



ROZHODNUTÍ

Místopředseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, rozkladový orgán podle § 3, § 4 odst. 1 a § 5 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, rozhodl o rozkladu, který podala obviněná, právnická osoba České dráhy, a. s., IČO 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1, proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 21. 3. 2023, č. j. UPDI-1048/23/UM, sp. zn. POK007/21, takto:

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 21. 3. 2023, č. j. UPDI-1048/23/UM, sp. zn. POK007/21, se potvrzuje.

Odůvodnění

I. Řízení v prvním stupni

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) zahájil dne 24. 2. 2021 řízení o přestupku doručením oznámení č. j. UPDI-0600/21/UM, a to na základě skutečností zjištěných v průběhu sporného řízení sp. zn. ŘVP001/20 (dále jen „sporné řízení“) a státního dozoru sp. zn. STD003/20 (dále jen „státní dozor“).

Sporné řízení

RegioJet a.s., IČO 28333187, se sídlem náměstí Svobody 86/17, Brno-město 602 00 Brno (dále jen „RegioJet a.s.“) provozovatel drážní dopravy, se dne 16. 10. 2020 obrátil na Úřad s žádostí podle § 23d odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „zákon o dráhách“), aby uložil obviněné (odpůrkyni), provozovatelce zařízení služeb, povinnost uzavřít s RegioJet a.s. smlouvu umožňující poskytnutí služeb nosičů informačních systémů ve stanicích Bílovice nad Svitavou a Brno – Židenice (dále jen „předmětné stanice“). RegioJet a.s. dále uvedla, že zaslala obviněné výzvu k poskytnutí služeb ze dne 21. 9. 2020, svým obsahem se jednalo o žádost o přístup k zařízení služeb.

Úřad dne 26. 10. 2020 dopisem č. j. UPDI-3809/20/UM zahájil podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách ve spojení s § 141 odst. 2 správního řádu sporné řízení.

Po zaslání výzvy č. j. UPDI-3831/20/UM ze dne 26. 10. 2020 obdržel Úřad vyjádření obviněné č. j. 2022/2020-O25 ze dne 30. 10. 2020. V něm uvedla, že jí byla od RegioJet a.s. doručena žádost o přístup a reagovala na ni dopisem č. j. 757/2020-O18 ze dne 2. 10. 2020; svým obsahem se jednalo o zamítnutí žádosti o přístup k zařízení služeb (dále jen „zamítnutí žádosti“). Zamítnutí žádosti bylo podle výpisu z poštovní datové zprávy odesláno obviněnou dne 6. 10. 2020 a doručeno právnímu zástupci navrhovatelky dne 7. 10. 2020.

Na základě uvedeného skutkového děje Úřad dne 27. 11. 2020 zahájil níže popsany státní dozor.

Úřad dále obviněnou v reakci na její vyjádření výzvou č. j. UPDI-3668/22/AM2 ze dne 8. 11. 2022 vyzval k doložení, kdy jí byla u předmětných stanic přidělena kapacita, k zaslání související dokumentace, a dále ke sdělení, jaká byla stanovena lhůta k předložení žádosti o přístup k zařízením služeb u předmětných stanic, konkrétně k informačním systémům. Obviněná na tuto výzvu reagovala dne 15. 11. 2022 sdělením č. j. 1272/2022-O25 ze dne 14. 11. 2022.

Ve sporném řízení Úřad dne 1. 12. 2022 rozhodnutím č. j. UPDI-3896/22/UM ve spojení s rozhodnutím o rozkladu č. j. UPDI-0270/23/KP ze dne 26. 1. 2023 obviněné pravomocně uložil uzavřít s RegioJet a.s. smlouvu umožňující poskytnutí služeb nosičů informačních systémů v předmětných stanicích v rozsahu a umístění požadovaném RegioJet a.s.

Státní dozor

Úřad vykonal státní dozor v předmětných stanicích na základě požadavku dne 27. 11. 2020 doručením oznámení č. j. UPDI-4158/20/UM ze dne 26. 11. 2020.

Jeho předmětem byla kontrola dodržování povinností obviněné (kontrolované osoby) jako provozovatelky zařízení služeb. Úřad se zaměřil na dodržování podmínek při provozování provozních součástí zařízení služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy ve smyslu § 23d a § 23f zákona o dráhách a souvisejících ustanovení právních předpisů, zejména na nosiče zařízení označované v § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, jako informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů, tj. nosiče informačních systémů (dále jen „NIS“).

Průběh a závěry státního dozoru byly uvedeny v protokolu č. j. UPDI-4427/20/UM ze dne 22. 12. 2020. Proti protokolu podala obviněná dne 5. 1. 2021 námitky č. j. 2462/2020-O25. Ty Úřad vyřídil dne 2. 2. 2021 pod č. j. UPDI-0314/21/KE a částečně jim vyhověl dodatkem protokolu č. j. UPDI-0304/21/UM ze stejného dne.

Řízení o přestupku

Úřad se v průběhu sporného řízení obrátil na Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „SDEU“) se žádostí o rozhodnutí o předběžných otázkách. Pro vydání rozhodnutí ve věci bylo třeba objasnit, zda jsou nosiče zařízení služeb ve smyslu čl. 3 odst. 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, a zda má Úřad považovat obžalovanou za stát v širším smyslu a lze tedy vůči ní uplatnit přímý účinek směrnice.

Současně s podáním žádosti o rozhodnutí o předběžných otázkách k SDEU bylo řízení o přestupku usnesením č. j. UPDI-0605/21/UM ze dne 24. 2. 2021, ve spojení s rozhodnutím č. j. UPDI-1216/21/KE ze dne 19. 4. 2021, přerušeno.

SDEU ve věci C-104/21 v řízení RegioJet a.s. proti Českým drahám, a.s., svým usnesením ze dne 26. října 2022, EU:C:2022:851, rozhodl, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce není přípustná.

S ohledem na tuto skutečnost a v souladu s § 65 odst. 2 správního řádu oznámil Úřad dopisem č. j. UPDI-3584/22/MT ze dne 3. 11. 2022 pokračování v řízení o přestupku.

Úřad oznámil obviněné dne 14. 2. 2023 dopisem č. j. UPDI-0494/23/UM ukončení dokazování a stanovil lhůtu, ve které měla možnost se k podkladům pro toto rozhodnutí vyjádřit. Obviněná této možnosti nevyužila.

Napadené rozhodnutí

Úřad vydal dne 23. 3. 2023 rozhodnutí č. j. UPDI-1048/23/UM, sp. zn. POK007/21 (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým obviněnou uznal vinnou tím, že v rozporu s § 23d odst. 1 zákona o dráhách, dne 6. 10. 2020 neposkytla společnosti RegioJet a.s., provozovatelce drážní dopravy, v předemných stanicích službu bezprostředně související s provozováním drážní dopravy, a to NIS pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojení v rámci integrovaných dopravních systémů, které provozuje.

Tím obviněná spáchala přešupěk podle § 51 odst. 9 písm. a) zákona o dráhách. Od uložení správního trestu však Úřad upustil, a to podle § 43 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupěky.

II. Rozklad

Obviněná podala proti napadenému rozhodnutí rozklad ze dne 3. 4. 2023 č. j. 429/2023-O25 (dále jen „rozklad“). Napadené rozhodnutí bylo obviněné do datové schránky doručeno dne 21. 3. 2023. Poslední den lhůty pro podání rozkladu tedy připadl na 5. 4. 2023. Rozklad byl podán dne 4. 4. 2023, jedná se proto o včasný rozklad.

III. Přehled námitek obviněné

1. Mechanické nosiče informací nejsou informačním systémem pro cestující podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.
2. Vlaky RegioJet a.s. ve stanici Bílovice nad Svitavou nezastavují, dopravce tedy není oprávněn se přístupu k provozní součásti stanice jakožto zařízení služeb domáhat.
3. Úřad neprokázal, že kapacita předemných nosičů nebyla v rozsahu 100 % své kapacity již před žádostí o přístup poskytnuta jinému dopravci, konkrétně obviněné.
4. Obviněná navržením alternativ RegioJet a.s. postupovala v souladu s nařízením Komise (EU) 2017/2177.

Podrobný popis námitek a vypořádání s nimi

1) Mechanické nosiče informací nejsou zařízením služeb – bod I. rozkladu

Námítka obviněné

Obviněná odmítá výklad Úřadu, že NIS mají povahu informačního systému podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.

Legislativní pravidla vlády v čl. 40 odst. 1 předpokládají soulad s terminologií použitou v navazujících a souvisejících právních předpisech různé právní síly, a tím spíše, pokud se jedná o předpisy Ministerstva dopravy. Z čl. 40 odst. 3 Legislativních pravidel plyne, že se výrazy v právních předpisech používají ve všeobecně respektovaném významu a při více významech se definice uvádí v dotčeném předpise.

Z použití pojmu „informační systém“ v § 40 odst. 2, § 41 odst. 3 a § 46r odst. 1 zákona o dráhách plyne, že tento zákon, stejně jako § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., rozumí informačním systémem *IT elektronický systém zpracovávající určitá data ve vzájemné interakci jednotlivých*

komponentů systému v reálném čase. Stejný význam výrazu „informační systém“ vyplývá i z ostatních zákonů vydávaných Ministerstvem dopravy.

Ve stanicích vybavených informačním systémem podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. se zpoždění vlaku oznamuje cestujícím tímto systémem. Mimo tento informační systém se předem plánované omezení provozování drážní dopravy (výluky) oznamuje cestujícím mechanickými vývěskami. **Mechanické vývěsky proto nejsou informačním systémem podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb.**

Smlouva o provozování NIS byla uzavřena před účinností vyhlášky č. 76/2017 Sb., takže z ní Úřad nemůže dovozovat, že zde použitý výraz „informační systém“ má význam odpovídající § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. proto, že smluvní strany označí různé mechanické nosiče legislativní zkratkou. Právní jednání musí být posuzováno podle svého obsahu.

Jelikož mechanické nástěnky nepředstavují IT elektronický systém, režim zařízení služeb podle § 23d zákona o dráhách se na ně nevztahuje. Úřad napadeným rozhodnutím omezil vlastnické právo obviněné v rozporu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod, když jí uložil povinnost tyto nosiče nabízet k užití všem dopravcům, a to za regulovanou cenu.

Stanovisko rozkladového orgánu

K námitce obviněné, že se „informačním systémem“ rozumí pouze IT elektronický systém zpracovávající určitá data v reálném čase, rozkladový orgán uvádí, že povinnost poskytovat informace vychází z § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, a dále z čl. 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě.

Informace jsou cestujícím poskytovány různými způsoby, v závislosti na vybavení jednotlivých stanic. Některé informace poskytují dopravci prostřednictvím internetových stránek, což je plně v kompetenci a technických možnostech dopravce. Není zde třeba žádná regulace ze strany úřadů.

Informace je však nutno poskytovat i přímo v železničních stanicích. Informační systémy pro veřejnost popisuje podrobně § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Podle jeho odstavce 1 je zřejmé, že informace musí být informačními systémy poskytovány ve všech stanicích a zastávkách, které ale nejsou elektronickými IT systémy vybaveny ve všech případech. Odstavec 4 citovaného ustanovení mimo jiné uvádí: „*Předvídané omezení drážní dopravy se oznamuje vývěskami umístěnými ve stanicích na přístupném místě nebo jiným vhodným způsobem.*“

Z uvedeného ustanovení je zřejmé, že k poskytování informací slouží různá zařízení včetně informačních vývěsek. Mezi informační zařízení patří především rozhlas, elektronické zobrazovače informací, tabule s uvedením příjezdů a odjezdů a také různé uzpůsobené nosiče například v podobě klapráků. Výraz informační systém pro cestující je nutno chápat jako souhrn všech možných způsobů poskytování informací cestujícím tak, jak je popsán v § 73 vyhlášky č. 173/1995 Sb. IT elektronický systém zpracovávající určitá data je pouze jednou z forem informačního systému pro cestující.

Například celostátní systém o jízdních řádech, na nějž obviněná odkazuje, je konkrétním informačním systémem vedeným Ministerstvem dopravy. Ten však neobsahuje veškeré informace, které je nutno na základě právních předpisů poskytovat cestujícím prostřednictvím zařízení služeb. Z užití pojmu informační systém nevyplývá, že by jeho významem byla právě jedna konkrétní aplikace. Rozkladovému orgánu není známo, že by existoval nějaký informační systém, který by obsahoval jednotně absolutní množinu veškerých informací poskytovaných cestujícím.

Z nastíněných důvodů je proto vyloučeno, že by se pojem informační systém vztahoval pouze na IT elektronický systém zpracovávající data v elektronické podobě.

K námitce obviněné, že smlouva o provozování NIS vznikla před účinností vyhlášky č. 76/2017 Sb. rozkladový orgán uvádí, že podle článku 1 odst. 1.1 smlouvy o provozování NIS jsou v železničních stanicích umístěny nosiče užívané za účelem informování cestující veřejnosti. I ze samotného článku 1.1 plyne, že NIS jsou z vůle jeho zřizovatele zřízeny a speciálně určeny k informování cestující veřejnosti. Při přijetí zákona č. 319/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, a po vydání vyhlášky č. 76/2017 Sb. již splňovaly podmínky definice zařízení služeb, a tím pádem je nutno je zařadit mezi zařízení služeb. Přestože samotný pojem nosič informačního systému v tehdejších právních předpisech zakotven nebyl, jeho funkce uvedená ve smlouvě o provozování NIS dokazuje, že se jedná o zařízení služeb.

K námitce omezení vlastnického práva rozkladový orgán konstatuje, že povinnost obviněné poskytnout přístup k NIS vyplývá ze zákona o dráhách, jehož § 23d odst. 4 Úřadu umožňuje na žádost toho, komu provozovatel zařízení služeb poskytnutí těchto služeb zcela nebo zčásti odepřel v rozporu se zákonem, uložit provozovateli zařízení služeb uzavřít s žadatelem smlouvu umožňující tyto služby poskytnout. Tím Úřad vlastnická práva nijak neomezuje nad rámec právních předpisů.

Námítky předložené obviněnou v čl. I. rozkladu nejsou důvodné.

2) Ve stanici Bílovice nad Svitavou RegioJet a.s. nezastavuje – bod II. rozkladu

Námítka obviněné

Obviněná uvádí, že NIS v žst. Bílovice nad Svitavou nespĺňují podmínku zařízení služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy, jelikož žádný z vlaků RegioJet a.s. v této železniční stanici nezastavuje pro výstup nebo nástup cestujících. V případě RegioJet a.s. by se tedy nejednalo o služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy. RegioJet a.s. proto není oprávněna se přístupem k provozní součásti této železniční stanice jakožto zařízení služeb domáhat.

Stanovisko rozkladového orgánu

Rozkladový orgán připouští, že slovo bezprostředně je třeba vyložit. Podle názoru rozkladového orgánu stanici Bílovice nad Svitavou užívají i cestující, kteří následně přestupují do vlaků např. dálkové dopravy. Informace uvedená v NIS pro ně může být potřebná.

Jak vyplývá z dokumentace ze státního dozoru sama obviněná na NIS (kód stojanu 42712) nabízela služby, které bezprostředně se zastavováním ve stanici Bílovice nad Svitavou nesouvisí. Jedná se např. o Vlak+ Zoo Praha. Podle názoru rozkladového orgánu mohou NIS ve stanici Bílovice nad Svitavou bezprostředně sloužit i pro provozování drážní dopravy takových dopravců, kteří v této stanici nezastavují.

Provozovatel zařízení služeb by měl zastavování či nezastavování vlaků dopravce v příslušné stanici zohlednit při vypracování nediskriminačních a objektivních kritérií přednosti pro přidělování kapacity ve smyslu čl. 11 nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou. Taková pravidla však obviněná nevypracovala. Jejich nevypracování nemůže být přičteno k tíži RegioJet a.s.

Ustanovení § 23d odst. 1 zákona o dráhách navíc neopravňuje provozovatele zařízení služeb posuzovat, zda je dopravce legitimován takové služby požadovat. Naopak požaduje poskytování těchto služeb nediskriminačním způsobem.

Námítka předložená obviněnou v čl. II. rozkladu není důvodná.

3) Využití kapacity a navržení alternativ – body III. a IV. rozkladu

Námítky obviněné

Úřad ve sporném řízení ani v napadeném rozhodnutí neprokázal, že 100 % kapacity NIS nebylo poskytnuto jinému dopravci.

Zákon o dráhách v § 23d odst. 3 písm. b) bod 1. umožňuje provozovateli zařízení služeb odeprít dopravci poskytnutí služeb, „nemůže-li poskytnout tyto služby, byť jen v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase, z důvodu naplnění provozního objemu zařízení služeb“. Přestože obviněná nepovažuje NIS za zařízení služeb podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., upozornila RegioJet a.s., že 100 % kapacity NIS bylo obviněnou jako jejich provozovatelkou poskytnuto obviněné jako dopravkyni.

Tato kapacita byla přidělena smlouvou o provozování NIS před účinností zákona č. 319/2016 Sb., vyhlášky č. 76/2017 Sb. a nařízení Komise (EU) 2017/2177. Tato smlouva tedy nemůže být smlouvou o přidělení kapacity podle § 23d zákona o dráhách, resp. podle nařízení Komise (EU) 2017/2177, jelikož byla uzavřena před účinností těchto předpisů, a po nabytí účinnosti těchto předpisů není důvod přidělovat kapacitu znovu.

Práva přístupu udělená obviněnou jako provozovatelkou NIS obviněné jako dopravkyni zůstávají platná a účinná i po nabytí účinnosti zákona č. 319/2016 Sb., resp. nařízení Komise (EU) 2017/2177, jelikož žádný z uvedených právních předpisů neobsahuje přechodná ustanovení, která by rušila či omezovala dobu platnosti právních jednání týkajících se zařízení služeb, uzavřených před účinností těchto právních předpisů. Právo užívat zařízení služeb na základě právního jednání uzavřeného před účinností nařízení Komise (EU) 2017/2177 se účinností tohoto nařízení stává automaticky a bez dalšího již uděleným právem přístupu ve smyslu čl. 10 odst. 1 tohoto nařízení.

To vyplývá např. právě z čl. 10 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2017/2177, kde se rozlišují pojmy „(již přidělená) kapacita zařízení služeb“ a „již udělená práva přístupu“. Slova „práva přístupu“ pak užívá uvedené nařízení i v bodě 17 preambule, v čl. 9 odst. 7 a 8 a v čl. 13 odst. 6. Pojem „kapacita zařízení služeb“ se vztahuje jen na kapacitu přidělenou podle nařízení Komise (EU) 2017/2177, pojem „práva přístupu“ se vztahuje jak na kapacitu zařízení služeb, tak současně na práva umožňující užívat zařízení služeb vzniklá před účinností nařízení Komise (EU) 2017/2177.

V době vydání napadeného rozhodnutí tedy bylo 100 % kapacity dotčených mechanických nosičů informací přiděleno v souladu s legislativou a obviněná byla oprávněna odmítnout RegioJet a.s. podle § 23d odst. 3 písm. b) bod 1. zákona o dráhách. I kdyby NIS byly zařízením služeb, Úřad nebyl oprávněn ve sporném řízení postupovat podle § 23d odst. 4 zákona o dráhách a nařídit obviněné uvolnit část NIS ve prospěch RegioJet a.s., jelikož obviněná odeprěla RegioJet a.s. přístup v souladu se zákonem o dráhách.

Zákon o dráhách v § 23d odst. 3 písm. a) umožňuje provozovateli zařízení služeb odeprít dopravci poskytnutí služeb, „může-li být dopravci stejná služba poskytnuta v jiném zařízení služeb“. Úřad v rozporu s čl. 14 odrážka čtvrtá nařízení Komise (EU) 2017/2177 nezohlednil dostupnost přijatelných alternativ jak současně adekvátně vyhovět potřebám obviněné v postavení dopravce i RegioJet a.s. V obou dotčených stanicích provozuje NIS rovněž Správa železnic. Na tyto NIS mohl Úřad RegioJet a.s. odkázat. Jelikož Správa železnic není dopravcem, měla být ve prospěch společnosti RegioJet a.s. odebrána kapacita nosičů Správy železnic, nikoliv obviněné.

Obviněná zde odkazuje na zamítnutí žádosti, ve kterém navrhla, aby se RegioJet a.s. obrátila na Správu železnic se žádostí o umožnění instalace vlastních NIS v předmětných stanicích, což by jí nepřineslo žádné podstatné náklady. Obviněná tedy v souladu s čl. 10 odst. 3 odrážka třetí nařízení Komise (EU) 2017/2177 navrhla možnost přístupu k zařízení služeb z vlastních zdrojů. Dále navrhla jako alternativu užití NIS provozovaných Správou železnic.

RegioJet a.s. na toto nereagovala, z čehož obviněná dovodila, že Správa železnic RegioJet a.s. vyhověla nebo zájem RegioJet a.s. pomínil. Podle názoru obviněné tedy RegioJet a.s. odmítla posoudit uvedené alternativy podle čl. 12 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177 a obrátila se v rozporu s čl. 13 odst. 1 téhož nařízení přímo na Úřad. Úřad neměl vydat ve sporném řízení rozhodnutí ve prospěch RegioJet a.s., jelikož ta dosud v rozporu s nařízením Komise (EU) 2017/2177 nevyčerpala alternativy, které jí obviněná nabídla.

Stanovisko rozkladového orgánu

Podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. g) zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 – tj. před účinností zákona č. 319/2016 Sb., resp. nařízení Komise (EU) 2017/2177 – byl provozovatel dráhy povinen zajistit dopravcům přístup ke službám poskytovaným provozovatelem dráhy způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců. Jejich rozsah stanovovala tehdy účinná vyhláška č. 351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci.

Zákon o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 neznal pojem přidělování kapacity zařízení služeb. Jak vyplývá z § 2 písm. a) vyhlášky č. 351/2004 Sb., provozovatel dráhy byl povinen zajistit přístup k dopravní cestě dráhy a v železničních stanicích poskytovat služby spojené s přepravou osob. Z uvedeného vyplývá, že do 31. 3. 2017 nebylo možné přidělit kapacitu zařízení služeb, jelikož takový pojem zákon o dráhách neznal.

Ke službám bylo možno poskytnout přístup pouze v rozsahu odpovídajícímu přidělené kapacitě dopravní cesty (nyní kapacita dráhy). Tu však bylo možno podle tehdejšího § 34e odst. 1 zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017 přidělit pouze na dobu platnosti jízdního řádu. Pokud by měla obviněná uzavřenu rámcovou smlouvu podle § 34e odst. 7 zákona o dráhách ve znění účinném do 31. 3. 2017, bylo by stejně nutno pro každý jízdní řád podávat žádosti o přidělení kapacity. To vyplývá např. z kapitoly 2.3.1 Rámcová smlouva Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2017 a pro jízdní řád 2017, účinné od 1. 12. 2015, ve znění rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUCR-14040/16/Kj a DUCR-69331/16/Kj, změny č. 1/2016 účinné od 9. 12. 2016, a změny č. 2/2017 účinné od 1. 4. 2017. V ní se uvádí, že *pro přidělení kapacity dráhy na období přesahující platnost jednoho ročního jízdního řádu je povinností žadatele podat řádnou žádost o přidělení kapacity dráhy 8 měsíců předem dnem platnosti následujícího ročního jízdního řádu.*

Rozkladový orgán dále nesouhlasí s výkladem pojmů „přidělená kapacita zařízení služeb“ a „udělená práva přístupu“, jak je uvádí obviněná. Pojem „práva přístupu“ je zmíněn již v bodě 1 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177. Podle tohoto bodu je právo přístupu obecně jedním ze základních pravidel směrnice 2012/34/EU týkající se přístupu k zařízením služeb a využívání služeb poskytovaných v těchto zařízeních. Právo přístupu se vztahuje na všechna zařízení služeb a nikoli pouze na ta zařízení, u kterých nebyl přístup znemožněn přidělením kapacity na neomezenou dobu před účinností tohoto nařízení.

Výklad použitý obviněnou, že pojem „práva přístupu“ se vztahuje jak na kapacitu zařízení služeb, tak současně na práva umožňující užívat zařízení služeb vzniklá před účinností nařízení Komise (EU) 2017/2177 je v nesouladu např. s bodem 14 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177. Zde se hovoří o rozporu žádosti s jinou žádostí nebo již přidělenou kapacitou. Podle výkladu obviněné by však mohlo také docházet k rozporu s právy přístupu přidělenými před účinností tohoto nařízení. Takovouto skutečnost by musel zákonodárce do nařízení zahrnout. Totéž vyplývá z článku 10, podle kterého se koordinací řeší pouze rozpor s jinou žádostí nebo již přidělenou kapacitou zařízení služeb a nikoliv rozpor s právy přístupu přidělenými před účinností tohoto nařízení. Obdobné platí u článku 14, kde se řeší stížnosti s ohledem na celkový objem kapacity zařízení služeb již přidělený ostatním dotčeným uživatelům a nikoliv s ohledem také na práva přístupu přidělená před účinností tohoto nařízení. Z těchto článků vyplývá, že výklad obviněné není správný.

Přístup ke službám bylo možno poskytnout pouze v rozsahu odpovídajícím přidělené kapacitě dopravní cesty, a to maximálně na dobu platnosti jízdního řádu.

Podle článku 12 odst. 2 a 3 nařízení Komise (EU) 2017/2177 existenci přijatelných alternativ posuzují společně provozovatel zařízení služeb a žadatel, a to až v případě, kdy žádosti nelze vyhovět. V tomto případě žádosti z hlediska kapacity bylo možno vyhovět, protože obviněná kapacitu přidělila pro vlastní potřeby nezákonným způsobem.

Podle čl. 10 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177 provozovatelé zařízení služeb nesmí zamítnout žádosti o přístup ke svým zařízením služeb, ani uvádět žadateli přijatelné alternativy, je-li kapacita, která odpovídá potřebám žadatele, dostupná v jejich zařízení. Vzhledem k tomu, že si obviněná přidělila kapacitu v rozporu s nařízením Komise (EU) 2017/2177, nelze považovat kapacitu v jejích NIS za nedostupnou. Obviněná se dále v rozporu s článkem 10 odst. 1 téhož nařízení nepokusila zajistit nejlepší možné uspokojení všech žádostí pomocí diskuze a koordinace.

Ve sporném řízení Úřad doložil, že NIS vlastněné a provozované Správou železnic slouží ve většině případů k poskytování informací pro všechny dopravce, například o omezení provozování dráhy (výlukách). Správa železnic takovéto informace poskytuje nad rámec svých zákonných povinností. Pokud by tato služba přestala být poskytována, bylo by to v neprospěch všech dopravců, zejména však obviněné.

Možnost poskytnout NIS provozovaných Správou železnic je třeba posoudit s ohledem na výše zmíněný bod 17 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177, podle kterého by měl provozovatel zařízení služeb zavést opatření s cílem optimalizovat využívání zařízení služeb. Pokud by NIS provozovaný Správou železnic byl poskytnut RegioJet a.s., pak by Správa železnic nemohla poskytovat informace o výlukách. Tyto informace by pak musel každý dopravce poskytovat sám. Takovéto poskytování informací by bylo obtížné koordinovat a docházelo by k poskytování stejných informací více dopravci současně. Ani z tohoto důvodu nelze NIS Správy železnic považovat za přijatelnou alternativu.

K možnosti umístění vlastního NIS rozkladový orgán uvádí, že v registru smluv takové dohody o umístění NIS jiných dopravců – RegioJet a.s. a Leo Express a.s. (nyní Leo Express Global a.s.), IČO 29016002, se sídlem Řehořova 908/4, Žižkov, 130 00 Praha 3 – v železničních stanicích Správy železnic existují, ovšem za cenu podle velikosti žst. od 408 Kč za rok bez DPH do 2 517 Kč za rok bez DPH. Umístění NIS za stejných podmínek, jaké jsou uvedeny ve smlouvě o provozování NIS, Správa železnic nenabízí.

Rozkladový orgán dále uvádí, že jak vyplývá z bodu 17 preambule nařízení Komise (EU) 2017/2177, toto nařízení **nepředpokládá** prvotně řešit souběh žádostí či nedostatek kapacity **zřizováním nových** zařízení služeb, ale opatřeními s cílem optimalizovat jejich využívání. V případě zamítnutí žádosti obviněnou nešlo o posuzování alternativ podle čl. 12 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2177.

Dle názoru rozkladového orgánu nesprávně postupovala obviněná, která měla žádosti přednostně vyhovět.

Ani námitky uvedené obviněnou v čl. III. a IV. rozkladu nejsou důvodné.

IV. Závěr

- 1) Obviněná navrhla, aby rozkladový orgán napadené rozhodnutí zrušil a řízení o přestupku zastavil.
- 2) Rozkladová komise Úřadu na zasedání konaném dne 14. 6. 2023 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu místopředsedovi návrh na rozhodnutí, a to rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit. Rozkladový orgán přezkoumal napadené rozhodnutí podle § 98 zákona o odpovědnosti za přestupky v plném rozsahu a s návrhem rozkladové komise se ztotožnil.
- 3) Rozkladový orgán uzavřel, že napadené rozhodnutí bylo vydáno v souladu s právními předpisy, a je tedy zákonné. Úřad prokázal, že obviněná přestupek spáchala. Úřad postupoval v souladu zejména se zákonem o odpovědnosti za přestupky, správním řádem a zákonem o dráhách. Současně shledal, že nenastaly podmínky pro zrušení či změnu napadeného rozhodnutí.
- 4) Vzhledem k výše uvedenému místopředseda Úřadu rozhodl výrokem, kterým rozklad zamítl a napadené rozhodnutí potvrdil.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Miloslav Kothera
místopředseda Úřadu

Rozdělovník

České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČO:70994226