad. Druhý pododstavec článku 4.6.2.1 však požadavky na komunikační vzdělávání specifikuje pouze pro případ, že je provozní jazyk provozovatele infrastruktury odlišný od jazyka obvykle používaného personálem železničního podniku. Třetí pododstavec říká, že zaměstnanci železničního podniku, musí mít dostatečnou úroveň znalostí provozního jazyka provozovatele infrastruktury. Pokud provozovatel infrastruktury zavede druhý provozní jazyk, postačuje dostatečná úroveň znalosti některého z provozních jazyků. V žst. Břeclav a Šatov nebude němčina jako druhý provozní jazyk provozovatele infrastruktury odlišná od jazyka obvykle používaného personálem rakouského železničního podniku, takže tento podnik nebude muset zajišťovat a prověřovat rozsah znalostí stanovený článkem 4.6.2.2 a příslušnými přílohami.

Články 4.6.2.1 a 4.6.2.2 TSI provoz řeší případy, kdy je jazyk obvykle používaný personálem železničního podniku odlišný od provozního jazyka provozovatele dráhy. V žst. Břeclav a Šatov má na základě Dohody a článku 4.2.1.5 TSI provoz povinnost zavést druhý provozní jazyk, který nebude odlišný od jazyka obvykle používaného personálem železničního podniku. Zaměstnanci železničního podniku tedy budou tyto články splňovat.

Tyto články naopak dokazují, že dosažení jazykové úrovně pro provozovatele dráhy je dosti náročné. I z toho vyplývá, že napadený odstavec obou prohlášení je diskriminační pro dopravce v železniční dopravě, oproti dopravě silniční. Podle názoru rozkladového orgánu námitka Správy železnic není důvodná.

VI. Závěr

- 1) Správa železnic navrhuje napadené rozhodnutí Úřadu změnit nebo zrušit.
- 2) Rakouský regulační úřad Schienen-Control se s názory Úřadu shoduje. Drobnou odchylkou v jeho názoru je, že použití německého jazyka vyplývá přímo z Dohody, aplikace TSI OPE není nutná.

- 3) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 6. 12. 2022 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit.
- 4) Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že ohledně posouzení kapitoly 6.2 obou prohlášení postupoval Úřad v souladu se zákony, předpisy EU a správním řádem, dospěl předseda Úřadu k závěru, že nenastaly podmínky pro zrušení či změnu napadeného rozhodnutí z důvodů uváděných v rozkladu.
- 5) S ohledem na účinnost Prohlášení 2022 dospěl rozkladový orgán závěru, že je nutno výrok II upravit.
- 6) Vzhledem k výše uvedenému předseda Úřadu rozhodl tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodym
předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře

Rozhodnutí se doručuje také veřejnou vyhláškou, která bude vyvěšena po dobu 15 dnů na úřední desce Úřadu v listinné podobě a současně i způsobem umožňujícím dálkový přístup, přičemž takto se doručuje účastníkům řízení uvedeným v § 27 odst. 2 správního řádu.

Vyvěšeno dne: 8. 12. 2022

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 8. 12. 2022 do 23. 12. 2022

Rozdělovník

Účastníci řízení, jimž je ve správním řízení doručováno jednotlivě:

- Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1
- METRANS Rail, s.r.o., Podleská 926, 10400 Praha 10, IČO 26361485

Ostatním účastníkům řízení (všem žadatelům ve smyslu čl. 3 odst. 19 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru) je doručováno veřejnou vyhláškou v souladu s § 25 a § 144 správního řádu.

Dotčený orgán:

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