



Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře
Myslíkova 171/31
110 00 Praha 1
www.updi.cz

sp. zn: UPDI-RPD0001/17

oprávněná úřední osoba: Mgr. Andrea Zemanská

č. j.: UPDI-1806/18-OPDI-SPR/ZA

V Praze dne 19. června 2018

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „ÚPDI“) příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), rozhodl ve věci účastníků řízení Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 a Českých drah, a.s., IČ: 70994226, se sídlem: Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, o návrhu na posouzení souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách podle § 34e zákona o dráhách takto:

1.

Kapitola 5.2 Minimální přístupový balíček písm. e) Změny č. 1 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018 č.j. 13292/2017-SŽDC-GR-O12, vydaného Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, IČ: 70994234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále jen „SŽDC“), je v rozporu s § 23d odst. 1 zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 5.2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018 vydaného SŽDC, ve znění pozdějších změn v uvedeném rozsahu použít.

2.

Kapitola 5.3.1.1 Provozování součástí železničních stanic Změny č. 1 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018 č. j. 13292/2017-SŽDC-GR-O12 vydaného SŽDC, v části textu „Ostatní provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice, nespádající pod definici uvedenou v předchozím odstavci, poskytuje SŽDC dopravcům drážní dopravy k užívání na základě jejich žádosti tehdy, je-li to vzhledem k okolnostem účelné a možné a současně je-li splněn požadavek hospodárnosti nakládání s prostředky a majetkem, ke kterému má SŽDC právo hospodaření. Provozní součásti zařízení služeb dle předešlé věty není SŽDC povinna dopravcům poskytovat...“ je v rozporu s § 23d odst. 3 zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 5.3.1.1 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018 vydaného SŽDC, ve znění pozdějších změn v uvedeném rozsahu použít.

3.

Kapitola 5.3.1.4 Odstavné koleje Změny č. 1 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018 č. j. 13292/2017-SŽDC-GR-O12 vydané SŽDC je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. l) a v rozporu s § 23d zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 5.3.1.4 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu

jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018 vydaného SŽDC, ve znění pozdějších změn v uvedeném rozsahu použít.

Odůvodnění:

České dráhy a.s. podaly ÚPDI návrh na přezkoumání souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách (dále jen „ČD“ a „žádost ČD“). ÚPDI o žádosti ČD rozhodl a vydal dne 20. září 2017 pod č. j. UPDI-1204/17-OPDI-SPR/VE rozhodnutí (dále jen „rozhodnutí I. stupně“). Na základě rozkladů podaných ČD a SŽDC vydal ÚPDI dne 5. března 2018 rozhodnutí č. j. UPDI-0542/18-UPDI/KE, kterým mimo jiné zrušil rozhodnutí I. stupně v části týkající se kapitoly 5.2 Minimální přístupový balíček písm. e) Změny č. 1 Prohlášení o dráze celostátní a regionální **platného pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018** č.j. 13292/2017-SŽDC-GŘ-O12 vydané SŽDC (dále jen „kapitola 5.2 písm. e“) a „Změna č. 1 Prohlášení“), Kapitoly 5.3.1.1 Provozování součástí železničních stanic Změny č. 1 Prohlášení (dále jen „kapitola 5.3.1.1“) a kapitoly 5.3.1.4 Odstavné koleje Změny č. 1 Prohlášení (dále jen „kapitola 5.3.1.4“) a věc v uvedeném rozsahu vrátil k novému projednání. ÚPDI v rámci nového projednání zohlednil výsledky vykonaného státního dozoru a dopisem č.j. UPDI-1257/18-OPDI-SPR/ZA z 11. května 2018 oznámil všem účastníkům ukončení dokazování.

Podle § 34e odst. 1 zákona o dráhách rozhoduje ÚPDI na návrh žadatele o přidělení kapacity dráhy nebo z moci úřední, zda některá z částí zveřejněného prohlášení o dráze není v rozporu se zákonem o dráhách.

Kapitola 5.2 písm. e) Minimální přístupový balíček

Podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách provozovatel zařízení služeb poskytuje dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Cena za služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nesmí být diskriminační; jde-li o dodávky trakční elektrické energie, zohlední provozovatel zařízení služeb při návrhu ceny rovněž způsob provozování drážní dopravy, zejména rychlost jízdy a četnost zastavení drážních vozidel.

V kapitole 5.2 písm. e) Změny č. 1 Prohlášení je uvedeno, že provozovatel dráhy na dráze celostátní a regionální zajistí dopravci přístup ke službám souvisejícím s použitím dráhy a provozem drážního vozidla v rozsahu poskytování audiovizuálních informací cestujícím v rozsahu stanoveném provozovatelem dráhy zákonem o dráhách, jeho prováděcími vyhláškami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy.

Námítky a vyjádření ČD

ČD napadají kapitolu 5.2 písm. e) s tím, že audiovizuální informace cestujícím se poskytují pomocí zařízení, která spadají pod § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (dále jen „vyhláška č. 76/2017 Sb.“), resp. spadají pod odstavec 2 písm. a) Přílohy II. Směrnice evropského parlamentu a rady EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“). Nejedná se tedy o součást minimálního přístupového balíčku ve smyslu § 2 uvedené vyhlášky, resp. odstavce 1 Přílohy II. uvedené směrnice. Předmětná úprava by tedy měla být zařazena do kapitoly 5.3.

ČD blíže rozdělují informace pro cestující do následujících skupin:

- i. Informace o možnosti užití jím poskytovaných služeb v režimu dle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. (řazení vlaku, služby poskytované ve vlaku, výluky na straně dopravce apod.)
- ii. Informace, které se sdělují s ohledem na provozování dráhy, které nevyvolávají a priori komerční zájem dopravce. Potřebu jejich sdělení obecně nevyvolává sám dopravce (např. informace o průjezdu nákladního vlaku u hrany nástupiště, o zpoždění osobních vlaků nezpůsobené osobním dopravcem, výluky na straně provozovatele dráhy). Poskytování těchto informací proto spadá pod odst. 7 přílohy vyhlášky č. 76/2017 Sb., jelikož tak je možné cenu za ně inkasovat i od nákladních

dopraců a současně tato cena reflektuje jen ekonomicky oprávněné náklady, nikoliv i přiměřený zisk.

- iii. informace, poskytované z důvodů na straně provozovatele osobní stanice, jako je např. upozornění na zákaz kouření, na opravy staniční budovy, které by měl hradit provozovatel stanice.
- iv. informace, jejichž poskytování požadují jiné osoby než dopravce, provozovatel dráhy nebo provozovatel osobní stanice, např. reklamní informace, které nepodléhají cenové regulaci.
- v. informace poskytované ve veřejném zájmu (např. vyklizení prostor stanice návazně na oznámení uložení nástražného výbušného systému).

ČD požadují, aby ÚPDI vymezil, které z informací provozovatel osobní železniční stanice sděluje cestujícím jako službu dopravcům, a které jako službu provozovateli dráhy. Služba provozovatele osobní stanice poskytovaná provozovateli dráhy totiž nemá charakter služby dle § 23d odst. 1 zákona o dráhách.

Námítky a vyjádření SŽDC

SŽDC namítá, že ČD napadají kapitolu 5.2 písm. e), neuvedly však konkrétně, se kterým ustanovením zákona o dráhách je v rozporu. SŽDC požaduje doplnění, aby se k věci mohla vyjádřit. ČD dle názoru SŽDC evidentně nezohlednily text přílohy vyhlášky č. 76/2017 Sb., bod 7 ve znění: „sdělovacího zařízení pro přenos informací obsahujícího přenosové cesty, zařízení koncová, spojovací, přenosová, zapojená do samostatných okruhů nebo telefonní, dálkopisné, datové a rádiové sítě, zařízení rozhlasová a dále zařízení hodinová, informační, průmyslové televize a požární signalizace“. SŽDC upozorňuje, že se ČD odkazují na ustanovení § 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb. a používají termín „minimální přístupový balíček“, zatímco vyhláška č. 76/2017 Sb. definuje pouze minimální rozsah služeb. SŽDC z podání dovozuje, že ČD - dopravce - nechce mít tyto služby v rámci základního přístupového balíku, ale dožaduje se výslovně toho, aby za tyto služby platil zvlášť, coby za zařízení služeb. Uvedené sice dle SŽDC není zcela v zájmu dopravců a nepochybně to přinese vyšší ekonomický zisk SŽDC, a to k tíži dopravců. SŽDC se domnívá, že nepochybně, případnou změnu ještě zváží. SŽDC je přesvědčena, že předmětné ustanovení není v rozporu se zákonem o dráhách, a proto je námitka ČD zcela bezpředmětná. SŽDC uvádí, že její výklad kapitoly 5.2 písm. e) je pro dopravce výhodnější. SŽDC náklady na informační systémy nezahrnuje do ceny za užití dopravní cesty.

SŽDC rozděluje svým vnitřním předpisem Směrnice SŽDC č. 100 pro poskytování informací cestujícím ve stanicích prostřednictvím provozovatele dráhy ze dne 5. září 2016, č. j. 35662/2016-SŽDC-O12 (dále jen „směrnice SŽDC č. 100“) informace podávané cestujícím do pěti kategorií a to na základní, operativní, doplňkové, ostatní a reklamní (<http://provoz.szdc.cz/Portal/ViewDirective.aspx?oid=1161014>). První dvě kategorie obsahují informace, které mají být poskytovány cestujícím v souladu s ustanovením vyhlášky č.173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“). Z ostatních předpisů, např. vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (dále jen „vyhláška č. 175/2000 Sb.“), nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále jen „Nařízení (ES) č. 1371/2007“), lze dovodit, že i v těchto případech je informační povinnost na dopravci. Zbylé tři skupiny informací jsou pak buď čistě komerční informace dopravců, které nejsou konkrétně legislativou v audiovizuální formě vyžadovány, nebo pokyny pro zajištění bezpečnosti a pořádku v železničních stanicích (reklamní hlášení, výzvy Policie ČR, služební hlášení).

SŽDC uvádí, že zřejmě největší (co do četnosti) skupinu tvoří hlášení vyvolaná potřebou informovat cestující veřejnost o nálezitostech, řádnostech a mimořádnostech provozu. V tomto případě půjde dle rozhodnutí orgánu 1. stupně o službu poskytovanou prostřednictvím provozních součástí zařízení služeb. SŽDC připomíná, že dle zákona o dráhách jsou služby poskytované provozovatelem dráhy prostřednictvím zařízení služeb poskytovány dopravcům. Rozhodující je zde vztah dopravce a cestující a povinnosti z tohoto vztahu plynoucí jdou výhradně jen za dopravcem. Vztah dopravce - cestující je dvoustranný, čemuž musí odpovídat i vzájemné plnění. Je více než zřejmé, že odpovědnost dopravce je nepřenositelná.

Posouzení souladu kapitoly 5.2 písm. e) se zákonem o dráhách

Zákon o dráhách nestanoví provozovateli dráhy rozsah, v němž by měl provozovatel dráhy cestujícím audiovizuální informace poskytovat. Do kategorie poskytování audiovizuálních informací by bylo možné zahrnout udělování pokynů osobám nacházejícím se v obvodu dráhy ve smyslu § 22 odst. 3 písm. b) zákona o dráhách (dávat osobám nacházejícím se v obvodu dráhy pokyny k zajištění jejich bezpečnosti, bezpečnosti jiných osob a pokyny k ochraně majetku a veřejného pořádku a k zabránění možného rušení nebo ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy na dráze), pokud by zmíněnými osobami byli zrovna cestující. Určité minimální požadavky na poskytování informací stanoví v § 73 vyhláška 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů. Není však stanoveno, kdo je povinen tyto informace cestujícím poskytnout. V žádném případě není uložena povinnost poskytovat informace provozovateli dráhy. Dalším předpisem, zabývajícím se poskytováním informací cestujícím, je vyhláška č. 175/2000 Sb., která zejména v § 14 ukládá povinnost poskytovat cestujícímu informace v zájmu řádné péče o cestující při poskytování přepravních služeb dopravci. V tom, že povinnost poskytovat informace cestujícím je povinností dopravce a nikoliv provozovatele dráhy, se ÚPDI se SŽDC shoduje. Zákon o dráhách, ani jeho prováděcí vyhlášky, nestanoví provozovateli dráhy rozsah poskytování audiovizuálních informací cestujícím. SŽDC se v kapitole 5.2 písm. e) tedy zavazuje pouze k dodržování vnitřního předpisu své Směrnice SŽDC č. 100.

Podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách je železniční stanice zařízením služeb. Poskytování audiovizuálních informací cestujícím (v prostoru železniční stanice) je nepochybně provozováním zařízení služeb „informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů“. Zařízení služeb je podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. provozní součástí železniční stanice. Takové zařízení provozuje dle § 23d odst. 1 zákona o dráhách provozovatel zařízení služeb jako služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy. Použití informačního zařízení pro cestující naopak není poskytnutí služby dle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách, které poskytuje provozovatel dráhy v rámci využití přidělené kapacity a jejíž minimální rozsah a obsah stanoví § 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb. I pokud by tomu tak hypoteticky bylo, pak by podmínky pro použití informačního zařízení byly podmínkami užití dráhy dle § 33 odst. 3 písm. b) zákona o dráhách. Tyto podmínky by musely být uvedeny přímo v prohlášení o dráze, nikoliv pouze v předpise vydaném a zveřejněném SŽDC na jejích internetových stránkách. Takové zveřejňování údajů § 33 odst. 6 ve spojitosti s odst. 3 písm. b) zákona o dráhách neumožňuje, i z tohoto důvodu je kapitola 5.2 písm. e) v rozporu s § 33 odst. 3 písm. b) zákona o dráhách. Výčet zařízení služeb je uveden v kapitole 5.3, kde jsou zařazeny i provozní součásti železničních stanic ve smyslu § 3 odst. 1 písmeno a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. a kam by patřila i informace o poskytování audiovizuálních informací cestujícím. Poskytování audiovizuálních informací cestujícím prostřednictvím „informačních systémů pro cestující“, tedy prostřednictvím zařízení služeb jako provozní součástí železniční stanice je v rozporu s § 23d odst. 1 a v rozporu s § 23 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách zařazeno do kapitoly 5.2 jako služba související s použitím dráhy a provozem drážního vozidla, přestože jde o službu bezprostředně související s provozováním drážní dopravy.

ÚPDI též prověřoval, zda je kapitola 5.2 písm. e) v souladu se zákonem o dráhách, vzhledem k tomu, že podle § 23 odst. 1 zákona o dráhách provozovatel dráhy celostátní nebo regionální, anebo veřejně přístupné vlečky, je kromě povinností uvedených v § 22 odst. 1 a 2 zákona o dráhách povinen umožnit dopravcům **využití přidělené kapacity dráhy**, a to **alespoň** poskytnutím služeb souvisejících s užitím dráhy a služeb souvisejících s provozem drážních vozidel na dráze. Otázkou je, zda je provozovatel dráhy oprávněn umožnit dopravci využití přidělené kapacity navíc i jinými službami, aniž by došlo k porušení zákona o dráhách. ÚPDI přitom vychází z definice kapacity dráhy uvedené v § 2 odst. 10 a 11 zákona o dráhách, podle něhož se rozumí kapacitou dráhy její využitelná průjezdnost umožňující rozvržení požadovaných tras vlaků na určitém úseku dráhy v určitém období a přidělením kapacity dráhy se rozumí jednání umožňující využití takového dílu z celkové kapacity dráhy, kterého je zapotřebí pro požadovanou

trasu vlaku. Je-li kapacitou průjezdnost dráhy, pak je její využívání pouze jízda vlaku, nikoliv poskytování audiovizuálních služeb.

Podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách je železniční stanice zařízením služeb, tudíž i provozní součástí železniční stanice jsou zařízeními služeb. Prostřednictvím zařízení služeb poskytuje provozovatel zařízení služeb dopravcům služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy. Provozovatel dráhy je podle § 22 zákona o dráhách povinen provozovat dráhu (nikoliv služby), přičemž provozováním dráhy jsou dle § 2 odst. 3 zákona o dráhách činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Z uvedeného vyplývá, že provozovatel dráhy nemůže na základě § 23 odst. 1 písmeno a) zákona o dráhách dopravcům poskytnout služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy, protože provozuje dráhu a nikoliv zařízení služeb. A to ani v případě, že SŽDC plní funkci provozovatele dráhy i provozovatele služeb současně.

Na základě výše uvedeného ÚPDI zaujal stanovisko, že § 23 odst. 1 zákona o dráhách takové rozšíření rozsahu nabízených služeb o poskytování informací cestujícím ve prospěch dopravců, bez ohledu na to, zda jsou zakalkulovány do ceny za použití dopravní cesty, či nikoliv, nedovoluje.

Pokud SŽDC nezahrnuje náklady na informační systémy do ceny za použití dopravní cesty, není to samo o sobě důvodem pro to, aby tyto služby převedla do základního balíčku. Nezákonost nesprávného zařazení je uvedena výše. Pokud některé z těchto služeb poskytuje SŽDC bezúplatně, je možné krýt jejich náklady ze státního fondu dopravní infrastruktury v souladu s § 2 odst. 1 písm. b) zákona č. 104/2000 Sb., o státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o SFDI“). Ten dovoluje použít prostředky tohoto fondu k opravám, údržbě nebo provozování jak celostátních či regionálních drah, tak zařízení služeb. Takže ani přesunutím provozování do kategorie provozovaných služeb nemusí dojít k navýšení ceny pro dopravce, jak namítá SŽDC.

Naopak, pokud tyto služby nebudou v rámci základního přístupového balíku, ale budou se platit jako zařízení služeb zvlášť, ÚPDI upozorňuje, že ceny za obě služby jsou regulovány formou věcného usměrňování. Jelikož dojde ke snížení nákladů základního přístupového balíku, jak sama SŽDC uvádí, bude SŽDC povinna ceny úměrně upravit a uvést do souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o cenách“) a do souladu s příslušným cenovým rozhodnutím, vydaným podle § 10a zákona o cenách [v době vydání tohoto rozhodnutí byl účinný výměr Ministerstva financí č. 01/2018 ze dne 28. listopadu 2017, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami ve znění pozdějších změn (dále jen „účinný výměr MF“)]. Případnou úsporu na dotacích může použít jinde v souladu se zákonem o SFDI. Navíc ÚPDI v tomto rozhodnutí nestanovuje výši cen za použití příslušné služby.

Dále se ÚPDI neztotožnil s tvrzením SŽDC, že služby poskytuje jako součást základního balíčku a tedy bezúplatně. To se totiž netýká služeb ve smyslu směrnice SŽDC č. 100 doplňkových (služby ostatní nejsou povinnou součástí prohlášení o dráze a nejsou předmětem tohoto správního řízení). Podle článku 3.6 směrnice SŽDC č. 100 jsou doplňkové informace zpoplatněny. SŽDC tedy provozuje za úplatu zařízení služeb informační systémy pro cestující ve smyslu § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky 76/2017 Sb. tím, že poskytuje cestujícím informace o službách dopravců. Informace však v prohlášení o dráze v rozporu s § 33 odst. 3 písm. l) zákona o dráhách chybí.

ÚPDI se ztotožňuje s tvrzením ČD, že tyto služby spadají pod odstavec 2 písm. a) Přílohy II. směrnice 2012/34/EU, a že se tedy nejedná o součást minimálního přístupového balíčku ve smyslu odstavce 1 Přílohy II směrnice 2012/34/EU. Rozpor s § 2 respektive § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., kterými se provádějí § 23 odst. 1 písm. a) a § 23d odst. 1 zákona o dráhách příslušným zněním vyhlášky je ve své podstatě rozporem i s příslušným ustanovením zákona, jak bylo zdůvodněno výše. Z podání ČD jednoznačně vyplývá, v čem spatřuje rozpor s prováděcí vyhláškou, tedy i se zákonem, který tato vyhláška provádí.

ÚPDI nesouhlasí s tvrzením SŽDC, že je třeba zohlednit text přílohy vyhlášky č. 76/2017 Sb., bod 7 ve znění: „sdělovacího zařízení pro přenos informací obsahujícího přenosové cesty, zařízení koncová, spojovací, přenosová, zapojená do samostatných okruhů nebo telefonní, dálkopisné, datové a rádiové sítě, zařízení rozhlasová a dále zařízení hodinová, informační, průmyslové televize a požární signalizace,“. Uvedený bod je nesporně výčtem sdělovacích zařízení provozovatele dráhy, které je dopravce oprávněn použít za účelem komunikace a výměny informací mezi dopravcem a provozovatelem dráhy. Tato zařízení slouží např. k poskytování služebních informací (výzva nebo sdělení pro provozovatele dráhy, dopravce apod.) ve smyslu bodu 3.6 směrnice SŽDC č. 100. Účelem těchto zařízení, která jsou součástí dráhy, je zajistit provozování drážní dopravy. Tato zařízení nepoužívá provozovatel služeb k poskytování audiovizuálních informací cestujícím na základě požadavku dopravce. Účelem těchto zařízení není poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy. ÚPDI připouští, že v některých stanicích může fyzicky jedno zařízení plnit obě funkce.

ČD požadují zařazení poskytování informací do 5 kategorií podle jejich obsahu. Principiálně lze s ČD souhlasit s rozdělením informací na ty, které je dopravce povinen poskytovat nebo které chce poskytovat cestujícím a to na svoje náklady. Do této skupiny spadají informace dle odstavce i., částečně ii. V případě informací o zpoždění vlaku je vždy poskytování této informace povinností dopravce, bez ohledu na příčinu zpoždění. V tomto se ÚPDI shoduje s obsahem vyjádření SŽDC k rozkladu ČD. Další informace dle navrhovaného členění ČD mohou pak být i součástí řízení provozu, tedy dávání pokynů ve smyslu § 22 odst. 3 zákona o dráhách. Další kategorií je podávání informací mimo oblast práv a povinností stanovených zákonem o dráhách. Jedná se např. o reklamní informace dle bodu 3.8 směrnice SŽDC č. 100 respektive dle odstavce iv. rozkladu ČD. Pravidla pro jejich poskytování jsou pak mimo kompetence ÚPDI, náklady na ně nesmějí být započteny do cen za použití dráhy a použití služeb. ÚPDI se nedomnívá, že je nutné s ohledem na administrativní náklady informace rozčleňovat až na všech 5 kategorií, navrhovaných ČD.

Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl podle § 34e odst. 1 zákona o dráhách výrokem č. 1 tohoto rozhodnutí, že kapitola 5.2 písm. e) je v rozporu s § 23d odst. 1 zákona o dráhách.

Podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách stanovil ÚPDI přiměřenou lhůtu, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 5.2. písm. e) použít. ÚPDI při stanovení lhůty vzal v úvahu skutečnost, že opatření k uvedení do zákonného stavu jsou pouze administrativní povahy a uvedení kapitoly 5.2 písm. e) do souladu se zákonem o dráhách lze provést časově i věcně nenáročnou úpravou textu. Proto ÚPDI stanovil lhůtu přiměřenou předmětu, rozsahu i obsahu žádoucích změn v délce 30 dnů.

Přídělcem kapitoly 5.2 písm. e), která je v rozporu se zákonem o dráhách, nahradí částí novou, kterou zaznamená do prohlášení o dráze, a prohlášení o dráze opětovně zveřejní.

Kapitola 5.3.1.1 Provozování součástí železničních stanic

Podle § 23d odst. 3 zákona o dráhách provozovatel zařízení služeb poskytuje tyto služby bez zbytečného odkladu a v čase odpovídajícím jejich povaze a cíli. Provozovatel zařízení služeb smí poskytnutí těchto služeb odepřít jen tehdy,

- a) může-li být dopravci stejná služba poskytnuta v jiném zařízení služeb,
 1. aniž by tím bylo narušeno využití kapacity dráhy přidělené tomuto dopravci nebo by s tím bylo spojeno navýšení jeho nákladů, a
 2. provozovatel jiného zařízení služeb službu v požadovaném rozsahu poskytne,

nebo

- b) nemůže-li poskytnout tyto služby, byť jen v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase, z důvodu
 1. naplnění provozního objemu zařízení služeb, nebo
 2. rozporu požadavku na poskytnutí služby s technickými nebo provozními podmínkami poskytování služeb.

V kapitole 5.3.1.1 je kromě jiného uvedeno, že „SŽDC poskytuje dopravcům drážní dopravy služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy prostřednictvím zařízení služeb - železniční stanice a jejich provozních součástí v rozsahu stanoveném zvláštními právními předpisy (§ 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb.) Ostatní provozní součásti zařízení služeb - železniční stanice, nespádající pod definici uvedenou v předchozím odstavci, poskytuje SŽDC dopravcům drážní dopravy k užívání na základě jejich žádosti tehdy, je-li to vzhledem k okolnostem účelné a možné a současně je-li splněn požadavek hospodárnosti nakládání s prostředky a majetkem, ke kterému má SŽDC právo hospodaření. Provozní součásti zařízení služeb dle předešlé věty není SŽDC povinna dopravcům poskytovat (viz. § 3 odst. 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb.). Seznam železničních stanic, kde mohou být dopravcům osobní drážní dopravy poskytnuty k užívání ostatní provozní součásti zařízení služeb, seznam příslušných kontaktních osob SŽDC u kterých mohou dopravci drážní dopravy podat v případě svého zájmu žádosti o poskytnutí výše definovaných ostatních provozních součástí zařízení služeb, včetně souvisejícího ceníku s cenami za užívání těchto provozních součástí jsou zveřejněny na Portále provozování dráhy. S požadavky na využití ostatních budov, které nespravuje SŽDC, se obraťte přímo na vlastníka budovy. Kontakt na vlastníka budovy je uveden na konkrétní budově, popř. jej sdělí vlastník příslušné dráhy. Viz kapitola 1.1.4.“

Námítka a vyjádření ČD

ČD napadají kapitolu 5.3.1.1 a namítají, že § 3 odst. 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb. je nutno interpretovat ve světle jím prováděného zákona o dráhách, jmenovitě jeho § 23d zákona o dráhách, zejména odst. 1 a 3 coby obecnějšího právního předpisu než je vyhláška (č. 76/2017). Zákon o dráhách hovoří v § 2 odst. 9 a § 23d obecně o zařízení služeb a podrobnou definici jejich součástí ponechává v § 23d odst. 5 právě na § 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Pokud se právní úprava týká zařízení služeb, pak se a maiori ad minus týká i jejich provozních součástí. Ustanovení § 3 odst. 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb. nemůže měnit § 23d odst. 1 a 3 zákona o dráhách. Tzn., že v těch stanicích, kde se provozní součásti dle § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb. nachází, lze jejich použití dopravcům odepřít jen v případech dle § 23d odst. 3 nebo § 23e zákona o dráhách. Jinak by osobní stanice přestaly být obligatorně poskytované služby. To ale neznamená, že by vlastníci zařízení služeb byli povinni vybudovat a zpřístupnit cokoli, co dopravce vyžaduje.

Poskytování provozních součástí železničních stanic nelze zúžit na součásti uvedené v § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 177/1995 Sb.“), které stanoví obligatorní stavební vybavení stanice a zastávky. Požadavky na součásti stanice dle § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb. představují jen technické podmínky a požadavky, které stanice jako stavba na dráze musí splňovat, neboť toto ustanovení provádí § 5 odst. 5 zákona o dráhách. Nařízení TSI mohou předmětné ustanovení § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb. měnit. Nemalá část ze staveb stanic a zastávek disponuje součástmi nad rámec § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Přístup k provozním součástem stanice může provozovatel stanice dopravcům odepřít jen z důvodů dle § 23d odst. 3 nebo dle § 23e zákona o dráhách.

Pokud by ČD vzaly v úvahu výklad SŽDC, že provozovatel je povinen poskytnout zařízení služeb jako celek, nikoliv však jeho provozní součásti, pak by dopravce v praxi formálně disponoval přístupem k celé stanici, avšak nemohl by cestujícím ve stanici prodávat cestovní a rezervační doklady, zajistit jim přístup k WC, informovat je o příjezdu a odjezdu svých vlaků, nemohl by umožnit nástup a výstup osob se ztíženou schopností pohybu, přestože by ve stanici příslušné prostory existovaly. Takový postup provozovatele stanice zjevně odporuje účelu § 23d zákona o dráhách.

Námítka a vyjádření SŽDC

K problematice bodu 5.3.1.1 SŽDC uvádí, že není povinna provozovat v železniční stanici vše, co si ČD budou přát, a názory ČD nepovažuje za seriózní právní argumentaci. Dle SŽDC je především nutno vycházet z § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb., které jednoznačně stanoví nutný rozsah vybavení železniční stanice. Povinnost, aby v rámci železniční stanice SŽDC cokoli jiného komukoli poskytovala, pokud takové zařízení nevlastní, žádný předpis neukládá. To přebírá též vyhláška č. 76/2017 Sb., když v textu § 3

odst. 2 stanoví: „V železniční stanici nemusí být vždy provozovány všechny provozní součásti podle odstavce 1.“ Neukládá tedy ani povinnost cokoli nutně provozovat.

Dle SŽDC § 23d a násl. zákona o dráhách řeší obecně povinnosti a práva v souvislosti s provozováním zařízení služeb, ale neukládají SŽDC povinnost cokoli budovat, ani povinnost cokoli provozovat. Co je zařízení služeb definuje příkladem § 2 odst. 9 zákona o dráhách. Dle SŽDC ÚPDI i ČD slučují termíny „zařízení služeb“ a „**provozní součást zařízení služeb**“. Dle SŽDC nelze povinnosti ve vztahu k zařízení služeb vztahovat ke každé provozní součásti určitého zařízení služeb. Vyhláška č. 76/2017 Sb. totiž výslovně a nezpochybnitelně stanoví, že v rámci konkrétního zařízení služeb (železniční stanice) nemusí být provozovány všechny jeho provozní součásti. Nelze tedy odeprít přístup k zařízení služeb, ale lze k některým jeho provozním součástem. Přístup k provozním součástem zařízení služeb je na jeho provozovateli s výjimkou, kterou stanoví § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb. nutné náležitosti železniční stanice. Jiný předpis nestanoví komukoli povinnost, aby poskytoval v rámci železniční stanice cokoli nad rámec vymezeného. Jiné provozní součásti železniční stanice provozovatel služeb poskytuje tehdy, je-li to možné, účelné a reálné.

Zákon o dráhách ukládá povinnosti výlučně (s výjimkou § 23e – povinnost vlastníka) provozovateli zařízení služeb. SŽDC tedy jako vlastník zařízení služeb není povinna tato zařízení služeb provozovat. Pouze v případě, že některý dopravce doložil potřebu opakovaného poskytování služeb prostřednictvím tohoto zařízení, je SŽDC povinna zajistit v přiměřené lhůtě jeho provozování, pokud najde provozovatele nebo pokud není zařízení v opravě.

Posouzení souladu kapitoly 5.3.1.1 se zákonem o dráhách

Provozní součásti stanice, tak jak jsou popsány v § 3 odst. 1 vyhlášky č. 76/2017 Sb., nejsou dle názoru ÚPDI doplňkovými a pomocnými službami dle § 23g odst. 2 a odst. 3 zákona o dráhách. Proto se na ně vztahuje i odstavec 3 a odstavec 4 § 23d zákona o dráhách. Provozovatel zařízení služeb poskytuje dle § 23d odst. 3 zákona o dráhách tyto služby bez zbytečného odkladu a v čase odpovídajícím jejich povaze a cíli. Provozovatel zařízení služeb smí poskytnutí těchto služeb odeprít jen za podmínek v citovaném paragrafu stanovených. To se vztahuje na poskytování všech služeb (s výjimkou pomocných a doplňkových), nikoliv pouze těch, které se poskytují prostřednictvím zařízení popsaných v § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

SŽDC zmiňovaný § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb. je navíc součástí hlavy druhé (Technické podmínky a požadavky pro stavbu dráhy celostátní, dráhy regionální, vlečky a pro stavby na těchto dráhách), na kterou je zmocnění k provedení uvedeno v § 5 odst. 5 zákona o dráhách. Ten stanovuje technické podmínky a požadavky bezpečnosti pro stavby dráhy a stavby na dráze, nikoliv pak pravidla poskytování služeb. ÚPDI dále upozorňuje na § 88 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., podle kterého technické podmínky a požadavky pro stavby neplatí pro stavby drah a stavby na dráze, pro které byla projektová dokumentace ověřena ve stavebním řízení před účinností vyhlášky. V praxi to tedy znamená, že ani zmíněný § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb. na řadu staveb neplatí. Nelze proto aplikovat ustanovení vyhlášky č. 177/1995 Sb. v souvislosti s postupem při poskytování služeb a s ohledem na toto ustanovení omezovat možnost využití zařízení služeb.

ÚPDI dále konstatuje, že v zákoně o dráhách není žádná výjimka, že pro poskytování zařízení služeb musí být splněn požadavek hospodárnosti nakládání s prostředky a majetkem, jak SŽDC uvedla v kapitole 5.3.1.1. SŽDC je povinna poskytnout tyto služby za cenu sjednanou podle cenových předpisů, tj. podle zákona o cenách a v souladu s příslušným cenovým rozhodnutím vydaným podle § 10a zákona o cenách, tedy účinným výměrem MF. Dle účinného výměru MF jeho části II. položky 5 je užití zařízení služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy službou, u které se uplatňují věcně usměrňované ceny. Do této ceny lze promítnout pouze ekonomicky oprávněné náklady a přiměřený zisk. Stanoví-li tedy SŽDC bezchybně cenu za použití služeb, nehrozí, že by nebyl splněn požadavek hospodárnosti nakládání s prostředky a majetkem.

Znění § 3 odst. 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb., které uvádí, že v železniční stanici nemusí být vždy provozovány všechny provozní součásti podle odstavce 1, je nutno vykládat v souladu s § 23d odst. 3 zákona o dráhách. Zde se uvádí, že provozovatel poskytuje tyto služby v čase odpovídajícím jejich povaze a cíli. To znamená, že například pokud v nočních hodinách není provozována žádná osobní drážní doprava, není provozovatel stanice povinen službu spojenou s touto dopravou poskytovat. Přestože vyhláška č. 76/2017 Sb. výslovně a nepochybnitelně stanoví, že v rámci konkrétního zařízení služeb (železniční stanice) nemusí být provozovány všechny jeho provozní součásti, přístup k těmto službám lze odepřít jen za podmínek § 23b odst. 3 zákona o dráhách a nikoliv podle subjektivního názoru SŽDC je-li to vzhledem k okolnostem účelné a možné a je-li splněn požadavek hospodárnosti, jak uvádí kapitola 5.3.1.1. ÚPDI souhlasí se SŽDC, že ani všechna zařízení dle § 21 vyhlášky 177/1995 Sb. nemusejí být provozována, ovšem pouze za podmínky, že nevznikne požadavek dopravců na poskytnutí takovéto služby.

Zákon o dráhách ve spojitosti se zněním § 3 odst. 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb. nikomu neukládá povinnost taková zařízení nově budovat. Zákon o dráhách pouze stanovuje podmínky opětovného uvedení do provozu takového zařízení v případě, že služby nebyly více jak 2 roky provozovány.

ÚPDI uvádí k termínům „zařízení služeb“ a „provozní součást zařízení služeb“, že pojem „provozní součást zařízení služeb“ zavedla SŽDC v kapitole 5.3.1.1 pro „provozní součásti železniční stanice“, které nelze zařadit do výčtu zařízení dle § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a vyjmula jej z okruhu spadajícího pod „zařízení služeb“, což není v souladu se zákonem o dráhách. Jak bylo zdůvodněno výše, vyhlášku č. 177/1995 Sb. pro přístup k zařízením služeb nelze aplikovat. ÚPDI se neztotožňuje s názorem SŽDC, že je povinna provozovat zařízení služeb jako celek, nikoliv jeho každou provozní součást zařízení služeb. To vyplývá již z § 23d odst. 4 zákona o dráhách, který hovoří o postupu ÚPDI při odepření služeb byť i jenom zčásti.

ÚPDI souhlasí, že citované povinnosti jsou ukládány pouze provozovateli, nikoliv vlastníkovi. Nicméně SŽDC je nejen vlastníkem, ale i provozovatelem zařízení služeb, což vyplývá i z věty „*Ostatní provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice, nespádající pod definici uvedenou v předchozím odstavci, poskytuje SŽDC dopravcům drážní dopravy k užívání na základě jejich žádosti tehdy, je-li to vzhledem k okolnostem účelné a možné a současně je-li splněn požadavek hospodárnosti nakládání s prostředky a majetkem...*“. Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že SŽDC ostatní provozní součásti služeb provozuje, tedy provozovatelem zařízení služeb je. SŽDC v Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018 ve znění pozdějších změn neuvádí seznam zařízení služeb, která nejsou vůbec provozována. Z nich ani neuvádí zařízení, na které se vztahuje § 23e zákona o dráhách, a která nejsou více než 2 roky provozována. Znění kapitoly 5.3.1.1 vůbec takovýto případ neřeší. Pokud SŽDC dovodí, že takovéto případy nastanou, měla by o tom uvést informaci, jak mají dopravci postupovat.

Vzhledem k tomu, že SŽDC obecně omezila poskytování ostatních provozních součástí zařízení služeb, lze konstatovat, že k tomu nedošlo v souladu s písmenem a) nebo b) § 34d odstavce 3 zákona o dráhách. Při tomto komplexním omezení lze totiž těžko hledat jiné zařízení služeb, ve smyslu § 23d písm. odst. 3 písm. a) zákona o dráhách. Dopravci jde především o zařízení služeb v konkrétní stanici, kde je třeba tyto služby pro potřeby cestujících poskytovat. Stejně tak znění kapitoly 5.3.1.1 SŽDC nezavdává důvod na odmítnutí služeb na základě § 23d písm. odst. 3 písm. b) zákona o dráhách, jelikož jde o případ, kdy SŽDC poskytnout služby může, ale odmítá to.

Předmětný text kapitoly 5.3.1.1, ve kterém si SŽDC dopředu popírá povinnost poskytovat zařízení služeb železniční stanice a navíc si přisvojuje právo rozhodovat o poskytování služeb na základě účelnosti a hospodárnosti, není s ohledem na výše uvedené v souladu s § 23d odst. 3 zákona o dráhách.

Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl podle § 34e odst. 1 zákona o dráhách výrokem č. 2 tohoto rozhodnutí, že kapitola 5.3.1.1 je v rozporu s § 23d odst. 3 zákona o dráhách.

Podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách stanovil ÚPDI přiměřenou lhůtu, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 5.3.1.1 použít. ÚPDI při stanovení lhůty vzal v úvahu skutečnost, že opatření k uvedení do zákonného stavu jsou pouze administrativní povahy a uvedení kapitoly 5.3.1.1 do souladu se zákonem o dráhách lze

provést časově i věcně nenáročnou úpravou textu. Proto ÚPDI stanovil lhůtu přiměřenou předmětu, rozsahu i obsahu žádoucích změn v délce 30 dnů.

Ke kapitole 5.3.1.4 Odstavné koleje

Podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách se zařízením služeb rozumí železniční stanice, **odstavné koleje**, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která slouží k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce.

Podle § 33 odst. 3 písm. 1) zákona o dráhách prohlášení o dráze obsahuje alespoň podmínky poskytování služeb prostřednictvím zařízení služeb dostupných z určené dráhy a cenu za poskytnutí těchto služeb.

Podle § 3 odst. 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb. jsou odstavné koleje a čerpací stanice jsou zařízení služeb, která jsou provozována bez provozních součástí.

V kapitole 5.3.1.4 je uvedeno, že „*SŽDC žádná speciální odstavná nádraží či koleje nespravuje ani neprovozuje. Případné požadavky dopravců na krátkodobé či dlouhodobé odstavení vlaků nebo drážních vozidel na kolejích v železničních stanicích musí dopravce dopředu projednat s provozovatelem dráhy, který musí dát k odstavení vlaku nebo drážních vozidel předem souhlas. U operativních požadavků (tzn. odstavení na dobu kratší než 7 dní) určuje vhodnou ŽST příslušný vedoucí dispečer CDP, v ostatních případech OŘ. Provozovatel dráhy může pro případné požadované odstavení vlaku nebo vozů určit i jinou vhodnou stanici, než požaduje dopravce. Dopravce, který drážní vozidla (vlak) na síti provozované SŽDC odstavil, odpovídá za splnění všech podmínek pro bezpečné odstavení drážních vozidel (vlaku) stanovených legislativou ČR a vnitřními předpisy provozovatele dráhy, a to po celou dobu odstavení těchto drážních vozidel (vlaku). SŽDC neodpovídá za škody na odstavených drážních vozidlech, které nevznikly v přímé souvislosti s činností SŽDC. Dopravce, který drážní vozidla na síti SŽDC odstavil, je povinen na výzvu SŽDC drážní vozidla odvézt do 48 hodin v případě odstavení na dopravní koleji a do 72 hodin v případě ostatních kolejí, popř. neprodleně po uplynutí doby, na kterou byl souhlas SŽDC s odstavením drážních vozidel (vlaku) udělen. Pokud dopravce nesplní svou povinnost drážní vozidla včas odvézt, může SŽDC po dopravci požadovat náhradu škody vzniklé z důvodu včasného neuvolnění koleje. V případě požadavku na pravidelné využívání zařízení je z důvodu zpracování technologických postupů nutno kontaktovat příslušné OŘ nejméně 60 dnů a předat podklady nejméně 45 dnů před platností jízdního řádu, popř. jeho změny. S požadavky na využití ostatních částí dráhy, které nespravuje SŽDC, je nutno se obrátit přímo na vlastníka dráhy, popř. provozovatele dráhy. Viz kapitoly 1.1.3 a 1.1.4.“*

Námítky a vyjádření ČD

ČD napadají kapitolu 5.3.1.4 Odstavné koleje Změny Prohlášení 2017 a Změny Prohlášení 2018 a namítají, že SŽDC dle svého tvrzení formálně neprovozuje odstavné koleje, coby zařízení služeb dle § 3 odst. 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb., ale současně umožňuje dlouhodobé odstavení vlaků na staničních kolejích. ČD pak napadají zpoplatňování takového odstavení, jelikož ve Výměru MF č. 01/2017, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami (Cenový věstník částka 12/2016) ve znění výměru MF č. 02/2017, není stanoven způsob výpočtu sazby. Jedná se nicméně o užití železniční infrastruktury, tudíž by to dle čl. 29 odst. 1 směrnice 2012/34/EU mělo regulaci podléhat. Pokud by se nejednalo o využití (zařízení) služeb, může se jednat jen o použití dráhy ve smyslu § 2 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. ve vazbě na odst. 5 její přílohy, které je provozovatel dráhy povinen dopravci dle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách umožnit. ČD ve svých námítkách odkazují na ustanovení (preambule) směrnice 2012/34/EU jako interpretaci národní právní úpravy.

ČD tedy nenapadají, že SŽDC provozuje zřízení služeb, aniž by o tom uvedla v prohlášení o dráze požadované informace. Pokud by se jakékoliv odstavení kolejových vozidel mělo dát jen na odstavných kolejích coby zařízení služeb ve smyslu § 3 odst. 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb., znamenalo by to, že by veškerý vozový park musel být buď neustále v pohybu. ČD nepřipouští, že by tytéž koleje flexibilně

měnily svůj charakter jako součást železniční infrastruktury, nebo tak by se jednalo o zařízení služeb, což by znemožnilo nebo výrazně ztížilo provozování drážní dopravy. Pokud tedy dle ČD koleje nejsou prohlášeny za odstavné, zůstávají součástí železniční infrastruktury bez ohledu konkrétní použití.

Užívání takové koleje k odstavení vlaku nemůže dít dle libovůle provozovatele dráhy, nýbrž aby tento stanovil dopředu systém takového užívání své sítě a uvedl jej v prohlášení o dráze. Dle definice kapacity dráhy nelze přidělovat kapacitu na odstavení. SŽDC proto musí stanovit takový systém, který by zohlednil zájmy a potřeby dopravců a právní jistotu všech zúčastněných. ČD tedy požadují, aby se užívání dotčených kolejí k odstavení kolejových vozidel nedálo zcela na libovůli provozovatele dráhy, nýbrž aby tento stanovil dopředu systém takového užívání své sítě a uvedl jej v prohlášení o dráze.

Námítky a vyjádření SŽDC

Pro SŽDC není zřejmé, jaké ustanovení zákona o dráhách bylo porušeno, jelikož ČD argumentují toliko nezávaznou preambulí Směrnice 2012/34/EU. Zákaz, o kterém ČD hovoří, pak SŽDC v zákoně o dráhách nespátřuje, dlouhodobé odstavování vozidel tedy není platnou právní úpravou zakázáno. Dle SŽDC jsou obchodní zájmy dopravce čistě věcí ČD a nemusejí jak SŽDC, tak ÚPDI, vůbec zajímat. Proto považuje poukaz ČD za zcela scestný. Ustanovení nezávazné preambule směrnice EU nelze přímo aplikovat. Dle SŽDC ČD nesplnily zákonnou náležitost podání dle § 34e odst. 2 zákona o dráhách, jelikož neuvedly údajně porušené ustanovení zákona o dráhách. Jejich námitka je tedy zcela bezpředmětná a nemůže být předmětem přezkumu. Přestože SŽDC v prohlášení o dráze uvádí, že neprovozuje zařízení služeb odstavné koleje, umožňuje dopravcům krátkodobé i dlouhodobé odstavení vozidel na kolejích, které nejsou primárně určeny k odstavování drážních vozidel a ani nejsou označeny jako příslušné zařízení služeb. SŽDC tedy umožňuje odstavení drážních vozidel i mimo zařízení služeb „odstavná kolej“ a to na kolejích kde se zajišťuje se jízda vlaků a posunových dílů. Tyto koleje jsou ve smyslu zákona o dráhách dráhou, tedy cestou určenou k pohybu drážních vozidel. Nelze je chápat jako zařízení proměnné, podle toho, k čemu se zrovna používá. SŽDC se odkazuje definici zařízení služeb ve Směrnici 2012/34/EU uvádí, že zařízením služeb je zařízení, které bylo zřízeno, jako celek nebo zčásti, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze II, bodech 2 až 4. Dle SŽDC její koleje byly zřízeny, aby umožnily jízdu vlaků.

Dle SŽDC právně neexistuje služba „odstavení drážního vozidla na koleji“. Zcela zásadní pak je skutečnost, že odstavení vozidla umožňuje SŽDC bezplatně, bez uzavření smlouvy, složení objednávky nebo jiného založení smluvního vztahu, naopak tuto svou nabídku nikde jako službu nedefinuje a nenabízí. SŽDC pak dovozuje, že umožnění odstavení vozidel na **tělese dráhy, které není vyčleněno jako zařízení služeb**, není porušením § 33 odst. 3 písmeno l) zákona o dráhách.

Pokud ÚPDI shledá žádost ČD za oprávněnou, SŽDC žádá, aby ÚPDI svým rozhodnutím zakázal jak provozovatelům dráhy, tak i dopravcům, provádět dlouhodobé i krátkodobé odstavení drážních vozidel jinde, nežli na zařízení služeb odstavné koleje, tedy mimo síť provozovanou SŽDC.

Posouzení souladu kapitoly 5.3.1.1 se zákonem o dráhách

Podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách se zařízením služeb rozumí železniční stanice, **odstavné koleje**, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která **slouží** k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce.

Z definice vyplývá, že zařízení se posuzují podle toho, jak jsou skutečně využívána a nikoliv podle toho, za jakým účelem byla v minulosti vybudována, jak nesprávně dovodila SŽDC. Navíc staniční koleje **-jsou primárně určeny jak k pohybu vozidel, tak k jejich kratšímu či delšímu odstavování**.

Přikloníme-li se k definici zařízení služeb z eurokonformního pohledu, pak podle článku 4 bodu 11 směrnice 2012/34/EU je zařízením služeb zařízení, které bylo zřízeno jako celek, nebo z části, aby **umožnilo** poskytování jedné nebo více služeb uvedených v bodech 2 – 4. v příloze II směrnice

2012/34/EU. Koleje v železničních stanicích byly nepochybně zřízeny, aby **poskytovaly jak možnost jízdy vlaku, tak možnost poskytování služby odstavení vozidla**, byť se ve své době pojem služba pro odstavení vozidel nepoužíval. Podle eurokonformní definice zařízení služeb lze koleje ve stanici zařadit do kategorie zařízení služeb, pokud budou takto využívány.

Podle § 2 odst. 1 zákona o dráhách je dráhou cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Všechny koleje, včetně kolejí odstavných, jsou nepochybně i dráhou.

Pokud by tedy někdo zřídil koleje určené výlučně k odstavení drážních vozidel, stejně by při odstavení vozidla musely být koleje použity pro pohyb drážních vozidel, protože by nebylo reálně možné vozidla na místo odstavení dopravit. Toho je možné dosáhnout právě pohybem drážních vozidel po dráze, tedy i po odstavné koleji. Odstavná kolej je tedy součástí dráhy ve smyslu definice dle § 2 odst. 1 zákona o dráhách. V případě, kdy kolej slouží k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální, v tomto případě tedy k odstavení vozidel, je eo ipso podle § 2 odst. 9 zákona o dráhách odstavnou kolejí. Z definice zařízení služeb též vyplývá, že zařízení se posuzují podle toho, jak jsou skutečně využívána a nikoliv podle toho, jak je provozovatel označil.

Podle § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách je provozovatel dráhy celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupné vlečky povinen umožnit dopravci provozovat drážní dopravu za cenu sjednanou podle cenových předpisů. **Dle části II. položky 3 účinného výměru MF zahrnuje cena za užití infrastruktury cenu přidělce za přidělení kapacity dráhy a provozovatele dráhy za použití dráhy jízdou vlaku a za traťový přístup k zařízení služeb. Cena se kalkuluje na jednotku dopravního výkonu vlaku „vlakový kilometr“ a „hrubý tunový kilometr“. Cenovou kalkulaci na časové jednotky odstavení vozidel tento předpis nezná, jelikož dlouhodobé odstavení vozidel není součástí užití železniční infrastruktury. Z hlediska pravidel pro stanovení ceny je odstavení vozidel vždy poskytnutím služby prostřednictvím zařízení služeb. To však nevylučuje, že pokud je odstavení vozidel vyloženě spojeno s provozováním drážní dopravy, není nutné jej vyčleňovat jako poskytování služeb prostřednictvím zařízení služeb.**

ÚPDI zjistil, že v zahraničí je odstavení vozidel zpoplatněno. Například podle dokumentu Network Access Product Catalogue, Facilities 2018 of ÖBB-Infrastruktur AG (Katalog produktů 2018 pro přístup k síti ÖBB-Infrastruktur) stojí v Rakousku zpoplatnění odstavení vozidla přesahující 24 hodin 0,307 Euro/den na 1 metr délky koleje (jedná se o sazbu pro krátkodobé ad hoc odstavení). Takže odstavení čtyřvozové soupravy stojí 30 Euro na den. Samozřejmě je otázkou, jaká by byla minimální časová hranice zpoplatnění. Dle názoru ÚPDI je bezpochyby v síti mnoho kolejí, které mohou být označeny za odstavné a k provozování drážní dopravy neslouží.

Z vyjádření SŽDC ze, „*umožňuje dopravcům krátkodobé i dlouhodobé odstavení vozidel*“ jednoznačně vyplývá, že SŽDC **službu odstavení vozidel skutečně poskytuje**, byť na kolejích, které nejsou primárně určeny k odstavování. ÚPDI navíc v této věci vykonal státní dozor, jehož výsledky jsou zaznamenány do protokolu č. j.: UPDI-0957/18-OPDI/ZA. V rámci provedeného dozoru bylo zjištěno a potvrzeno dopisem č. j.: 16569/2018-SŽDC-OŘ PHA-800 ze 4.4.2018, že SŽDC např. v železniční stanici Kolín umožnila odstavení několika drážních vozidel po souhlasu Oblastního ředitelství Praha SŽDC. Tato drážní vozidla jsou na staniční koleji odstavena nejméně od 1. 4. 2017. Zmíněná kolej tedy nepochybně slouží k odstavení vozidel, takže splňuje definici uvedenou v § 2 odst. 9 zákona o dráhách.

Výše uvedeným bylo prokázáno, že SŽDC umožňuje vybraným dopravcům dlouhodobé odstavení drážních vozidel na kolejích, které k tomu nejsou primárně určeny a ani nejsou jako odstavné koleje označeny. To i sama SŽDC připouští v námitkách proti kontrolnímu zjištění č. j. 19018/2018-SŽDC-OŘ PHA-820 ze dne 3. května 2018. SŽDC tedy službu odstavení vlaku nebo drážních vozidel prokazatelně poskytuje, a to bez smluvního ujednání, souhlas k odstavení vozidel SŽDC vydává způsobem popsáním v kapitole 5.3.1.4. Tato kapitola však stanoví pouze, kdo za SŽDC může udělit souhlas k odstavení a jakým způsobem o něj dopravce žádá. Nestanoví podmínky, při jejichž splnění SŽDC souhlas vydá. Vydání souhlasu je tedy čistě na libovůli kompetentních provozních zaměstnanců SŽDC.

ČD napadají, že SŽDC provozuje zařízení služeb, aniž by o tom informovala v prohlášení o dráze, jak jí ukládá § 33 zákona o dráhách a v rozporu s podmínkami stanovenými v § 23d zákona o dráhách. Toto ÚPDI prokázal i vykonaným státním dozorem. ÚPDI souhlasí s názorem ČD, že poskytování této služby

vzhledem k jejímu neuvedení v článku 5.3.1.4 skutečně závisí na libovůli provozovatele dráhy.

Požadavek SŽDC, aby ÚPDI svým rozhodnutím zakázal jak provozovatelům dráhy, tak i dopravcům, dlouhodobě i krátkodobě odstavovat drážní vozidla jinde, nežli na zařízení služeb odstavné koleje, tedy mimo síť provozovanou SŽDC akceptovat nelze, protože by byl v rozporu s § 23d zákona o dráhách. Do kompetence ÚPDI ukládání takového zákazu nespadá. Ustanovení § 23d odst. 3 zákona o dráhách ukládá provozovateli služeb povinnost tyto služby poskytovat, pokud je provozovatelem takového zařízení. Provozovatel dráhy je tedy povinen kolej jako zařízení služeb, a službu jako provozovatel dráhy poskytovat. Toto je povinen udělat, pokud kolej s možností takového využití existuje a odstavování vozidel umožňuje.

Tím, že SŽDC službu provozuje, aniž by byly v platném a účinném znění prohlášení o dráze uvedeny informace dle § 33 odst. 3 písm. l) zákona o dráhách, dochází zde i k rozporu kapitoly 5.3.1.4 Změny Prohlášení 2018 s tímto ustanovením.

Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl podle § 34e odst. 1 zákona o dráhách výrokem č. 3 tohoto rozhodnutí, že kapitola 5.3.1.4 je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. l) i § 23d zákona o dráhách.

ÚPDI vzal při stanovení lhůty, v níž bude třeba kapitolu 5.3.1.4 uvést do souladu se zákonem o dráhách, v úvahu, že k tomu nepostačí administrativní úkony. Provozovatel dráhy bude muset pro zajištění objektivního rozhodování zajistit nestranný subjekt. Z tohoto důvodu ÚPDI zvolil přiměřenou lhůtu podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách v délce 90 dnů.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad u Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře se sídlem Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1 ve lhůtě 15 dnů. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po doručení stejnopisu písemného vyhotovení rozhodnutí. O rozkladu rozhoduje předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

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

Rozhodnutí se doručuje také veřejnou vyhláškou, která bude vyvěšena po dobu 15 dnů na úřední desce ÚPDI v listinné podobě a současně i způsobem umožňující dálkový přístup, přičemž takto se doručuje účastníkům řízení uvedených v § 27 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Vyvěšeno dne: 19. 6. 2018

Sejmuto dne:

Rozdělovník:

Účastníci řízení, jimž je ve správním řízení doručováno jednotlivě:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,
- České dráhy, a.s., IČ: 70994226, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1,

Ostatní účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou

Dotčený orgán:

- Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2