



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

sp. zn.: UPDI-RPD0004/17
oprávněná úřední osoba: Mgr. Andrea Zemanská

č. j.: UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ
V Praze dne 15. června 2018

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „ÚPDI“) jako orgán 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

podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách ve věci posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinného od 1. 12. 2017 (dále jen „Prohlášení 2019“) vydaného Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále jen „SŽDC“) se zákonem o dráhách,

takto:

1.

ÚPDI neshledal rozpor Kapitoly 1.3 *Právní rámec* se zákonem o dráhách.

2.

ÚPDI neshledal rozpor kapitoly 2.2.2 *Kdo může provozovat drážní dopravu* první odst. písm. f), druhý odstavce písm. e) a dále kapitoly 2.2.5 *Pokrytí provozních rizik* písmeno b) ve věci neoprávněného stanovení minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,-Kč Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách.

3.

Kapitola 2.4.1 *Vnitřní předpisy* v části prvního a druhého odstavce Prohlášení 2019 je v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách tím, že diskriminačně odnímá dopravci právo na připomínkování předpisů provozovatele dráhy, jak to ukládá čl. 8 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 2.4.1 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinné od 1. 12. 2017, ve znění pozdějších změn (dále jen „Aktuální prohlášení 2019“) v uvedeném rozsahu použít.

4.

Kapitola 2.8 *Podmínky pro personál zajišťující provoz*, v části šestého odstavce ve znění: „Dopravce umožní pověřeným zaměstnancům provozovatele dráhy jízdu na stanovišti strojvedoucího hnacího

vozidla dopravce za účelem kontroly dráhy a za účelem nutného umožnění plnění povinností provozovatele dráhy“ Prohlášení 2019 je v rozporu s § 23 odst. 1 písm. a) a d), a § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze šestý odstavec kapitoly 2.8 Aktuálního prohlášení 2019 v uvedeném rozsahu použít.

5.

ÚPDI neshledal rozpor kapitoly 3.3.2.1 Průjezdny průřez, šestého odstavce ve znění „V obloucích o poloměru menším než 250 m se zvětšují šířkové rozměry základních průjezdných průřezů včetně postranních volných prostorů průjezdných průřezů podle vnitřních předpisů SŽDC“ Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách.

6.

Kapitola 3.4 Omezení provozu, v části prvního odstavce první a poslední věta ve znění „SŽDC neodpovídá žadateli za omezení jízdy vlaků způsobené vlivem:“ „při indikování závady na vlaku dopravce diagnostickým zařízením“ Prohlášení 2019 je v rozporu s § 33 odst. 1 písm. k) zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze první odstavec kapitoly 3.4 Aktuálního prohlášení 2019 v uvedeném rozsahu použít.

7.

ÚPDI neshledal rozpor kapitoly 3.4 Omezení provozu, čtvrtého odstavce poslední věty ve znění „SŽDC při tom postupuje podle příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy“ Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách.

8.

Kapitola 3.5.2 Omezení provozování dráhy, čtvrtý odstavec ve znění „Překročí-li doba omezení provozování dráhy nebo její části 24 hodin a omezení naruší sjednaný rozsah a četnost drážní dopravy, je provozovatel dráhy povinen neprodleně vyrozumět o důvodech a době předpokládaného omezení Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, vlastníka dráhy a dopravce, kteří provozují dopravu na dráze, jejíž provozování je omezeno“ Prohlášení 2019 je neuvedením povinnosti oznamovat omezení provozování dráhy v případech trvajících do 24 hodin v rozporu s § 23c odst. 4 zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu do 8. 12. 2018, po jejímž uplynutí nelze čtvrtý odstavec kapitoly 3.5.2 Aktuálního prohlášení 2019 použít.

9.

Kapitola 3.5.3 Personální omezení dostupnosti infrastruktury ve znění: „Výlukou dopravní služby však není dotčeno přidělování kapacity v době této výluky na základě žádostí do ročního jízdního řádu nebo jeho změny či kapacity pro realizaci opatření dopravců v souvislosti s plánovaným omezením provozování dráhy“ Prohlášení 2019 je neuvedením možnosti podání žádosti o přidělení kapacity ad-hoc v rozporu s § 34b zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 3.5.3 Aktuálního prohlášení 2019 v uvedeném rozsahu použít.

10.

ÚPDI neshledal rozpor kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu, druhého odstavce ve znění „*V železniční stanici nemusí být vždy provozovány všechny výše uvedené provozní součásti*“ Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách.

11.

ÚPDI neshledal rozpor kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu, třetího odstavce ve znění „*Délka nástupiště je odvozena od maximální délky osobních vlaků pravidelně provozovaných na příslušné trati. Viz příloha „B“*“ Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách.

12.

ÚPDI neshledal rozpor Kapitoly 3.6.1 pátého odstavce ve znění: „*Seznam stanic s rozsahem odbavení a poskytovanými službami v osobní dopravě zveřejňují provozovatelé drah v ročním jízdním řádu veřejné drážní osobní dopravy na dráze celostátní a regionální, a to prostřednictvím Celostátního informačního systému o jízdních řádech. Tento seznam definuje též rozsah bezbariérového přístupu cestujících*“ Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách.

13.

ÚPDI neshledal rozpor kapitol 3.6.5 a 3.6.6, spočívající v nesprávném zařazení myčky železničních vozů v obvodu železniční stanice Brno-Horní Heršpice do kapitoly 3.6.5 Střediska pro opravy a údržbu namísto do kapitoly 3.6.6 Ostatní technické vybavení včetně zařízení pro mytí a čištění Prohlášení 2019, se zákonem o dráhách.

14.

ÚPDI neshledal rozpor třetího odstavce kapitoly 3.6.6 Ostatní technické vybavení včetně zařízení pro mytí a čištění, ve znění „*Na základě výše uvedeného si SŽDC vyhrazuje právo na zastavení vlaku, na kterém byla diagnostickým zařízením indikována závada, a právo postihu v případě, že dopravce použije opakovaně k jízdě drážní vozidlo, u kterého byla diagnostickým zařízením indikována závada způsobující poškození kolejnic (příznak INJ)*“ Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách.

15.

Kapitola 4.2.1.2 Žádost o přidělení kapacity dráhy ad hoc Prohlášení 2019 je neumožněním podání žádosti o přidělení kapacity alternativním způsobem, např. při výpadech systémů, v rozporu s § 23b odst. 1 zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 4.2.1.2 Aktuálního prohlášení 2019 v uvedeném rozsahu použít.

16.

Kapitola 4.3.2 Ad hoc přidělení kapacity dráhy, první odstavec ve znění: „*V rámci ad hoc přidělování kapacity dráhy SŽDC nabízí následující produkty...*“

- *žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy z důvodu omezení infrastruktury SŽDC,*
- *žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy z jiných důvodů na straně SŽDC.*“ Prohlášení 2019 je v rozporu s § 22 odst. 1 a § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze první odstavec kapitoly 4.3.2 Aktuálního prohlášení 2019 v uvedeném rozsahu použít.

17.

ÚPDI neshledal rozpor posledního odstavce Kapitoly 4.3.2 Ad hoc přidělení kapacity dráhy Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách.

18.

Kapitola 4.3.2.3 Akceptace návrhu trasy, poslední odstavec ve znění: „*V případě žádosti o ad hoc kapacitu na tratích s výlukou dopravní služby (viz kapitola 3.5.3) je žadatel povinen požádat o kapacitu nejméně 3 pracovní dny před plánovanou jízdou, požaduje-li úpravu rozsahu výluky dopravní služby. Provozovatel dráhy posoudí možnost úpravy rozsahu výluky dopravní služby a vyrozumí žadatele*“ Prohlášení 2019 je z důvodů neexistence výjimky pro případy omezení provozování dráhy v rozporu s § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze poslední odstavec kapitoly 4.3.2.3 Aktuálního prohlášení 2019 v uvedeném rozsahu použít.

19.

Kapitola 4.4.2 Proces vyřešení sporů, první odstavec ve znění „*Nesouhlasí-li žadatel s provedenou koordinací řádných žádostí, sdělí svůj nesouhlas společně s odůvodněním, příp. návrhem alternativního řešení koordinace řádných žádostí, písemně do 3 dnů ode dne doručení návrhu na přidělení kapacity dráhy SŽDC. SŽDC vyřídí nesouhlas nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne doručení nesouhlasu žadatele.*“ Prohlášení 2019 je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. i) zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze poslední odstavec kapitoly 4.4.2 Aktuálního prohlášení 2019 v uvedeném rozsahu použít.

20.

ÚPDI neshledal rozpor kapitoly 4.4.3 Vyčerpaná kapacita dráhy, třetí odstavec poslední věta ve znění „*Uvedené oprávnění odebrat kapacitu dráhy se nevztahuje na případy, kdy k nečerpání kapacity dráhy dojde z důvodů na straně provozovatele dráhy*“ Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách.

22.

Kapitola 6.6 Změny cen ve znění „*SŽDC si vyhrazuje právo na změny cen uvedených v kapitole 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4 a 6.3.5. Změny těchto cen oznamuje SŽDC formou změny Prohlášení o dráze a upozorněním na Portálu provozování dráhy, ostatní provozovatelé drah (viz kapitola 1.1.3) informují o změnách cen samostatně.*“ Prohlášení 2019 je absencí údajů o plánovaných změnách ceny za užití dráhy a ceny za přidělení kapacity v následujících 5 letech v rozporu s § 33 odst. 3 písm. n) zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 30 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze kapitolu 6.6 Aktuálního prohlášení 2019 v uvedeném rozsahu použít.

23.

Příloha „C“, část C Ceny za použití dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jízdou vlaku a podmínky jejich uplatnění - systém výpočtu pro stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku Prohlášení 2019 je formou výpočtu s použitím koeficientu S_1 v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu do 31. 12. 2018, po jejímž uplynutí nelze přílohu „C“, část C s uplatněním specifického faktoru S_1 Aktuálního prohlášení 2019 použít.

28.

Příloha „L“ *Vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy část A odst. 3, část B třetí odrážka a část C čl. 16 odst. 3 v totožném znění: „Smluvní strany se dohodly, že v případě vzniku sporu ve věci uplatnění sankce ze systému odměňování výkonu se nejdříve pokusí nalézt shodu smírnou cestou. Smluvní strana, která námitku vznese, písemně požádá druhou smluvní stranu o vyřešení sporu v rámci mimosoudního jednání. Řízení o vyřešení sporu je písemné, odpověď musí být odeslána nejpozději 10 pracovních dnů po doručení žádosti. Pokud však bude některá ze smluvních stran požadovat osobní projednání sporu, může ji druhá smluvní strana odmítnout jen na základě opodstatněného důvodu. Případné osobní jednání se uskuteční v prostorách provozovatele do 8 pracovních dnů od doručení žádosti, nejméně 3 pracovní dny předem si smluvní strany vymění svá stanoviska k danému sporu elektronickou poštou. Pokud se smluvní strany na uplatnění sankce nejpozději 10 pracovních dnů po doručení žádosti o vyřešení sporu neshodnou, bude spor jednou ze smluvních stran předložen k řešení příslušnému soudu České republiky“* Prohlášení 2019 je v rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

ÚPDI stanovuje SŽDC lhůtu 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze uvedené části přílohy „L“ Aktuálního prohlášení 2019 použít.

Účastníci řízení:

Účastníci řízení, jimž je ve správním řízení doručováno jednotlivě podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“):

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,
- České dráhy, a.s., IČ: 70994226, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1,
- Advanced World Transport a.s., IČ: 47675977, Hornopolní 3314/38, 702 62, Ostrava - Moravská Ostrava
- PDV Railway a.s., IČ: 22792597, Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem
- KŽC Doprava, s.r.o., IČ 27423069, Meinlinova 336, 190 16 Praha 9 - Koloděje

Ostatním účastníkům řízení (podle § 27 odst. 2 správního řádu) je doručováno veřejnou vyhláškou.

Odůvodnění:

ÚPDI obdržel dne 22. 12. 2017 žádost právnické osoby České dráhy a.s., IČ 70994226, se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, č. j.: 1028/2017-O11, (dále jen „ČD“). Tím bylo zahájeno řízení vedené pod sp. zn. UPDI-RPD0004/17. Dále ÚPDI obdržel dne 8. 1. 2018 podání ve smyslu § 34e zákona 266/1994 Sb. o drahách v platném znění společnosti KŽC Doprava, s.r.o., IČ 27423069, Meinlinova 336, 190 16 Praha 9 – Koloděje (dále jen „KŽC“). Tím bylo zahájeno řízení vedené pod sp. zn. UPDI-RPD0001/18. Předmětem obou řízení je posouzení souladu Prohlášení 2019 se zákonem o drahách.

Vzhledem k tomu, že podání ČD neobsahovalo všechny informace požadované v § 34e odst. 2 zákona o drahách, vyzval ÚPDI výzvou č. j. UPDI-2029/17-OPDI-SPR/AZ ČD k doplnění žádosti. ČD požadované informace doplnily v podání č. j. 034/2018-O11/1068/2017 ze dne 4. 1. 2018. Dále ÚPDI výzvou č. j. UPDI-0002/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 2. 1. 2018 dožádal ČD k zaplacení správního poplatku. ČD poplatek uhradily na účet ÚPDI 8. 1. 2018. ÚPDI dále výzvou č. j.: UPDI-0086/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 10. 1. 2018 dožádal společnost KŽC k zaplacení správního poplatku, která poplatek uhradila na účet ÚPDI dne 19. 1. 2018.

Protože obě žádosti se vztahují k Prohlášení 2019, byly naplněny důvody pro postup podle § 140 správního řádu, rozhodl ÚPDI usnesením poznamenaným do spisu č. j.: UPDI-0131/18-OPDI-SPR/AZ z 12. 1. 2018 o spojení žádosti o posouzení souladu Prohlášení 2019 se zákonem o drahách,

- a) vedené pod sp. zn. UPDI-RPD0004/17 a
- b) vedené pod sp. zn. UPDI-RPD0001/18,

do jednoho řízení vedeného pod sp. zn. UPDI-RPD0004/17. ÚPDI oznámil dopisem č. j.: UPDI-0137/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 15. 1. 2018 zahájení řízení ve věci posouzení souladu Prohlášení 2019 se zákonem o drahách, a to v rozsahu:

1. **Kapitoly 1.3 Právní rámec** - doplnění právního rámce týkajícího se ochrany osobních údajů z důvodu absence uvedení právní povinnosti, na základě které SŽDC vyžaduje osobní údaje v rámci zpráv o vlaku či při zřizování přístupových práv do systémů SŽDC (např. pro žádosti na přiděl kapacity) a tyto osobní údaje následně zpracovává
2. **Kapitoly 2.2.2 Kdo může provozovat drážní dopravu** první odst. písm. f), druhý odstavec písm. e) a dále kapitoly **2.2.5 Pokrytí provozních rizik** písmeno b) – neoprávněné stanovení minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč
3. **Kapitoly 2.4.1 Vnitřní předpisy** první a druhý odstavec – neexistence institutu povinného projednávání změn vnitřních předpisů provozovatele dráhy s dopravci
4. **Kapitoly 2.8 Podmínky pro personál zajišťující provoz**, šestý odstavec ve znění „*Dopravce umožní pověřeným zaměstnancům provozovatele dráhy jízdu na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla dopravce za účelem kontroly dráhy a za účelem nutného umožnění plnění povinností provozovatele dráhy.*“ – neoprávněný požadavek provozovatele dráhy
5. **Kapitoly 3.3.2.1 Průjezdny průřez**, šestý odstavec ve znění „*V obloucích o poloměru menším než 250 m se zvětšují šířkové rozměry základních průjezdných prořezů včetně postranních volných prostorů průjezdných průřezů podle vnitřních předpisů SŽDC*“ - nejasné určení provozně technických vlastností dráhy
6. **Kapitoly 3.4 Omezení provozu**, první odstavec poslední věta „*při indikování závady na vlaku dopravce diagnostickým zařízením*“ – absence omezení na případy, kdy byla závada potvrzena
7. **Kapitoly 3.4 Omezení provozu**, čtvrtý odstavec poslední věta ve znění „*SŽDC při tom postupuje podle příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy*“ absence textu „*a platné legislativy*“.
8. **Kapitola 3.5.2 Omezení provozování dráhy**, čtvrtý odstavec ve znění „*Překročí-li doba omezení provozování dráhy nebo její části 24 hodin a omezení naruší sjednaný rozsah a četnost drážní dopravy, je provozovatel dráhy povinen neprodleně vyznat o důvodech a době předpokládaného omezení Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, vlastníka dráhy a dopravce, kteří provozují dopravu na dráze, jejíž provozování je omezeno*“ – nesoulad s § 23c zákona o drahách
9. **Kapitoly 3.5.3 Personální omezení dostupnosti infrastruktury** ve znění: „*Výlukou dopravní služby však není dotčeno přidělování kapacity v době této výluky na základě žádostí do ročního jízdního řádu nebo jeho změny či kapacity pro realizaci opatření dopravců v souvislosti s plánovaným omezením provozování dráhy.*“ – neumožnění přidělu kapacity mimo přidělu do nového jízdního řádu a jeho pravidelných změn.
10. **Kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu**, druhý odstavec ve znění „*V železniční stanici nemusí být vždy provozovány všechny výše uvedené provozní součásti*“ – nesoulad s § 23d zákona o drahách

11. **Kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu**, třetí odstavce ve znění „*Délka nástupišť je odvozena od maximální délky osobních vlaků pravidelně provozovaných na příslušné trati. Viz příloha „B“*“ – požadavek k doplnění postupu na prodlužování nástupišť
12. **Kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu 3.6.1**, pátý odstavce – neuvedení internetové adresy Celostátního informačního systému o jízdách řádech.
13. **Kapitoly 3.6.5 Střediska pro opravy a údržbu** - nesprávné začlenění popisu myčky železničních vozů namísto do kapitoly 3.6.6
14. **Kapitola 3.6.6 Ostatní technické vybavení včetně zařízení pro mytí a čištění**, třetí odstavce ve znění „*Na základě výše uvedeného si SŽDC vyhrazuje právo na zastavení vlaku, na kterém byla diagnostickým zařízením indikována závada, a právo postihu v případě, že dopravce použije opakovaně k jízdě drážní vozidlo, u kterého byla diagnostickým zařízením indikována závada způsobující poškození kolejnic (příznak INJ)*“. - viz námitka k 3.4, první odstavce
15. **Kapitola 4.2.1.2 Žádost o přidělení kapacity dráhy ad hoc** první odstavce – (ne)umožnění podání žádosti o přidělení kapacity alternativním způsobem, např. při výpadcích systémů
16. **Kapitoly 4.3.2 Ad hoc přidělení kapacity dráhy**, první odstavce – neexistence rozdělení odstavce s ohledem na důvody a účely podání žádosti
17. **Kapitoly 4.3.2 Ad hoc přidělení kapacity dráhy**, poslední odstavce – neexistence dovětky, který by garantoval řešení konfliktů bez následků zpoždění u vlaků osobní dopravy
18. **Kapitoly 4.3.2.3 Akceptace návrhu trasy**, poslední odstavce ve znění: „*V případě žádosti o ad hoc kapacitu na tratích s výlukou dopravní služby (viz kapitola 3.5.3) je žadatel povinen požádat o kapacitu nejméně 3 pracovní dny před plánovanou jízdou, požaduje-li úpravu rozsahu výluky dopravní služby. Provozovatel dráhy posoudí možnost úpravy rozsahu výluky dopravní služby a vyrozumí žadatele*“ z důvodů neexistence výjimky pro případy omezení provozování dráhy.
19. **Kapitoly 4.4.2 Proces vyřešení sporů**, první odstavce ve znění „*Nesouhlasí-li žadatel s provedenou koordinací řádných žádostí, sdělí svůj nesouhlas společně s odůvodněním, příp. návrhem alternativního řešení koordinace řádných žádostí, písemně do 3 dnů ode dne doručení návrhu na přidělení kapacity dráhy SŽDC. SŽDC vyřídí nesouhlas nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne doručení nesouhlasu žadatele.*“ - diskriminační nastavení termínů v neprospěch dopravců
20. **Kapitoly 4.4.3 Vyčerpaná kapacita dráhy**, třetí odstavce poslední věta „*Uvedené oprávnění odebrat kapacitu dráhy se nevztahuje na případy, kdy k nečerpání kapacity dráhy dojde z důvodů na straně provozovatele dráhy*“. - zohlednění § 4 odst. 3 vyhlášky 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (dále jen „vyhláška č. 76/2017 Sb.“),
21. **Kapitoly 5.5.4 Zajištění prodeje jízdních dokladů v osobních stanicích** - absence uvedení podmínek a ceny, za kterých se „pomocná služba“ prodej jízdních dokladů uskutečňuje.
22. **Kapitoly 6.6 Změny cen ve znění „SŽDC si vyhrazuje právo na změny cen uvedených v kapitole 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4 a 6.3.5. Změny těchto cen oznamuje SŽDC formou změny Prohlášení o dráze a upozorněním na Portálu provozování dráhy, ostatní provozovatelé drah (viz kapitola 1.1.3) informují o změnách cen samostatně.“** – neoprávněná možnost změn cen.
23. **Přílohy „C“, část C Ceny za použití dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jízdou vlaku a podmínky jejich uplatnění** - systém výpočtu pro stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku.
24. **Příloha D Systém odměňování výkonu**, část C, bod 4, - absence možnosti dopravce při opakované závadě na diagnostickém zařízení požadovat ověření jeho správné funkčnosti.
25. **Příloha D Systém odměňování výkonu**, část C, bod 6, písm. b) úprava znění: „*bezpečnost zaměstnanců při provádění prací na dráze*“ - absence omezení pro zavedení pomalé jízdy na dobu delší než nezbytně nutnou
26. **Příloha D Systém odměňování výkonu**, část C, bod 6, čtvrtý odstavce, první odsek ve znění „*uvedenou pro každý konkrétní případ v příloze „G” tohoto Prohlášení o dráze, ledaže by doba uvedená v příloze „G” zcela zjevně přesahovala dobu nezbytně nutnou*“ – nejasnost pojmu „zjevně přesahuje dobu nezbytně nutnou“

27. Příloha **D Systém odměňování výkonu** část C, bod 8, čtvrtý odstavec ve znění „*V případech, kdy překročení plánovaného času ukončení výluky je delší než 24 hod. a provoz na trati je z tohoto důvodu zcela zastaven, je dále pro účely systému odměňování výkonu tato výluka posuzována jako předem neprojednaná výluka. SŽDC uhradí v tomto případě dopravci sankci dle bodu 7 tohoto systému odměňování výkonu, a to za každý další započatý kalendářní den překročení plánovaného času ukončení výluky*“. – absence upřesnění podmínek, kdy se považuje výluka za předem neprojednanou a postupu v případě opakovaného překročení.
28. Přílohy „L“ Vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy části A odst. 3, části B třetí odrážky, části C čl. 16 odst. 3 – řešení sporů nestranným subjektem;

Návrh na posouzení souladu částí Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách uvedených v bodech 1., 3. - 8., 10. - 21., 4, 24. - 28. podaly ČD a návrh na posouzení částí Prohlášení 2019 uvedených v bodech 2., 4., 9., 22. - 23. podala KŽC.

ÚPDI současně tímto dopisem účastníkům oznámil sloučení řízení a zpětvzetí námítky ke kapitole 4.5 ze strany ČD s následným zastavením řízení v této části usnesením č. j.: UPDI-0174/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 17. 1. 2018.

ÚPDI vyzval SŽDC dopisem č. j. UPDI-0175/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 17. 1. 2018, aby se podle § 50 odst. 2 správního řádu vyjádřila k návrhům společností České dráhy a.s. a KŽC Doprava, s.r.o. a doložila následující informace k projednávání následujících kapitol:

1. Kapitoly 2.4.1. Vnitřní předpisy: Vzniká SŽDC povinnost projednávat předpisy na základě jejího vnitřního předpisu? Pokud ano, je tento předpis veřejně přístupný? Pokud ano, uveďte odkaz, kde jej lze nalézt.
2. Kapitoly 3.3.2.1 Průjezdny průřez: Které vnitřní předpisy SŽDC stanovují širkové rozměry základních průjezdných průřezů včetně postranních volných prostorů průjezdných průřezů v obloucích o poloměrech menších než 250 m. Jsou tyto předpisy veřejně přístupné? Pokud ano, uveďte odkaz, kde je lze nalézt.
3. Kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu pátý odstavec: Internetovou adresu Celostátního informačního systému o jízdních řádech, kde jsou předmětné informace k dispozici.

SŽDC se k otázkám vyjádřila dopisem č. j.: 11762/2018-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 30. 1. 2018 kde doplnila veškeré údaje požadované ve výzvěch.

Dále ÚPDI vyzval společnosti Advanced World Transport a.s., IČ: 47675977, Hornopolní 3314/38, 702 62, Ostrava - Moravská Ostrava (dále jen „AWT“) a PDV Railway a.s., IČ: 22792597, Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem (dále jen „PDV“) výzvou č. j.: UPDI-0183/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 17. 1. 2018, aby se vyjádřily k předloženým návrhům vzorového ujednání mezi dopravcem a provozovatelem dráhy uvedeným v příloze „L“ Prohlášení 2019.

Společnost PDV se vyjádřila dopisem č. j. 164/2018/PDVR/300/Va ze dne 25. 1. 2018, společnost AWT se vyjádřila dopisem č. j.: C00/37/18 ze dne 24. 1. 2018.

Společnost KŽC byla vyzvána pod č. j.: UPDI- 0184/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 17. 1. 2018, aby ve lhůtě do 24. 1. 2018 podala vysvětlení, v čem je spatřován rozpor použití specifického faktoru S1 pro výpočet ceny za použití dráhy se zákonem o dráhách. KŽC se vyjádřila dopisem č. j.: 29/2018/HH ze dne 11. května 2019.

Dopisem č. j.: UPDI-0873/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 28. 3. 2018 ÚPDI požádal Drážní úřad o poskytnutí kopií rozhodnutí č. j. DUCR-12392/13/Kj, DUCR-15435/14/Kj a MD85/2013-130-SPR/5, které obdržel dne 29. 3. 2018.

Dále ÚPDI vyzval SŽDC, aby podle § 50 odst. 2 správního řádu ve lhůtě do 10. 5. 2018 doložil následující informace:

- V 65/1 Předpis pro provozování diagnostiky závad jedoucích vozidel ve znění: PPD č. 4/2017 (účinnost od 15. 3. 2017)
- Informaci o tom, ke kterému datu ukončí SŽDC prodej jízdních dokladů na základě dříve uzavřených smluv.

SŽDC uvedené informace doložila dopisem č. j. 28999/2018-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 14. 5. 2018, kde poskytla požadované informace a zaslala předpis.

ÚPDI poslal dopisem č. j. UPDI-1411/18-OPDI-SPR/ZA žádost Drážnímu úřadu o poskytnutí Pokynu provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 4/2017.

Drážní úřad tento pokyn poslal ÚPDI dopisem č. j. DUCR-29628/18/Bv dne 24. 5. 2018.

ÚPDI usnesením poznamenaným do spisu č. j.: UPDI-1435/18-OPDI-SPR/ZA ze dne 24. 5. 2018 rozhodl, že podle § 140 odst. 3 správního řádu vyloučí ze společného řízení posouzení následujících kapitol:

21. **Kapitoly 5.5.4 Zajištění prodeje jízdních dokladů v osobních stanicích** - absence uvedení podmínek a ceny, za kterých se „pomocná služba“ prodej jízdních dokladů uskutečňuje.
24. **Příloha D Systém odměňování výkonu**, část C, bod 4, - absence možnosti dopravce při opakované závadě na diagnostickém zařízení požadovat ověření jeho správné funkčnosti.
25. **Příloha D Systém odměňování výkonu**, část C, bod 6, písm. b) úprava znění: „*bezpečnost zaměstnanců při provádění prací na dráze*“ - absence omezení pro zavedení pomalé jízdy na dobu delší než nezbytně nutnou
26. **Příloha D Systém odměňování výkonu**, část C, bod 6, čtvrtý odstavec, první odsek ve znění „*uvedenou pro každý konkrétní případ v příloze „G” tohoto Prohlášení o dráze, ledaže by doba uvedená v příloze „G” zcela zjevně přesahovala dobu nezbytně nutnou*“ – nejasnost pojmu „*zjevně přesahuje dobu nezbytně nutnou*“
27. **Příloha D Systém odměňování výkonu** část C, bod 8, čtvrtý odstavec ve znění „*V případech, kdy překročení plánovaného času ukončení výluky je delší než 24 hod. a provoz na trati je z tohoto důvodu zcela zastaven, je dále pro účely systému odměňování výkonu tato výluka posuzována jako předem neprojednaná výluka. SŽDC uhradí v tomto případě dopravci sankci dle bodu 7 tohoto systému odměňování výkonu, a to za každý další započatý kalendářní den překročení plánovaného času ukončení výluky*“. – absence upřesnění podmínek, kdy se považuje výluka za předem neprojednanou a postupu v případě opakovaného překročení.

a rozhodne o nich samostatně. ÚPDI dopisem č. j.: UPDI-1436/18-OPDI-SPR/ZA ze dne 24. května 2018 sdělil účastníkům informaci o rozdělení řízení a současně jim oznámil ukončení dokazování.

V tomto rozhodnutí jsou číslovány výroky tak, aby pro větší přehlednost odpovídalo číslo výroku číslu, pod nímž byla uvedena napadená část Prohlášení 2019 v oznámení o zahájení řízení. Posouzení souladu částí Prohlášení 2019 označených čísly 21 a 24 – 27 se zákonem o dráhách není s ohledem na jejich vyloučení ze společného řízení předmětem tohoto řízení, proto rozhodnutí neobsahuje ani výroky odpovídající svým označením uvedeným číslům.

1. Kapitola 1.3 Právní rámec

Námítky a vyjádření ČD

Společnost ČD napadá kapitolu 1.3 Prohlášení 2019 s tím, že vzhledem ke změnám v legislativě vztahující se k ochraně osobních údajů považuje za nezbytné doplnění postupů týkajících se shromažďování, zpracovávání a uchovávání osobních údajů zaměstnanců provozovatelů drážní dopravy, které jsou sdělovány v souvislosti s přístupovými právy do systémů SŽDC, nebo z titulu uváděných informací ve zprávě o vlaku apod. ČD požadují též sdělení, které údaje a na základě jakého předpisu od dopravce SŽDC v těchto případech požaduje. Domnívá se, že SŽDC zneužívá svého přirozeného monopolu, neboť § 22 odst. 3 písm. a) zákon o dráhách hovoří toliko o oprávnění provozovatele dráhy „*udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy*“, což na předmětnou povinnost zpracování osobních údajů nelze aplikovat. Provozovatel dráhy tedy musí prokázat, že část prohlášení o dráze, kde ukládá předmětnou povinnost předávání resp. zpracování osobních údajů, je pro přidělování kapacity dráhy, pro přístup na dráhu a/nebo pro její užití nezbytná a že sledovaného účelu nelze dosáhnout jinak.

Vyjádření PDV

K uvedené kapitole se též vyjádřila společnost PDV s tím, že považuje za vhodné doplnit postupy týkajících se shromažďování, zpracovávání a uchovávání osobních údajů zaměstnanců jak provozovatele dráhy, tak i provozovatele drážní dopravy při přístupu do systémů SŽDC. PDV shledává rozpor mezi požadavky zákona o drahách a zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně osobních údajů“). Proto doporučuje, aby tato kontradikce byla vysvětlena v prohlášení o dráze.

Vyjádření SŽDC

SŽDC pokládá tvrzení ČD za zavádějící. Dle SŽDC ochrana osobních údajů není povinnou součástí prohlášení o dráze dle § 33 zákona o dráhách. Datová komunikace mezi provozovatelem dráhy a dopravcem se řídí ustanovením technických specifikací pro interoperabilitu (dále jen „TSI“).

V případě komunikace týkající se zpráv o vlaku jde především o:

- Technické specifikace pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému dle Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ze dne 12. prosince 2014 v platném znění (dále jen „TSI TAF“) a
- Technické specifikace pro interoperabilitu subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému dle Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 v platném znění (dále jen „TSI TAP“).

Obě TSI vyžadují, aby při datové komunikaci spolu komunikoval informační systém dopravce a informační systém provozovatele dráhy pomocí předem definovaných formátů zpráv. V těchto zprávách jsou definovány povinné položky a jednou z nich je u každé zprávy identifikace odesílatele zprávy (AdministrativeContactInformation), jejíž součástí jsou položky obsahující identifikační údaje odesílatele (Name, Address, eMail, PhoneNumber, FaxNumber). Vyplnění identifikace odesílatele je bezpodmínečně nutné pro přijetí standardizované zprávy přijímacím informačním systémem ať již dopravce nebo provozovatele dráhy a to z důvodu jednoznačnosti odesílatele zprávy a z ní vyplývající odpovědnosti za správnost zasláných dat. SŽDC jako provozovatel tyto zprávy přijímá na datovém rozhraní svých systémů a zpracovává je v souladu s TSI. Stejně tak i zprávy vysílá a tedy dopravci je mohou na datových rozhraních svých informačních systémů přijímat.

Každá společnost je povinna TSI implementovat dle společného směrného plánu implementace což ne

všechny společnosti, včetně ČD, učinily. SŽDC z důvodů finanční náročnosti informačních systémů pro dopravce těmto vyšla vstříc a nad rámec svých povinností poskytla zdarma dopravcům webová rozhraní svých informačních systémů, která umožňují dopravcům vytvářet datové zprávy splňující požadavky TSI, aniž by nutně museli mít svůj vlastní informační systém.

Avšak pro vytvoření datové zprávy dle TSI je nutné znát identifikaci odesílatele, jak je uvedeno výše. Z tohoto důvodu je nutné, aby příslušné datové rozhraní bylo personifikováno na konkrétní osobu, které dopravce povolí komunikovat s informačními systémy SŽDC jeho jménem. Jedná se však o případy, kdy dopravce v rozporu s výše uvedenou legislativou nemá svůj vlastní informační systém. Pokud dopravce plní požadavky na něj legislativou kladené a má svůj vlastní informační systém splňující požadavky TSI není třeba poskytovat SŽDC žádné údaje, neboť komunikace pracuje na úrovni systém - systém. To se týká i ad hoc tras.

SŽDC doplňuje, že problematika ochrany osobních údajů nespadá do působnosti ÚPDI. Navíc Nařízení č. 2016/679 je účinné od 25. 5. 2018. SŽDC.

Stanovisko ÚPDI

ÚPDI posuzoval kapitolu 1.3 z hlediska souladu se zákonem o dráhách. Podle kapitoly 4.3.2.1 Prohlášení 2019 o přidělení individuální ad hoc kapacity žádá žadatel přidělce elektronicky mimo jiné i datovou komunikaci z vlastního IS žadatele do IS provozovatele dráhy. Tuto skutečnost SŽDC ve svém vyjádření potvrdila a způsoby podávání žádosti řádně vysvětlila, včetně doložení právního rámce. Z výše uvedeného vyplývá, že sporné požadování osobních údajů ze strany SŽDC není nutnou podmínkou přístupu na dráhu a podání žádosti o přidělení kapacity. Požadavek na vkládání osobních údajů neshledal ÚPDI rozporný se zákonem o dráhách. ÚPDI se shoduje se SŽDC, že způsob ochrany osobních údajů, ani plnění povinností týkajících se ochrany osobních údajů, nejsou povinnou součástí prohlášení o dráze. Stejně tak se shoduje se SŽDC s názorem, že ÚPDI je oprávněn posuzovat prohlášení o dráze pouze z hlediska souladu se zákonem o dráhách, nikoliv s předpisy týkajícími se ochrany osobních údajů. Takové posuzování ÚPDI v rámci tohoto správního řízení neprovedl. Vzhledem k tomu, že zadání osobních údajů není nutnou podmínkou pro zajištění přístupu na dopravní cestu, považuje ÚPDI námitku PDV za bezpředmětnou. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 1.**

2. **Kapitola 2.2.2 Kdo může provozovat drážní dopravu** první odst. písm. f), druhý odstavec písm. e) a dále kapitoly **2.2.5 Pokrytí provozních rizik** pod písmeno b) – neoprávněné stanovení minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč.

Námítka a vyjádření KŽC

Společnost KŽC napadá článek 2.2.2 Prohlášení 2019, kde v části „kdo smí provozovat osobní drážní dopravu“ pod písmenem f) a v části „kdo smí provozovat nákladní drážní dopravu“ pod písmenem e) a dále v článku 2.2.5 pod písmenem b) je mj. uvedeno, že na dráhách SŽDC je stanovena minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč. Společnost KŽC má za to, že uvedený požadavek je překročením zákonem dané pravomoci ze strany SŽDC, neboť § 35 odst. 2 písm. d) zákona o dráhách nestanoví žádnou výši. Skutečná výše sjednaného pojistného plnění je čistě obchodním rozhodnutím dopravce. Pro uvedenou výši neexistuje ani reálný důvod, neboť škody zjištěné ze závěrečných zpráv Drážní inspekce za období posledních 5 let nedosahují, až na dílčí výjimky, ani částek polovičních. KŽC požaduje zrušení předmětné částky nebo její výrazné snížení.

Námítky a vyjádření SŽDC

SŽDC se neztotožňuje s tvrzením KŽC. Předmětná částka je součástí prohlášení o dráze již od zveřejnění Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2013. Po vydání Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2014 se stala předmětem správního řízení, ve kterém Drážní úřad v rozhodnutí DUCR-12392/13/Kj ze dne 28. 3. 2013 zákonnost jejího stanovení potvrdil. Následně bylo toto rozhodnutí v rámci odvolacího řízení potvrzeno Společným rozhodnutím Ministerstvem dopravy čj. 85/2013-130-SPR/5 ze dne 14. 11. 2013. Skutečnost, že od roku 2013 narostl počet dopravců z tehdejších 79 na současných 99, dokazuje, že předmětná částka není pro dopravce likvidační. SŽDC dále uvádí, že předmětnou částku uplatňuje společnost KŽC, s.r.o., na dráze Česká Kamenice - Kamenický Šenov, kde je KŽC provozovatelem dráhy.

Stanovisko ÚPDI

Podle § 2927 odst. 1 věta první zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „NOZ“), týkajícího se škody z provozu dopravních prostředků ten, kdo provozuje dopravu, nahradí škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu.

Článek 22 Požadavky týkající se pokrytí občanskoprávní odpovědnosti Směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „Směrnice 2012/34“) obsahuje následující úpravu: *„Aniž jsou dotčena pravidla Unie v oblasti státní podpory a v souladu s články 93, 107 a 108 Smlouvy o fungování EU je železniční podnik přiměřeně pojištěn nebo disponuje vhodnými zárukami za tržních podmínek k pokrytí vlastní odpovědnosti v případě nehody, zejména ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu, poštovním zásilkám a třetím osobám v souladu s vnitrostátním a mezinárodním právem. Bez ohledu na tuto povinnost mohou být zohledněna specifika a rizikový profil různých typů služeb, zejména pokud jde o železniční operace uskutečňované pro kulturní účely či účely spojené s kulturním dědictvím.“*

Podle čl. 12 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (dále jen „nařízení 1371/2007“) se povinností stanovenou v článku směrnice 95/18/ES v souvislosti s odpovědností vůči cestujícím rozumí požadavek, aby byl železniční podnik odpovídajícím způsobem pojištěn nebo přijal rovnocenná opatření, aby pokryl svou odpovědnost podle tohoto nařízení.

Podle § 35 odst. 2 písm. d) zákona o dráhách je dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, který je držitelem platné licence, dále povinen ke dni zahájení drážní dopravy sjednat pojištění pro případ povinnosti nahradit újmu způsobenou provozem drážní dopravy a zaplatit pojistné, a po celou dobu provozování drážní dopravy mít sjednáno toto pojištění a zaplacené pojistné.

ÚPDI uvádí, že v čl. 4 odst. 1 písm. d) Prohlášení o dráze regionální vydaném společností KŽC pro jízdní řád 2016 a následující je uvedeno, že „Provozovat drážní dopravu na dráze regionální může dopravce pouze při splnění následujících podmínek: má po celou dobu provozování drážní dopravy uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy a zaplacené pojistné, přičemž na dráze provozované KŽC je stanovena minimální výše pojistného plnění na částku 50.000.000,- Kč“. Společnost KŽC tedy v tomto případě označuje za nezákonný čl. 2.2.2 Prohlášení 2019, ačkoliv má totožnou úpravu obsaženou ve svém prohlášení o dráze, na což SŽDC upozornila.

ÚPDI souhlasí s tvrzením SŽDC, že minimální výše pojistného plnění byla řešena v řízení o přezkoumání Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2014, Drážní úřad zákonnost jejího stanovení potvrdil v rozhodnutí č. j. DUCR-12392/13/Kj ze dne 28. 3. 2013. Toto rozhodnutí bylo dále potvrzeno společným rozhodnutím Ministerstvem dopravy č. j. 85/2013-130-SPR/5 ze dne 14. 11. 2013. Povinnost dopravce být přiměřeně pojištěn vyplývá z § 35 odst. 2 písm. d) zákona o dráhách, a pokud použijeme eurokonformní výklad, vyplývá tato povinnost i z čl. 22 Směrnice 2012/34/EU. Ta vyžaduje, aby byl železniční podnik (tedy dopravce) přiměřeně pojištěn k pokrytí vlastní odpovědnosti

v případě nehody, zejména ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu, poštovním zásilkám a třetím osobám v souladu s vnitrostátním a mezinárodním právem. Cílem výše uvedené úpravy je zajistit, aby byl dopravce schopen nahradit škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu železničních dopravních prostředků, přičemž povinnost náhrady škody v takovém případě ukládá dopravci § 2927 odst. 1 NOZ. Podle čl. 1 písm. a) nařízení 1371/2007 je předmětem nařízení stanovení pravidel pro odpovědnost železničních podniků a jejich pojistné závazky vůči cestujícím a za jejich zavazadla. Stěžejním je pak čl. 11 nařízení 1371/2007, který stanoví, že s výhradou jeho kapitoly III a aniž jsou dotčeny vnitrostátní právní předpisy, které cestujícím přiznávají další náhradu škody, se odpovědnost železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla řídí kapitolami I, III a IV oddílu IV a VII přílohy I. o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

Přiměřenost výše pojistného plnění dokladoval v citovaných rozhodnutích Drážní úřad porovnání s analogií v silniční dopravě, kde v rámci stanovení výše pojistného plnění vycházel z ustanovení o výši škody jak na zdraví, tak na majetku stanovené zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 168/1999 Sb.“). Zákon č. 168/1999 Sb. stanoví samostatný minimální limit za škodu na zdraví pro jednu osobu a jednu pojistnou událost ve výši 35 mil. Kč, nikoliv maximální roční limit. Prohlášení 2019 požaduje pojištění odpovědnosti z provozu/provozování drážní dopravy výši pojistného limitu 50 mil. Kč, avšak tento limit je společný pro všechny poškozené osoby a navíc se vztahuje jak na škody na zdraví, tak i na škody na věcech.

ÚPDI upozorňuje na změnu soukromoprávní úpravy v oblasti výše odškodnění za škodu způsobenou na zdraví a za škodu usmrcením, účinnou od 1. ledna 2014. Podle původní úpravy zákona č. 40/1964 Sb. Občanský zákoník, (zrušen k 1. 1. 2014), byla limitována výše, do níž bylo možné poskytnout náhradu za bolest a za ztížení společenského uplatnění, a určování výše náhrady v jednotlivých případech bylo stanoveno ve vyhlášce Ministerstva zdravotnictví. Občanský zákoník stanovil i výši odškodnění za škodu usmrcením. Podle původní úpravy mohl soud v občanskoprávních vztazích náhradu z důvodů zvláštního zřetele hodných snížit. NOZ oproti tomu konkrétně stanovené limity pro odškodné neobsahuje a moderační právo soudu v případě odborníka, tj. i dopravce, v § 2953 odst. 2 přímo vylučuje, pokud odborník způsobil škodu zanedbáním povinné péče. Úhrnná reálná výše celkového odškodnění tak může oproti předchozímu stavu markantně narůst.

Česká republika nemá v právním řádu stanoven limit minimální výše pojistného v případě odpovědnosti za škodu z provozování drážní dopravy.

V případě závažného poškození zdraví dosahuje odškodnění jednoho poškozeného výše desítek milionů korun, zejména v případě poškození zdraví s trvalými následky. Poškozenému je kromě dalších náhrad vyplácena doživotní renta. Sjednaný limit pojistného musí postačovat na pokrytí všech škod na věci (železniční infrastruktura, na osobních věcech a zavazadlech cestujících či věcech třetích osob) a na pokrytí škod na zdraví všech usmrcených či zraněných osob a vytvoření rezerv na výplatu renty.

Další podrobnosti lze zjistit též z Metodiky Nejvyššího soudu k náhradě nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění podle § 2958 občanského zákoníku) zveřejněné na [http://www.nsoud.cz/JudikaturaNS_new/ns_web.nsf/947d380f22da4898c12582470054c5f4/\\$FILE/A%20-%20Preamble%20-%20Sb%C3%ADrka.002.pdf/A%20-%20Preamble%20-%20Sb%C3%ADrka.pdf](http://www.nsoud.cz/JudikaturaNS_new/ns_web.nsf/947d380f22da4898c12582470054c5f4/$FILE/A%20-%20Preamble%20-%20Sb%C3%ADrka.002.pdf/A%20-%20Preamble%20-%20Sb%C3%ADrka.pdf)

Nejvyšší soud po zhodnocení dosavadní rozhodovací praxe v otázkách výjimečného zvyšování náhrady za ztížení společenského uplatnění podle vyhlášky č. 440/2001 Sb. v případech nejzávažnějších trvalých zdravotních postižení, po komparaci s úpravami či praxí v některých evropských zemích a s přihlédnutím k tomu, že § 2960 NOZ výrazně rozšiřuje nároky poškozeného na náhradu materiálních újem spojených se zaopatřením či s vytvářením předpokladů pro jeho opětovné začlenění do společenského života a § 2962 až 2963 NOZ posiluje rozsah náhrady za ztrátu na výdělku, dospěl k závěru, že tato výchozí rámcová částka by se měla pohybovat kolem 10.000.000,-Kč. Aby výše této částky nemusela být opakovaně revidována a aby reflektovala vývoj hladiny cen a ekonomické ukazatele, navrhl Nejvyšší soud vyjádřit ji pomocí 400-násobku průměrné hrubé měsíční nominální mzdy na přepočtené počty zaměstnanců

v národním hospodářství za kalendářní rok předcházející roku, v němž se ustálil zdravotní stav poškozeného, tj. kdy je možno přistoupit k vyčíslení náhrady.

Z uvedeného vyplývá, že nižší limit výše pojistného plnění, než je požadovaný v Prohlášení 2019, by nebyl dostatečný. Dopravci by nebyli pojištěni přiměřeně a nebyla by tedy pokryta odpovědnost dopravce podle nařízení 1371/2007.

K námitce KŽC, že škody zjištěné ze závěrečných zpráv Drážní inspekce za období posledních 5 let nedosahují, až na dílčí výjimky, ani částek polovičních (25 mil. Kč), ÚPDI konstatuje, že výše škod se uvádějí na základě odhadů v době vzniku mimořádné události. Zatímco materiální škody jsou celkem snadno odhadnutelné, výše škod vniklé na základě újmy na zdraví v těchto údajích zahrnuty nejsou. Přičemž právě tato částka může až několikanásobně materiální škody převyšovat. Argumentace výší škody, která byla dopravci způsobena v minulosti, tedy na povinnosti plnění při způsobení újmy na zdraví nereflktuje a není tedy pro určení výše pojistného relevantní.

Navíc maximální výše pojištění by měla být jako nepřekročitelná, nikoliv hodnota průměrná. Pokud by nebyl dopravce schopen uhradit způsobenou škodu, tato by padla k tíži jednotlivých zúčastněných stran, což je dle ÚPDI naprosto nepřipustné.

Vzhledem k tomu, že zde vzniká zákonná povinnost dopravce nahradit veškeré vzniklé škody, jejich výše může dosahovat hodnoty uvedené v Prohlášení 2019, ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 2.

3. Kapitola 2.4.1 Vnitřní předpisy první a druhý odstavec – neexistence institutu povinného projednávání změn vnitřních předpisů provozovatele dráhy s dopravci

Vyjádření ČD

ČD požaduje vložit do Prohlášení 2019 institut povinného projednávání změn vnitřních předpisů a pokynů provozovatele dráhy tak, aby měli možnost se k nim dopravci vyjádřit. Jejich změny zvyšují administrativní i finanční zátěž dopravců.

ČD se přitom odkazují na § 22 odst. 1 písm. a) a § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách dávající SŽDC právo udílet dopravcům pokyny, přičemž řada z nich bude udílána formou těchto předpisů. Tomu odpovídá reciproční povinnost dopravce tyto pokyny respektovat daná § 35 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

Provozovatel dráhy dle ČD není schopen při tvorbě dotyčných interních předpisů zhodnotit komplexně jejich dopad a reálnou aplikovatelnost na dopravce. ČD dokonce vznáší obavu, zda nemůže dojít **implementací takového předpisu k ohrožení nebo narušení bezpečnosti nebo plynulosti drážní dopravy**. Spolupráce s dopravci v tomto směru je proto nezbytná.

Vyjádření PDV

Zavedení projednávání změn vnitřních předpisů provozovatele dráhy s dopravci doporučuje i PDV, s ohledem na povinnost dodržování těchto předpisů dopravci vyplývající z § 22 odst. 1 písm. a), odst. 3 písm. a) a § 35 odst. 3 písm. a) zákona o drahách.

Námítka a vyjádření SŽDC

K povinnosti projednávání předpisů SŽDC uvádí, že žádný vnitřní předpis neukládá povinnost projednávat návrhy vnitřních předpisů s třetími osobami s výjimkou případů, kdy je toto požadováno právním předpisem, technickým předpisem nebo technickou normou. SŽDC si není vědoma, že by některý

z právních nebo technických předpisů ukládal provozovateli dráhy projednávat návrhy svých vnitřních předpisů s dopravci. Pokud tak SŽDC činí, tak pouze dobrovolně a nad rámec svých povinností a jen vedena snahou vyjít vstříc dopravcům.

SŽDC nesouhlasí názorem, že neprojednáním dochází k porušení § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách, toto ustanovení požadavek na projednávání neobsahuje. Dále se SŽDC ohrazuje vůči zpochybnování odborné způsobilosti provozovatele dráhy. Zákon o dráhách a ani žádný jiný právní předpis však neukládá provozovateli dráhy projednávat tyto své vnitřní předpisy s dopravci. SŽDC jako provozovatel dráhy má platné úřední povolení i osvědčení provozovatele dráhy a tedy je i odborně způsobilá k vydávání vnitřních předpisů provozovatele dráhy. K tomu ještě každá změna notifikovaného vnitřního předpisu musí být oznámena národnímu bezpečnostnímu úřadu, v našem případě Drážnímu úřadu. V rámci stávající legislativy je tedy nastaven dostatek kontrolních mechanismů, aby se zabránilo ohrožení nebo narušení bezpečnosti. ČD jsou též provozovatelem dráhy a SŽDC si není jista, že by s ní, coby dopravcem, cokoli ČD projednávaly.

Navržené projednávání vnitřních předpisů je v přímém rozporu s principem odpovědnosti provozovatele dráhy za bezpečnost provozu a mohlo by být z hlediska bezpečnosti i kontraproduktivní.

Stanovisko ÚPDI

Podle § 34e odst. 1 zákona o dráhách má být posuzováno, zda některá z částí zveřejněného prohlášení o dráze není v rozporu s tímto zákonem. Zákon tedy omezuje posuzování rozporu, resp. souladu prohlášení o dráze, prováděné ÚPDI na zákon o dráhách. S ohledem na právní předpisy Evropské unie a jejich právní závaznost i povinnost zajistit jejich řádné uplatňování je nezbytné posoudit prohlášení o dráze i s ohledem na ustanovení směrnic, která nebyla řádně transponována do právního řádu České republiky, a jejichž obsah se do zákona o dráhách nepromítl. Evropské právo má před vnitrostátním právem České republiky přednost, proto ÚPDI aplikoval i některá ustanovení směrnic.

Uvedenou problematiku řeší Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (dále jen „směrnice o bezpečnosti“) v článku 8 Vnitrostátní bezpečnostní předpisy. Řada vnitřních předpisů SŽDC, které měly zřejmě ČD na mysli, jsou vnitrostátními bezpečnostními předpisy. To potvrzuje i jejich seznam uvedený na internetové stránce <http://www.szdc.cz/dalsi-informace/narodni-predpisy.html>. Při přijímání předpisů (včetně přijímání jejich změn) je členský stát povinen postupovat podle odstavců 6 a 7 článku 8 směrnice o bezpečnosti, ze kterých vyplývá povinnost jejich konzultace i s dopravci a jejich notifikace a posouzení ze strany Evropské komise. Lhůta pro uvedení právních předpisů pro dosažení souladu se směrnicí o bezpečnosti uplynula dne 30. 4. 2006. V takovém případě však nelze u směrnice opomenout ani její vertikální přímý účinek ani její nepřímý účinek. Vzhledem k tomu, že Česká republika nesplnila transpoziční povinnost zmíněného článku, není tím dotčena povinnost České republiky zajistit účinek směrnice. V daném případě je relevantní zejména přímý účinek směrnice. Ustanovení článku 8 směrnice o bezpečnosti je jasné, přesné a bezpodmínečné, jeho přímá aplikace je tedy možná. Pod pojem „stát“ spadá jako státní organizace též SŽDC. Jde totiž o entitu veřejného práva, nad kterou stát vykonává svou kontrolu. Článek 8 směrnice o bezpečnosti je tedy vůči SŽDC přímo účinný a SŽDC je povinna jej dodržet. Spolupráci v oblasti bezpečnostních předpisů vyžaduje Nařízení komise (EU) č. 1169/2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání schválení z hlediska bezpečnosti železnic a to v příloze II. bodě A.4. Podle něj je podmínkou vydání osvědčení o bezpečnosti splnění následujícího požadavku: „*jsou zavedeny postupy pro rozpoznání potřeby případné spolupráce s jinými subjekty (jako jsou železniční podniky, výrobce, opravárenský podnik, subjekt odpovědný za údržbu, držitel železničních vozidel, poskytovatel služeb a zprostředkovatel) v oblastech, ve kterých sdílejí rozhraní a které by mohly ovlivnit zavádění příslušných opatření k usměrňování rizik v souladu s čl. 4 odst. 3 směrnice 2004/49/ES*“. V článku 4 odst. 3., se pak uvádí: „*Členské státy zajistí, aby odpovědnost za bezpečné provozování*

železničního systému a usměrňování rizik s tím spojených nesli provozovatelé infrastruktury a železniční podniky, tím, že jim uloží, aby zavedli nezbytná opatření pro kontrolu rizik a podle potřeby na nich spolupracovali, používali vnitrostátní bezpečnostní předpisy a normy a zaváděli systémy zajišťování bezpečnosti v souladu s touto směrnicí“. Z výše uvedeného lze dovodit, že projednávání předpisů provozovatele dráhy s dopravcem není ohrožování bezpečnosti, jak se SŽDC mylně domnívá, ale že jde o jeden z nutných požadavků, který musí provozovatel dráhy splnit pro získání osvědčení o bezpečnosti. Pokud jde o dodržování čl. 4 odst. 3 směrnice 2004/49/ES, lze odkázat na výše uvedené účinky směrnic. Podle § 23a odst. 1 zákona o dráhách musí mít provozovatel dráhy ke dni zahájení provozování dráhy osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy, podle § 23a odst. 5 zákona o dráhách má Drážní úřad povinnost osvědčení o bezpečnosti odejmout, pokud podmínky pro osvědčení o bezpečnosti provozovatel dráhy přestal splňovat. Vzhledem k výše citovaným povinnostem provozovatele dráhy vůči dopravci je jejich neplnění ze strany provozovatele dráhy diskriminační, v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. **Na základě toho rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku č. 3.**

4. **Kapitola 2.8 Podmínky pro personál zajišťující provoz**, šestý odstavce ve znění „Dopravce umožní pověřeným zaměstnancům provozovatele dráhy jízdu na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla dopravce za účelem kontroly dráhy a za účelem nutného umožnění plnění povinností provozovatele dráhy.“ Prohlášení 2019 – neoprávněný požadavek provozovatele dráhy.

Námítky a vyjádření ČD

ČD napadají postup provozovatele dráhy, kterým na úkor bezpečnosti podporuje nelimitované rozšiřování vstupů třetích osob na stanoviště strojvedoucího. Proto považují za nezbytné definovat na straně SŽDC okruh osob (profesí), kterým má být přístup na stanoviště strojvedoucího umožněn. Ustanovení § 33 odst. 1 zákona o dráhách, mimo jiné praví: „Přidělcem zpracuje prohlášení o dráze, ve kterém stanoví nediskriminační pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, pro přístup na dráhu, její užití a pro výpočet ceny za toto užití ...“. Jak již uvedeno výše, jakkoliv je prohlášení o dráze soukromoprávním jednáním a SŽDC se obecně těší výhodám plynoucím ze zásady legální licence ve smyslu čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod, **nemůže v prohlášení o dráze stanovit jakákoliv pravidla, nýbrž jen ta, která jí zákon jako provozovateli dráhy coby přirozeného monopolu umožní nebo stanoví. Uložení povinnosti umožnit na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla jízdu zaměstnance provozovatele dráhy není pravidlem pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, pro přístup na dráhu, její užití, ani pro výpočet ceny za toto užití.**

Provozovatel nemůže v prohlášení o dráze coby soukromoprávním jednáním ukládat dopravcům jednostranně povinnosti, které nevyplynou z ustanovení zákona o dráhách, resp. jiných obecně závazných právních předpisů. Předmětná přepravní povinnost z žádného obecně závazného právního předpisu nevyplyvá. Ustanovení § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách hovoří toliko o oprávnění provozovatele dráhy „udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy“, což na předmětnou přepravní povinnost nelze aplikovat. Zaměstnanec provozovatele dráhy nemá dle napadené části prohlášení o dráze udílet pokyny při organizování drážní dopravy, nýbrž kontrolovat dráhu. Provozovatel dráhy zde zneužívá svého postavení provozovatele přirozeného monopolu k tomu, aby na náklady dopravce plnil své povinnosti, ačkoliv by je řečený provozovatel mohl plnit svými kolejovými vozidly na své náklady.

Navíc pobyt další osoby na stanovišti strojvedoucího představuje bezpečnostní riziko, neboť hrozí, že svou přítomností může tato osoba rozptýlit pozornost strojvedoucího s potencionálně fatálními důsledky pro bezpečné provozování drážní dopravy.

Námítky a vyjádření KŽC

Shodný text kapitoly 2.8 Prohlášení 2019 je napaden také společností KŽC, která k věci uvádí, že toto ustanovení překračuje rámec oprávnění daných provozovateli dráhy. SŽDC v § 22 odst. 2 zákona o dráhách a de facto nařizuje dopravci akceptovat spolujízdu zaměstnanců SŽDC na stanovišti

strojvedoucího. Společnost je toho názoru, že takový požadavek je v rozporu se systémem bezpečnosti dopravy přijatým v souladu s § 34h zákona o dráhách, neboť dopravce s přepravou takových osob na stanovišti strojvedoucího zpravidla nepočítá a ani počítat předem nemůže, nehledě na skutečnost, že SŽDC nijak nespécifikuje, co je předmětem kontroly dráhy, resp. co je předmětem nutného plnění povinností provozovatele dráhy. Dopravce proto nemůže nijak zajistit bezpečnost takto přepravovaných osob při spolujízdě, nehledě na to, že požadavky těchto osob mohou vést ke zvýšení nákladů dopravce např. při požadavku na mimořádné zastavení či při požadavku na dodržení konkrétní rychlosti apod. SŽDC aktuálně disponuje vlastními drážními vozidly, kterými provádí prohlídky a údržbu dráhy, proto nemůže být problém zajistit si plnění takových úkolů vlastními prostředky a ne na úkor bezpečnosti provozování drážní dopravy dopravcem. Z tohoto důvodu KŽC žádá ÚPDI o úplné zrušení uvedeného ustanovení bez náhrady, neboť nemá oporu v zákoně.

Vyjádření PDV

PDV uvádí, že přednostně ke kontrolním jízdám využívá svá hnací vozidla a pro měření využívá měřicí drezíny SŽDC s. o. V případě jízdy na hnacím vozidle dopravce je tato kontrolní jízda předem písemně domluvena a odsouhlasena s odpovědným zaměstnancem dopravce pro danou trať. Jediným pokynem, který splňuje podmínky § 22 odst. 3 písm. a) zákona o drahách a který může dávat zaměstnanec provozovatele dráhy dopravci při provádění kontroly na hnacím vozidle, je pokyn k zastavení vlaku v případě zjištění hrozící mimořádné události.

Vyjádření SŽDC

K tomu SŽDC sděluje, že využívá hnacích vozidel dopravce k plnění svých povinností především v souvislosti se zajištěním provozuschopnosti dráhy a provádění kontrol stavu dráhy a viditelnosti návěstidel. Nově vložený odstavec nemá za cíl jakkoli rozšiřovat stávající okruh zaměstnanců SŽDC, kteří mohou vstupovat na stanoviště strojvedoucího, natož pak nařizovat dopravci jakoukoli obecnou přepravní povinnost zaměstnanců SŽDC, jak se mylně domnívá ČD. Pokud by SŽDC měla tyto kontroly provádět vlastními (popř. pronajatými) vozidly, znamenalo by to významné zvýšení jejich nákladů na zajišťování provozuschopnosti drah i s možnými negativními dopady do výše ceny za užití dráhy jízdou vlaku. Dalším negativním dopadem by pak byl také úbytek kapacity dráhy provozované SŽDC, kterou by byla nucena pro takové jízdy využívat, místo toho, aby jí nabídla k využití dopravcům. Pro zajišťování činností provozovatele dráhy, které je nutné provádět ze stanoviště strojvedoucího jedoucího hnacího vozidla (resp. řídicího vozu), používá SŽDC jen určené zaměstnance (což vyplývá i z textu napadeného odstavce). Počet zaměstnanců SŽDC, kteří povolení k jízdě na stanovišti strojvedoucího mají, je minimalizován již nyní a jedná se o zaměstnance, kteří jsou standardně proškoleni z BOZP, včetně pravidel bezpečnosti při pohybu v kolejišti a na hnacích vozidlech. Pro realizaci jízd zaměstnanců SŽDC na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla dopravce je u SŽDC stanoven seznam profesí, které mají oprávnění k jízdám za účelem kontroly dráhy (tento seznam byl v minulosti odsouhlasen i ČD). Pro případy ostatních situací má SŽDC dohodnuto s ČD vydávání určitého množství tzv. přenosných povolenek s roční platností, včetně způsobu evidence jízd. Účelem vložení těchto podmínek do prohlášení o dráze je upravit tuto problematiku i pro případy tratí, na nichž, vzhledem k postupnému otevírání trhu v železniční dopravě, provozují nebo začnou provozovat pravidelnou drážní dopravu i jiní dopravci než ČD. SŽDC má za nutné tuto věc rozšířit na všechny oprávněné dopravce obecně. SŽDC má za to, že právní úprava jí garantuje právo, zákonný nástroj, jak zajistit splnění povinnosti k bezpečnému provozování dráhy. Uvedený nástroj SŽDC spatřuje jak v § 22 odst. 3 písmeno a) zákona o dráhách. Na uvedený případ by pak, dle SŽDC, bylo možno aplikovat též § 22 odst. 4 zákona o dráhách, dle kterého jsou osoby v obvodu dráhy povinny dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti provozu dráhy. Nutno též doplnit, že uvedená praxe a povinnost dopravce nikterak neomezuje a je zcela běžnou. **Uvedeným opatřením SŽDC na základě zmocnění obsaženého v zákoně o dráhách plní úkoly uložené jí zákonem o dráhách, přičemž uvedeným postupem dopravci nepůsobí žádnou škodu a tento nemusí vynakládat žádné dodatečné náklady.**

Stanovisko ÚPDI

ÚPDI k výše uvedenému sděluje, že zákon o dráhách upravuje práva a povinnosti všem osobám, které se podílejí na provozování dráhy a drážní dopravy. Žádné z ustanovení zákona o dráhách, ani souvisejících právních předpisů a přímo použitelných předpisů, nezakládá povinnost dopravci, aby umožnil, tedy strpěl za každých podmínek, jízdu pověřených zaměstnanců provozovatele na stanovišti strojvedoucího, jako výkon kontroly dráhy, z důvodů plnění povinností provozovatele dráhy. Taková povinnost vzniká při výkonu státního dozoru dle v § 58 zákona o dráhách, platí však výlučně pro osoby k tomu pověřené.

ÚPDI souhlasí s názorem ČD, že uložení povinnosti umožnění jízdy zaměstnance provozovatele dráhy na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla není pokynem provozovatele dráhy udíleným při organizování drážní dopravy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na základě § 22 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách. Svým obsahem je to pokyn, aby se dopravce bezplatně podílel plněním uložené povinnosti na zajištění údržby dráhy. Navíc skutečnost, že tento požadavek je kladen jako podmínka přístupu na dráhu, už je samotným důkazem, že se nejedná o pokyn udělený při organizování drážní dopravy. Na základě výše uvedeného zdůvodnění ÚPDI nemůže souhlasit s názorem SŽDC, že povinnost uložená šestým odstavcem kapitoly 2.8 Prohlášení 2019 je pokyn provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy ve smyslu § 22 odst. 4 zákona o dráhách.

ÚPDI souhlasí i s názorem ČD a KŽC, že pobyt zaměstnance provozovatele dráhy na stanovišti strojvedoucího přináší potenciální riziko odpoutání pozornosti strojvedoucího při řízení drážního vozidla. K tomu vzniká případné riziko možného úrazu, pokud by si nedostatečně proškolený zaměstnanec provozovatele dráhy způsobil úraz, jelikož provozovatel dráhy u těchto zaměstnanců negarantuje proškolení např. z elektrotechnické kvalifikace s ohledem na místní pracovní bezpečnostní pokyny platné pro obsluhu konkrétního drážního vozidla. Dalším neřešeným problémem je přebírání zodpovědnosti dopravcem za případné poškození zdraví zaměstnance provozovatele dráhy, ke kterému by hypoteticky mohlo dojít např. následkem mimořádné události. Uvedená bezpečnostní hlediska však sama o sobě nejsou důvodem k tomu, že by kontrola dráhy nemohla být prováděna takto i nadále. ÚPDI též souhlasí s názorem SŽDC, že se tímto postupem sníží náklady na údržbu dráhy a ušetří její kapacitu. Takováto kontrola však musí být prováděna pouze na základě svobodné vůle obou stran a za vzájemně dohodnutých podmínek, jako to činí provozovatel dráhy PDV, nikoliv za podmínek vynucených jednostranným nezákonným požadavkem provozovatele dráhy.

Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách přidělcem stanovuje v prohlášení o dráze zejména *nediskriminační pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, pro přístup na dráhu, její užití a pro výpočet ceny za toto užití*. Pravidla musí být nediskriminační jednak v rámci vztahů mezi dopravci, jednak v rámci vztahu mezi dopravcem a provozovatelem dráhy. Zde se dopravce cítí být diskriminován tím, že mu provozovatel dráhy prostřednictvím přidělcem ukládá povinnost nad rámec zákona o dráhách. Podle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách je provozovatel dráhy celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupné vlečky **povinen umožnit dopravcům využití přidělené kapacity dráhy**, a to alespoň poskytnutím služeb souvisejících s užitím dráhy a dle písm. d) téhož paragrafu **umožnit dopravci, který splňuje podmínky pro provozování drážní dopravy podle zákona o dráhách, provozovat drážní dopravu na dráze** za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Z uvedeného vyplývá, že požadavek šestého odstavce kapitoly 2.8 Prohlášení 2019 je diskriminační vůči dopravci.

Umístění předmětného odstavce jako součást bodu 2.8 „Podmínky pro personál zajišťující provoz“ s tím, že celá kapitola 2 „Podmínky přístupu“ Prohlášení 2019 popisuje zásady a podmínky pro přístup žadatelů na celostátní dráhu a regionální dráhy v majetku státu, kde je SŽDC přidělcem kapacity, jednoznačně deklaruje, že se jedná o pravidlo pro přístup na dráhu, při jehož nesplnění může být dopravci přístup odepřen. Odepření takového přístupu je pak opět v rozporu i s § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách, jelikož kromě provozování drážní dopravy za cenu sjednanou podle cenových předpisů, požaduje provozovatel dráhy od dopravce ještě navíc plnění dalších, byť nepeněžních služeb, zákonem uložených provozovateli dráhy. **Požadavek na umožnění kontroly dráhy na stanovišti strojvedoucího od**

dopravce je neoprávněný a vyžadováním jeho plnění provozovatel dráhy porušuje povinnosti umožnit dopravcům využití přidělené kapacity a povinnosti umožnit dopravcům provozovat drážní dopravu za cenu sjednanou podle cenových předpisů, uložené provozovateli dráhy v § 23 odst. 1 písm. a) a písm. d) zákona o dráhách.

Požadavek provozovatele, aby dopravce umožnil pověřeným zaměstnancům provozovatele dráhy jízdu na stanovišti strojvedoucího hnacího vozidla dopravce za účelem kontroly dráhy a za účelem nutného umožnění plnění povinností provozovatele dráhy, nemá, jako povinnost dopravce, oporu v zákoně, jak se mylně SŽDC domnívá, a proto se ÚPDI musí ztotožnit s námitkami ČD a KŽC, a argumenty SŽDC odmítnout. Nic však nebrání tomu, aby kontroly stavu dráhy probíhaly ze stanoviště strojvedoucího po předchozí dohodě obou stran. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 4.**

5. **Kapitola 3.3.2.1 Průjezdny průřez** šestý odstavec ve znění „*V obloucích o poloměru menším než 250 m se zvětšují šířkové rozměry základních průjezdných průřezů včetně postranních volných prostorů průjezdných průřezů podle vnitřních předpisů SŽDC*“ - nejasné určení provozně technických vlastností dráhy.

Námítka a vyjádření ČD

ČD se domnívá, že toto ustanovení, jímž SŽDC zamýšlí zajistit v příslušném rozsahu splnění povinnosti dle § 33 odst. 3 písm. a) zákon o dráhách, by mělo s ohledem na § 553 odst. 1 NOZ obsahovat buď přímo tyto specifické rozměry, nebo alespoň taxativní seznam dotčených vnitřních předpisů SŽDC. Absence požadovaných údajů je nesplněním povinnosti SŽDC dle § 33 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách pro nedostatečnou určitost a není způsobitelné vyvolat právní účinky.

Vyjádření PDV

K této problematice se též vyjádřila společnost PDV s tím, že může být v prohlášení o dráze doplněn odkaz na předpis s tabulkou, která přesně definuje požadované vzdálenosti.

Vyjádření SŽDC

SŽDC k námitce uvádí, že ustanovení o rozšíření průjezdného průřezu v obloucích o poloměru menším než 250 m jsou uvedena v ČSN 736320 „Průjezdné průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu“, která je závazná na základě zmocnění § 11 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 177/1995 Sb.“). Tato ustanovení jsou přenesena do předpisů provozovatele dráhy SŽDC S3 díl XVI Železniční svršek. Doplnující technické podmínky pro geometrické a prostorové uspořádání kolejí. Informace uvedené v legislativě a ČSN 736320 jsou pro dopravce dostačující. Informace o předpisu SŽDC S3 díl XVI Železniční svršek - Doplnující technické podmínky pro geometrické a prostorové uspořádání kolejí i s kontaktem na gestora jsou zveřejněny na webu SŽDC (<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumentv-a-predpisy/provozne-technicke.html?page=detail&docid=1%3B%2395d821e4-af91-40d4-8bf8-f79bbac04e5e>). ČD se ve svém podání pokouší doložit domnělé porušení § 33 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách ze strany SŽDC. Zákon o dráhách ve svém § 33 odst. 3 písm. a) ukládá přidělcí zveřejnit kategorii dráhy, její místní určení a údaje o jejích provozně technických vlastnostech v souladu se seznamem vedeným podle § 23 odstavce 1 písm. f) téhož zákona. Seznam těchto provozně technických vlastností dráhy je uveden v Příloze B Prohlášení 2019. Napadená kapitola Prohlášení 2019 popisuje jednotlivé průjezdné průřezy používané na dráhách, na které se vztahuje Prohlášení 2019. Jde o technický popis jednotlivých druhů průjezdných průřezů. Uvedené rozšíření se však rozhodně netýká požadavků na

dopravce, neboť drážní vozidla musí dodržet základní průjezdný průřez, ale je směřováno na provozovatele dráhy, neboť v těchto malých poloměrech oblouků je třeba zajistit větší volný prostor v okolí kolejí z důvodu většího vychýlení drážních vozidel při průjezdu takto malými oblouky. Tento údaj tak rozhodně není údajem ve smyslu § 33 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách.

S ohledem na skutečnost, že došlo k smíšení - záměně dvou rozdílných problematik, kdy jedna úprava dopadá na dopravce, druhá na provozovatele dráhy a úprava prohlášení o dráze v tomto článku nedopadá na dopravce, nedošlo k porušení § 33 zákona o dráhách.

Stanovisko ÚPDI

Detailní technické informace o infrastruktuře jsou uvedeny v registru infrastruktury vedeném Drážním úřadem podle Provděcího rozhodnutí Komise (2014/880/EU) o společných specifikacích registru železniční infrastruktury a o zrušení provděcího rozhodnutí 2011/633/EU. Zde je v kapitole 1.1.1.1.3 uveden požadavek na jednotlivé obrysy (v rozhodnutí je vlivem překladu použit nesprávný termín rozchod). Ani zde není kladen požadavek na uvádění tak detailních údajů, jako je rozšíření průřezu v oblouku. ÚPDI není přesvědčen, že by popis dráhy, uvedený v prohlášení o dráze na základě § 33 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách, měl nahrazovat, nebo ještě rozvíjet do detailu, popis infrastruktury tak, jak je uveden ve zmíněném registru. SŽDC jasně ve svém zdůvodnění vysvětlila pojem rozšíření průřezu a doložila odkaz na související legislativu. Současně doložila, že uvedená problematika nesouvisí s dopravcem. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 5.**

6. **Kapitoly 3.4 Omezení provozu**, první odstavec první a poslední věta „SŽDC neodpovídá žadateli za omezení jízdy vlaků způsobené vlivem:“ „při indikování závady na vlaku dopravce diagnostickým zařízením“ – absence omezení na případy, kdy byla závada potvrzena

Námítky a vyjádření ČD

ČD navrhuji závěr výčtu v prvním odstavci doplnit o dovětek „**byla-li závada potvrzena**“. SŽDC sice vydala dne 15. 3. 2017 Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 4/2017, č. j. 6735/2017-SŽDC-O14 Opatření k provozování diagnostiky závad jezdících vozidel (dále jen „PPD č. 4/2017“), jeho obsahem však jsou pouze povinnosti dopravců ve vztahu k výskytu indikace závad diagnostickým zařízením, nikoliv otázka zajištění správného chodu těchto zařízení. Nelze tedy vyloučit závady zařízení, kdy by SŽDC odpovídala za škody vzniklé dopravcům. ČD shledávají rozpor s § 23 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

ČD mají informaci o identifikování závady na vlaku diagnostickým zařízením z Operativního přehledu práce železnice včetně uvedení zpoždění vlaku a informaci strojvedoucího, či zasahujícího vozníka. V případě prohlídky vozidla po diagnostikování závady strojvedoucím je po dokončení obratu dotčený vůz předmětem kontroly v domovském depu kolejových vozidel (dále jen „DKV“) a případně následné opravy. V případě prohlídky vozníkem je při zjištění závady na místě buď vyřazen, nebo předán k odstranění závady v domovském DKV. Opravárenský zásah je prováděn u cca 16 % identifikovaných závad.

Následně ve čtvrtletních cyklech, probíhá vyhodnocení pobídky dle Prohlášení o dráze, Přílohy „D“, část C, bod 4. Vstupní podklady spolu ne zcela korespondují. Přesto je viditelné, že některými indikátory jsou ve zvýšené míře evidovány závady, které nejsou ostatními indikátory na trase vlaků registrovány, a při provedené prohlídce není zjištěna závada. V těchto případech dochází ke zbytečnému zpoždění vlaků.

ČD též doložily přehled časového dopadu zastavení vlaků identifikátory diagnostických zařízení v roce 2017. Za toto období došlo celkově k 349 zastavení vlaku. Závada na vozidlech byla potvrzena ve 128 (37 %) případech. V ostatních 221 (63 %) případech závada potvrzena nebyla.

ČD dále doložily přehled podkladů pro vypořádání pobídky dle prohlášení o dráze, přílohy „D“, části C bodu 4 za období 1. 4. 2017 – 30. 6. 2017. Zde se uvádí 383 případů zastavení vlaku z důvodů signalizace závady. Z toho je 205 (53 %) případů, kdy nebyla zjištěna závada a 159 (41 %) případů, kde jakékoliv vyhodnocení chybí. Pouze v 8 (2 %) případech bylo vozidlo označeno pro následnou kontrolu do depa a ve 3 (0,8 %) případech se uvádí závady na vozidle. V 8 případech vůbec nebyla po signalizaci indikátoru provedena prohlídka. Číslo vozidla není uvedeno u 147 (38 %) případů vůbec.

Žádný z obou přehledů neobsahuje informace, jaký druh závady byl indikován. Přehled obsahuje řadu případů, kdy u téhož vozu dochází k opakovaným závadám. Např. vůz 73 54 8591 004-7 měl 9 indikací za 15 dní, v několika případech též dochází až k 8 indikovaným závadám v průběhu měsíčního období. Objevují se i případy opakovaných signálů STOP.

Námítky a vyjádření SŽDC

K otázce indikátorů SŽDC argumentuje bezpečností požadovanou § 22 zákona o dráhách a bezpečnostními doporučeními Drážní inspekce, na jejichž základě je nutné vlak s diagnostikovanou závadou zastavit okamžitě, nebo po příjezdu do vhodné stanice.

V rámci PPD č. 4/2017 byla umožněna výjimka pro závadu zjištěnou indikátorem horkých obručí (dále jen „IHO“) stupně K, pokud strojvedoucí potvrdí, že si je vědom brzdění v blízkosti před zařízením diagnosticky závad jedoucích vozidel (dále jen „DZJV“) a pro závadu zjištěnou indikátorem nekorektnosti jízdy (dále jen „INJ“) stupně K, kdy strojvedoucí zastavit nemusí.

Na diagnostiku se používají většinou DZJV od firmy ASDEK a je na nich prováděna pravidelná údržba včetně půlroční profylaktických prohlídek. Po každém průjezdu vlaku je provedeno tzv. vnitřní otestování zařízení DZJV a pokud je vyhodnocena nesprávná činnost některé z funkcí, tak je daná funkce vypnuta a odeslána servisní zpráva na obslužné pracoviště. Přes každé zařízení DZJV projedou tisíce náprav a závada je vyhodnocena jen na velmi nízkém procentu z nich, nekorektní chování by bylo ihned zřejmé z denních přehledů. SŽDC doložila jako příklad přehled průjezdů přes indikátory v síti ze dne 23. 1. 2018. V něm je evidováno 4811 průjezdů vlaků o celkovém počtu 180 860 náprav. V uvedený den byl detekován 1 případ identifikace horkých ložisek – signál IHL-K, 4 případy – dvojkolí IHO-K, 8 případů – dvojkolí INJ-K. Případy stop – INJ byly identifikovány pouze 2. Celkově bylo v uvedený den identifikováno 15 závad z kontrolovaných 180 860 náprav, což je 0,07 %.

SŽDC musí zohlednit možná bezpečnostní rizika a nemůže připustit zpochybňování funkce diagnostických zařízení na trati, neboť tato zařízení jsou, a do budoucna budou, jediným prostředkem pro detekci závad na vozidlech. SŽDC nejsou známy postupy zaměstnanců dopravce při posuzování závad vyhodnocených zařízení DZJV, jejich příslušné vnitřní předpisy, technická kvalifikace a vybavení zaměstnanců vhodnými prostředky (např. měřidly) pro posouzení závady. Proto nelze vyžadovat náhradu škody za zastavení vlaku při diagnostikované závadě na vozidle, ať již je potvrzena, nebo vyvrácena, zaměstnancem dopravce.

SŽDC se ohrazuje proti tvrzením ČD, že v roce 2017 bylo nutné z důvodu chybovosti vypnout řadu zařízení z provozu. Nárůst počtu vyhodnocených závad nebyl způsoben chybou nového SW, ale specifickými klimatickými podmínkami (velký spád listí v krátkém časovém úseku) v kombinaci s umístěním zařízení DZJV v blízkosti listnatých porostů.

SŽDC z podkladů dodaných ČD na základě výzvy ÚPDI zpracovala analýzu uvedených případů zastavení vlaků z důvodu vyhodnocení závady na vlaku v řídicím systému zařízení diagnostiky jedoucích vozidel. Z ní vyplývá, že více než 50 % vlaků bylo vyhodnoceno na závadu IHO, a to někdy na celém vlaku, což nasvědčuje, že vlak brzdil těsně před místem DZJV, nebo na 4 nápravách jednoho vozu, což nasvědčuje, že jde o poruchu/závadu brzdy na příslušném voze.

U vyhodnocení vozidla INJ je nutno vzít na vědomí, že konkrétní alarm může být způsoben různými závadami na vozidle, přičemž závady nemusí být identifikovatelné pouhým pohledem na stojící vozidlo. V současné době jsou limitní hodnoty všech INJ nastaveny na nižší hodnoty než tytéž alarmy v sousedním Polsku.

Pokud jde o ustanovení kapitoly 3.4, kapitoly 3.6.6 a Přílohu „D“, část C, bod 4, SŽDC zásadně nesouhlasí s omezením využití zařízení pro diagnostiku závad jedoucích vozidel, sloužících k zjišťování závad při jízdě vlaků, jelikož tato přispívá k zajištění bezpečnosti a ochraně provozu. SŽDC se v uvedeném plně řídí doporučeními zpracovanými Drážní inspekcí, se kterou by měl ÚPDI svoje závěry konzultovat. Bez toho není možno provádět jakékoli změny, jak navrhuje ČD.

Stanovisko ÚPDI

Předmětem sporu je postup a odpovědnost dopravce a provozovatele dráhy při diagnostice závad v případě, kdy následně závada zjištěna není („nepotvrzená hlášení“). Pokud tedy závada zjištěna je, k žádným sporům nedochází a ÚPDI tento případ v tomto řízení vůbec neřeší. Počet nepotvrzených hlášení však činí dle vykázaných hodnot více než 60%. Při takto vysoké nespolehlivosti diagnostiky vznikají oprávněné pochybnosti o její správné funkci ze strany dopravce.

Při diagnostikování závady vozidlo dopravce zajistí prohlídkou osobou odborně způsobilou. Ta stanoví další postup, ve většině případů však závadu nezjistí. To znamená, že buď na vozidle závada není, nebo šlo o jednorázovou závadu, která se již neopakuje a neprojevuje (neodbrzdění vozidla s ohřátím kol či kotoučů). Další možností může být nevhodná technologie jízdy ze strany strojvedoucího, ta však nemusí být vyvolána jeho vinou, ale může být vyvolána i dopravní situací či nevhodnou polohou indikátoru. V neposlední řadě na vozidle závada může být, ale je nezjistitelná běžnou prohlídkou. Jde např. o případy plochých míst, narušení kruhovitosti kol, závady na ložiskách v počátečním stádiu, opakující se závady brzdy. Tyto závady budou indikátory zachycovat opakovaně, nemusí k tomu však docházet při každém průjezdu. Bude zde záviset na např. na rychlosti jízdy, nebo na technologii jízdy a konkrétním nastavení příslušného indikátoru. Jelikož finančně a technicky není možné při každém zásahu provádět diagnostiku spojenou s demontáží, je nutno bedlivě shromažďovat výsledky těchto indikátorů a ve vztahu k rozsahu provozu vozidla opakované indikace analyzovat. K tomu musí sloužit prvotní evidence výstupů z indikátorů, kterou by měl mít dopravce od provozovatele dráhy k dispozici.

ČD poskytly 2 různé evidence. Z nich vyplývá, že počet potvrzených závad na vozech je pouze malým procentem z počtu závad celkových. To dokládají oba předložené přehledy. Tyto přehledy však spolu naprosto nekorespondují. Lze i důvodně pochybovat o jejich věcné správnosti. Přehledy jsou neúplné, neobsahují kompletní technické údaje, jako druh indikované závady, chybějí čísla vozidel. Objevují se případy opakovaných indikací závad, některé dokonce hraničí se způsobilostí příslušných vozidel k provozu. Takové informace jsou z pohledu analýzy indikovaných závad prakticky nepoužitelné.

Ve svém vyjádření SŽDC prohlašuje, že diagnostická zařízení jsou řádně udržována a opatřena vnitřními systémy k minimalizaci poruch. Ani v těchto případech není možné vliv poruch vyloučit. SŽDC nepřipouští jakékoliv zpochybňování funkce diagnostického zařízení, přesto podklady doložené ČD dokladují více než 60 % chybovost. Navíc z vyjádření SŽDC vyplývá, že tato zřízení jsou závislá na klimatických podmínkách, na jejich umístění jednak v souvislosti s vlivem okolního prostředí jednak z hlediska technologie jízdy. Proto také článek 3.1 písm. f) PPD č. 4/2017 vyžaduje sledovat a zajistit průběh jízdy vlaku v prostoru traťové části diagnostiky tak, aby nedocházelo k neodůvodněnému brzdění nebo zastavení vlaku, což může ovlivnit IHO. Pokud bude zařízení situováno v takovém místě, kde brzdění včetně brzdění předchozích bude ovlivňovat IHO, bude zde docházet k indikaci nepotvrzených hlášení.

Z výše uvedeného vyplývá, že k nepotvrzeným, respektive zdánlivě nepotvrzeným hlášením může docházet z příčin jak na straně dopravce, tak provozovatele dráhy či přírodních vlivů. Nesporným zájmem obou stran by mělo být nepotvrzená hlášení minimalizovat. Toho nelze dosáhnout jinak, než spoluprací obou stran.

Indikování závady, které je následováno zastavením vlaku provozovatelem dráhy, je ve své podstatě narušením provozování drážní dopravy. Toto narušení provozování drážní dopravy je zapříčiněno poruchou součásti dráhy, způsobené poruchou zabezpečovacího zařízení, závadou v provozování vozidlového parku dopravce nebo jinou příčinou narušení provozování drážní dopravy (jiné vnější příčiny nebo nezjištěné důvody) ve smyslu § 4 vyhlášky 76/2017 Sb. Podle § 33 odst. 3 písm. k) je obligatorní součástí prohlášení o dráze vzorový návrh o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy včetně nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů týkajících se narušení provozování drážní dopravy. Pokud však dojde k narušení provozování drážní dopravy vlivem indikování závady, podle prvního odstavce kapitoly 3.4 Prohlášení 2019, SŽDC se předem distancuje od jakékoliv odpovědnosti a nestranné mimosoudní řešení sporu nepřipouští, bez ohledu na skutečnost, že příčiny mohou být i na její straně.

K námitce SŽDC týkající se bezpečnosti ÚPDI uvádí, že v žádném případě nerozporuje plnění povinnosti provozovatele dráhy jejího provozování pro plynulé a bezpečné provozování drážní dopravy. Součástí provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy je i zajištění bezchybné funkce indikátorů. Pokud nebude zaveden systém, který by umožnil odstranit příčiny vzniku nepotvrzených hlášení, nelze mluvit o provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy. Podmínkou takového systému je možnost mimosoudního řešení sporů. Poskytnutí zákonného práva dopravci na nestranné mimosoudní řešení sporů nepochybně bezpečnost drážní dopravy nesnižuje, ani SŽDC právo na zastavení vlaku neodebírání. Tím se ÚPDI nedostává do rozporu s žádným bezpečnostním doporučením Drážní inspekce.

Proto ÚPDI neshledal důvod konzultovat rozhodnutí s Drážní inspekcí.

Vzhledem k tomu, že v prvním odstavci kapitoly 3.4 Prohlášení 2019 SŽDC nepřipouští jakékoliv nestranné mimosoudní řešení sporu, shledává zde ÚPDI rozpor s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 6.**

7. **Kapitola 3.4 Omezení provozu**, čtvrtý odstavec poslední věta ve znění „SŽDC při tom postupuje podle příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy“ absence textu „a platné legislativy“.

Námítky a vyjádření ČD

Dle názoru ČD nutno doplnit čtvrtý odstavec kapitoly 3.4 tak, že bude nově znít: „... vnitřních předpisů provozovatele dráhy **a platné legislativy**“. Implementace řady změn do vnitřních předpisů provozovatele dráhy je časově náročná a může přesáhnout lhůtu pro nabytí účinnosti právního předpisu. Původní znění by jinak bylo v rozporu s § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách, jelikož by SŽDC postupovala sice podle interních pravidel pro provozování dráhy, nikoliv však podle **obecně závazných** pravidel pro provozování dráhy.

Námítky a vyjádření PDV

PDV upozorňuje, že jde o pravidla obecně závazná pro provozování dráhy a nikoliv o interní pravidla provozovatele dráhy.

Námítky a vyjádření SŽDC

K návrhu ČD SŽDC sděluje, že s ním nesouhlasí, jelikož je stejně jako ČD povinna dodržovat platnou legislativu a to i v rámci svých vnitřních předpisů. Vnitřní předpisy jsou v souladu s platnou legislativou, a tedy doplnění požadované ČD nemá žádný faktický vliv na významový obsah sdělení, které poskytuje napadené ustanovení Prohlášení 2019. Doplnění navrženého textu do Prohlášení 2019 je tedy bezpředmětné.

Stanovisko ÚPDI

K problematice ÚPDI konstatuje, že souhlasí s názorem SŽDC, že jak dopravci, tak provozovatelé drah jsou povinni dodržovat aktuálně účinnou legislativu. Současně připouští, že k vydávání novel s okamžitou účinností dochází často. Například vyhláška č. 7/2015 Sb. kterou se mění vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, byla rozeslána ve Sbírce předpisů dne 12. 1. 2015 s účinností od 15. 1. 2015. Její implementace do vnitřních předpisů zejména dopravců byla v tomto období prakticky nemožná. Nicméně existují metody, jak o přijaté novele a odchylkách v postupu provizorně zaměstnance informovat. Přesto ÚPDI není přesvědčen, že by absencí dovětku, který ČD požadují, došlo k porušení zákona o dráhách. Jeho absence neznámá, jak správně SŽDC uvádí, že automaticky závazné právní předpisy nebudou používány a že tedy bude drážní doprava provozována v rozporu s § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách. Předpisy provozovatele dráhy by měly být v souladu se všeobecně platnými právními předpisy a bývají zpracovány tak, aby že závazná právní ustanovení do nich bývají zapracována. Vložení požadovaného dovětku by mohlo totiž naopak dojít ke zmatení dopravců, že soulad zajištěn není. **Proto ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 7.**

- 8. Kapitola 3.5.2 Omezení provozování dráhy**, čtvrtý odstavce ve znění „*Překročí-li doba omezení provozování dráhy nebo její části 24 hodin a omezení naruší sjednaný rozsah a četnost drážní dopravy, je provozovatel dráhy povinen neprodleně vyrozumět o důvodech a době předpokládaného omezení Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, vlastníka dráhy a dopravce, kteří provozují dopravu na dráze, jejíž provozování je omezeno*“ – nesoulad s § 23c zákona o dráhách

Námítky a vyjádření ČD

ČD považují znění tohoto odstavce za rozpor s § 23c zákona o dráhách, neboť řeší pouze případy, kdy překročí doba neplánovaného omezení 24 hodin. Ustanovení § 23c odst. 4 zákona o dráhách však ukládá oznámit ÚPDI, vlastníkovi a dopravcům všechny případy omezení dle odst. 3, tj. nejen ty, u nichž dochází k překročení 24 hod - viz písm. b) a c).

Vyjádření PDV

Společnost PDV doporučuje upřesnit, že se povinnost vztahuje na omezení provozování dráhy na § 23c odstavec 3 zákona o dráhách, čímž nejsou řešeny ostatní případy překročení doby omezení nad 24 hodin.

Námítky a vyjádření SŽDC

Dle SŽDC je znění 4. odstavce kapitoly 3.5.2 zcela v souladu s § 23c odst. 3 písm. b) ve spojení s § 23c odst. 4 zákona o dráhách. Napadeným ustanovením sděluje SŽDC toliko, že v uvedeném případě má povinnost oznámit uvedené skutečnosti uvedenému výčtu osob. Neuvádí, že by tuto povinnost v ostatních případech neměla. SŽDC Prohlášení 2019 neříká, že by v případech uvedených v § 23c odst. 3 písm. a) a

c) tuto povinnost neměla.

SŽDC zveřejňuje všechny údaje o omezeních podle § 23c odst. 3 zákona o dráhách v informačním systému DOMIN (Databáze omezení infrastruktury). Tento informační systém je dostupný způsobem umožňujícím dálkový nediskriminační přístup všem dopravcům prostřednictvím portálu provozovatele dráhy. V něm jsou uvedeny všechny druhy omezení infrastruktury a každý uživatel si může jednoduchým způsobem prostřednictvím filtrů zobrazit události předpokládané (plánované) a mimořádné. Současně nastavení filtrů umožňuje i zobrazení omezení z pohledu časového (do 24 h a nad 24 h). V detailu jednotlivých omezení je pak uveden důvod omezení i předpokládaná doba omezení.

Stanovisko ÚPDI

K problematice poskytování údajů ÚPDI uvádí, že nesouhlasí s názorem SŽDC, že text uvedený ve 4. odstavci kapitoly 3.5.2 je v souladu s § 23c zákona o dráhách tím, že nevylučuje povinnost oznamování omezení provozování dráhy kratší než 24 hodin. Z jazykového výkladu jednoznačně vyplývá, že SŽDC je ochotna tuto povinnost plnit pouze u omezení nad 24 hodin. Zákon o dráhách v § 23c odst. 4 jednoznačně ukládá provozovateli dráhy povinnost jakékoliv omezení provozování dráhy na základě § 23c odst. 3 zákona o dráhách oznámit, nikoliv zveřejnit způsobem umožňujícím dálkový přístup. Vzhledem k tomu, že nejde o čistě administrativní úpravu, ale je nutno zajistit technické vybavení, jehož použití bude pro poskytování takového objemu dat potřebné, stanovil ÚPDI lhůtu, po jejímž uplynutí nelze kapitolu v uvedeném rozsahu použít až do 8. 12. 2018, t.j. do samého začátku jízdního řádu, pro který je prohlášení o dráze vypracováno. K námitce PDV ÚPDI uvádí, že uvedená ohlašovací povinnost se vztahuje skutečně pouze na omezení dle § 23c odst. 3 zákona o dráhách, u ostatních omezení jí nelze vyžadovat. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 8.**

9. **Kapitola 3.5.3 Personální omezení dostupnosti infrastruktury** ve znění: *„Výlukou dopravní služby však není dotčeno přidělování kapacity v době této výluky na základě žádostí do ročního jízdního řádu nebo jeho změny či kapacity pro realizaci opatření dopravců v souvislosti s plánovaným omezením provozování dráhy.“* – neumožnění přidělu kapacity mimo přidělu do nového jízdního řádu a jeho pravidelných změn.

Námítky a vyjádření KŽC

KŽC je názoru, že kapitola 3.5.3 vzhledem ke skutečnosti, že neumožňuje přidělovat kapacitu při výluce dopravní služby mimo nový jízdní řád a jeho pravidelné změny, je v přímém rozporu s § 23b resp. § 23c zákona o dráhách. Jde totiž pouze o racionalizační krok provozovatele dráhy, který nemůže být důvodem k omezení jejího provozování. KŽC se dožaduje dodržování § 23b resp. § 23c a § 38 zákona o dráhách, bez ohledu na oznámení o rozsahu výluky služby dopravních zaměstnanců. Dodržování ustanovení zákona o dráhách nelze vázat na přidělování kapacity pouze na roční jízdní řád nebo jeho změny popř. při výlukových opatřeních, jelikož to omezuje práva dopravce při jeho podnikání. KŽC žádá o ÚPDI o zrušení uvedeného ustanovení bez náhrady.

Uvedený článek 3.5.3 téhož znění byl již dříve Drážním úřadem řešen v rámci přezkumu prohlášení o dráze pro jízdní řád 2014 a jako takový byl zrušen, viz pravomocné rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUCR-12392/13/Kj ze dne 28. 3. 2013, následně potvrzené při odvolacím řízení vedeném Ministerstvem dopravy.

Námítky a vyjádření SŽDC

KŽC napadá ustanovení kapitoly 3.5.3 s tím, že uvedené ustanovení bylo Drážním úřadem již přezkoumáváno v rámci přezkumu prohlášení o dráze 2014 a odvolává se na pravomocné rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUCR-12392/13-Kj ze dne 28. 3. 2013. SŽDC k řízení ve věci kapitoly 3.5.3 dodává, že toto ustanovení bylo skutečně přezkoumáváno v rámci přezkumu Prohlášení o dráze 2014, ale bylo

pouze modifikováno. Z původního znění kapitoly 3.5.3 Prohlášení o dráze 2014 byl odstraněn první odstavec ve znění:

„Není-li při sestavě ročního Jízdního řádu a jeho pravidelných změn zájem ze strany dopravců o využití kapacity dráhy, může SŽDC v části denní doby přiměřeně omezit využití kapacity dráhy výlukou služby dopravních zaměstnanců. Takovéto omezení dostupnosti infrastruktury zohledňuje SŽDC v procesu ad-hoc přidělování kapacity dráhy a může navrhnout žadatelům v přiměřené míře jinou vhodnou kapacitu dráhy, která nemusí odpovídat v plném rozsahu jednotlivým žádostem“.

Uvedené ustanovení bylo opětovně přezkoumáváno a to v rámci přezkumu Prohlášení o dráze 2015 se stejným výsledkem uvedeným v rozhodnutí č. j. DUCR-15435/14/Kj ze dne 28. 4. 2014. Následně byla kapitola 3.5.3 přezkoumávána Drážním úřadem v rámci přezkumu Prohlášení o dráze 2017, kdy byl text kapitoly naopak rozšířen na text:

Provozovatelé drah zveřejňují na svých webových stránkách informace o rozsahu výluky dopravní služby. Výlukou dopravní služby však není dotčeno přidělování kapacity v době této výluky na základě žádostí do ročního jízdního řádu a jeho změn. (viz bod I. rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUCR-14040/16/Kj ze dne 9. 3. 2016)

Tento text kapitoly 3.5.3 vložený do prohlášení o dráze rozhodnutím Drážního úřadu, byl následně Drážním úřadem opět přezkoumáván, a to v rámci přezkumu Prohlášení o dráze 2018, kdy byl rozhodnutím Drážního úřadu doplněn o ustanovení „nebo kapacity pro realizaci opatření dopravců vsouvislosti s plánovaným omezením provozování dráhy“ (viz část B. bod 5 rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUCR-33628/17/Kj ze dne 8. 8. 2017). Takto upravený text opět vložený do prohlášení o dráze je totožný s textem uvedeným kapitole 3.5.3 Prohlášení 2019.

Stanovisko ÚPDI

ÚPDI souhlasí s názorem KŽC, že v případě výluky dopravní služby nejde o omezení provozování dráhy ve smyslu § 23b a § 23c zákona o dráhách. V případech, které popisuje KŽC, je tedy přidělcce povinen postupovat dle § 34b zákona o dráhách. Podle § 21 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 173/1995 Sb.“) „Provozovatel dráhy stanoví kapacitu jednotlivých úseků dráhy pro organizování drážní dopravy podle stavebního uspořádání dráhy, jejího technického vybavení a technologických postupů řízení drážní dopravy, přičemž nejnižší hodnota kapacity jednotlivých úseků dráhy se rovná maximální kapacitě dráhy; provozovatel dráhy musí drážní dopravu organizovat tak, aby byla efektivně využita kapacita dráhy“. Z uvedeného tedy vyplývá, že kapacita je dána technickým vybavením dráhy a nikoliv jejím personálním obsazením. V případech výluky dopravní služby tedy kapacita dráhy existuje, přidělcce je tedy povinen jí podle § 34b odst. 2 zákona o dráhách přidělit za podmínek jím stanovených. Tento postup se týká nového přidělu kapacity, nikoliv organizování drážní dopravy v případě kapacity již přidělené, kdy jsou postupy odlišné (viz odůvodnění ke kapitole 4.2.1.2 a 4.3.2).

ÚPDI si plně uvědomuje, že provozování dráhy v těchto případech může přinášet komplikace a vícenáklady provozovateli dráhy. Pro tyto účely podle Prováděcího nařízení komise (EU) 2015/909 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy článku 3 odst. 4 písm. a) a Výměru MF č. 01/2018 ze dne 28. listopadu 2017, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, účinného od 1. 1. 2018 (dále jen „výměr MF“) části II. položky 3 bodu 6, je možné tyto vícenáklady zahrnout do výpočtu přímých nákladů.

ÚPDI prověřoval předchozí rozhodnutí Drážního úřadu. V rozhodnutích č. j. DUCR-12392/13-Kj ze dne 28. 3. 2013 a v č. j. DUCR-15435/14/Kj ze dne 28. 4. 2014 je vyloženě správním rozhodnutím odstraněn text, který připouštěl nepřidělení kapacity ad-hoc, v prohlášení zbyla pouze informace o zavedení výluky služby dopravních zaměstnanců. V rozhodnutí č. j. DUCR-14040/16/Kj ze dne 9. 3. 2016 byl přidán dovětek o povinnosti přidělit kapacitu do jízdního řádu a jeho změn. Rozhodnutím č. j. DUCR-33628/17/Kj ze dne 8. 8. 2017 byl přidán další dovětek ohledně přidělu kapacity v souvislosti

s plánovaným omezením provozování dráhy. Citovaná rozhodnutí byla vydána Drážním úřadem na základě posuzování souladu prohlášení o dráze v rozsahu jednotlivých žádostí, v roce 2016 a 2017 nikdo doplnění explicitního textu o povinnosti přidělit kapacitu ad-hoc nepožadoval. Žádné z těchto rozhodnutí nikdy nepopřelo nárok dopravce na přiděl kapacity ad-hoc, SŽDC ve svých vyjádřeních připouštěla snahu dopravcům v takovýchto případech vyhovovat. Navíc od dřívějších rozhodnutí dnes regulace v oblasti cen za použití dráhy plně umožňuje vzniklé vícenáklady do ceny zakalkulovat. Proto ÚPDI neshledává svoje rozhodnutí rozporným s předchozími rozhodnutími Drážního úřadu. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 9.**

10. Kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu, druhý odstavec ve znění „V železniční stanici nemusí být vždy provozovány všechny výše uvedené provozní součásti“. – nesoulad s § 23d zákona o dráhách

Námítky a vyjádření ČD

ČD považují druhý odstavec za věcně zavádějící, neboť umožňuje i takovou interpretaci, že v železniční stanici jsou všechny provozní součásti k dispozici, ale nemusí být všechny provozovány, resp. poskytnuty dopravcům. Text prohlášení sice téměř doslovně reprodukuje text § 3 odst. 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb., který ovšem izolovaně, bez vazby na § 23d zákona o dráhách, rovněž umožňuje interpretaci v rozporu s účelem § 23d zákona o dráhách, jež provádí. Chybné interpretaci předchází např. následující formulace: **„Pokud je stanice v době účinnosti tohoto prohlášení o dráze některou z uvedených provozních součástí vybavena, lze užívání této provozní součásti odepřít jen z důvodů stanovených zákonem o dráhách“.** U provozních součástí, které jsou v železniční stanici k dispozici, by měl jejich provozovatel zajistit jejich provozování, ať již sám nebo prostřednictvím třetích osob min. v době, kterou zveřejní pro uživatele těchto provozních součástí a která nebude představovat faktické obcházení § 23d zákona o dráhách.

Vyjádření PDV

S názorem ČD souhlasí i PDV.

Námítky a vyjádření SŽDC

SŽDC nemůže souhlasit s názorem, že text kapitoly 3.6.1 je v rozporu se zákonem o dráhách, jelikož je zcela shodný s textem uvedeným ve vyhlášce č. 76/2017 Sb., a to konkrétně s § 3 odst. 2. SŽDC nesouhlasí s velmi extenzivním výkladem § 23d zákona o dráhách. Dokládá to tím, že § 23e zákona o dráhách řeší problematiku zařízení služeb sice existujícího, ale neprovozovaného. Navíc by v takové situaci byl zcela bezpředmětný § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Také je třeba poukázat na fakt, že zákon o dráhách v § 23d mluví o provozovateli zařízení služeb, nikoliv o vlastníkově. O vlastníkově zařízení služeb hovoří § 23e zákona o dráhách. Napadený článek Prohlášení 2019 je proto plně v souladu s platnou právní úpravou.

Stanovisko ÚPDI

ÚPDI sice souhlasí s názorem, že napadený text je citací vyhlášky. Pokud bude napadený text vykládán v kontextu § 23d odst. 3 zákona o dráhách, že dopravci lze odepřít přístup k těmto službám pouze za podmínek zákonem stanovených, neshledává ÚPDI nesoulad druhého odstavce kapitoly 3.6.1 se zákonem o dráhách. ÚPDI nesouhlasí s názorem, že lze omezit povinnost provozovatele služeb pouze na zařízení, která jsou povinným vybavením stanice podle vyhlášky č. 177/1995 Sb. Uvedená vyhláška je prováděcím předpisem k § 5 odst. 5 zákona o dráhách, vztahuje se jen na technické podmínky pro nové stavby drah. ÚPDI souhlasí s názorem, že povinnosti § 34d zákona o dráhách se vztahují na provozovatele služeb, nikoliv vlastníka. Podle kapitoly 5.3.1.1 SŽDC je provozovatelem těchto služeb.

Podle názoru ÚPDI napadený text dopředu nevylučuje, že by SŽDC, nebo jiný provozovatel služeb neposkytl tyto služby v rozporu s § 34d zákona o dráhách. Pokud by k tomu ve skutečnosti došlo, mohlo by se jednat o přešůpek podle § 51 odst. 7 zákona o dráhách. **Na základě výše uvedeného rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku č. 10.**

- 11. Kapitola 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu**, třetí odstavce ve znění *‘Délka nástupišť je odvozena od maximální délky osobních vlaků pravidelně provozovaných na příslušné trati. Viz příloha „B“ – požadavek k doplnění postupu na prodlužování nástupišť.*

Námítky a vyjádření ČD

ČD napadají kapitolu 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu třetí odstavce a považují jej za přímý rozpor s opatřením, které souvisí s omezením provozování dráhy nebo při řešení vyčerpané kapacity dráhy. Odvození délky nástupišť dle délky pravidelně provozovaných vlaků vnímá jako limitující pro spojování souprav. Ze spojovaných souprav, pokud přesahují délku nástupišť, pak nelze zajistit bezpečný výstup/nástup cestujících. Z toho důvodu považují ČD za nezbytné doplnit postup pro prodlužování nástupišť, jinak text vyloučí či podstatně omezí aplikaci § 23b odst. 5 zákona o dráhách, resp. aplikaci § 36 odst. 1 písm. b) zákona o dráhách, jelikož dopravce za takových okolností nebude moci fakticky splnit všeobecnou přepravní povinnost.

Vyjádření PDV

Ke třetímu odstavci kapitoly 3.6.1 se PDV vyjádřil tak, že v případě doplnění postupu pro prodloužení nástupišť, by musel provozovatel v návaznosti na tuto skutečnost upravit i další interní dokumentaci.

Námítky a vyjádření SŽDC

Dle SŽDC uvedené ustanovení konstatuje fakt, že při stavbě nástupišť se při stanovení jeho potřebné délky vychází z maximální délky osobních vlaků pravidelně provozovaných na dané trati. Délku nástupišť nelze např. při stavbě trati zdvojnásobit s ohledem na skutečnost, že by hypoteticky mohla nastat situace, kdy z důvodu vyčerpání kapacity dojde ke spojení dvou vlaků. SŽDC k uvedenému podotýká, že uvedený text je zcela v souladu s § 16 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Stanovisko ÚPDI

Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách přidělcce v prohlášení o dráze stanoví pravidla přístupu ke dráze a ke službám, nikoliv pravidla pro budování infrastruktury či postupy pro řešení přetížené kapacity. Napadená věta je strohým údajem o provozně technických vlastnostech dráhy podle § 33 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách. **Na základě výše uvedeného rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku č. 11.**

- 12. Kapitoly 3.6.1 Železniční stanice pro osobní dopravu 3.6.1**, pátý odstavce – neuvedení internetové adresy Celostátního informačního systému o jízdních řádech.

Námítky a vyjádření ČD

ČD považují za nezbytné doplnit chybějící odkaz na internetovou adresu, na které lze vzdáleným přístupem nalézt Celostátní informační systém o jízdních řádech (dále jen „CIS JŘ“), na něž se odkazuje.

Jelikož je stanice zařízením služeb, musí prohlášení o dráze bud' obsahovat údaje podle § 33 odst. 3 písm. l) zákona o dráhách, nebo na něj odkazovat.

Vyjádření PDV

PDV doporučuje do kapitoly 3.6.1 pátého odstavce doplnit přesný odkaz na CIS JŘ.

Námítky a vyjádření SŽDC

K tomu SŽDC uvádí, že CIS JŘ je informační systém obsahující informace o přepravním spojení. CIS JŘ se také považuje za jedno z míst určených pro styk s cestujícími (vyhláška č. 175/2000 Sb., v platném znění, o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (dále jen „vyhláška č. 175/2000 Sb.“)), z něhož je možné podávat i další informace.

Podle platné právní úpravy (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění (dále jen „zákon o silniční dopravě“), zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a vyhláška MD č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy (dále jen „vyhláška č. 122/2014 Sb.“) CIS JŘ obsahuje schválené jízdni řády linek veřejné linkové dopravy, veřejné drážní osobní dopravy. Oficiálním výstupem ze systému CIS JŘ je veřejně dostupný FTP server na adrese <ftp://ftp.cisjr.cz/>. Na něm budou data pro Prohlášení 2019, tedy data týkající se jízdniho řádu 2019, dostupná až na podzim roku 2018.

Smlouvu k provozování a vedení CIS JŘ uzavřelo Ministerstvo dopravy a nikoli SŽDC. SŽDC nerozumí, proč je stran uvedeně problematiku dotazována, když uvedenou informaci si ÚPDI může obstarat přímo od MD v souladu dle § 6 odst. 2 správního řádu. I přes uvedeně však SŽDC poskytuje alespoň základní informace.

Stran údajného porušení § 33 odst. 3 písm. l) zákona o dráhách SŽDC uvádí, že CIS JŘ je obecně známý systém zavedený platnou legislativou a jehož webová adresa je vyhlášena Ministerstvem dopravy. Uvedeně ustanovení nestanoví ani nutnost citace webové adresy CIS JŘ.

SŽDC však s ohledem na špatné zkušenosti s poskytováním informací od provozovatelů služby prodej jízdniích a přepravních dokladů uvažuje o odstranění tohoto ustanovení při nejbližší změně Prohlášení 2019.

Stanovisko ÚPDI

K žádosti ČD ÚPDI konstatuje, že § 33 odst. 3 písm. l) zákona o dráhách ukládá povinnost zveřejnit v prohlášení o dráze podmínky poskytování služeb prostřednictvím zařízení služeb dostupných z dráhy, přičemž v souladu s § 33 odst. 6 zákona o dráhách je lze nahradit odkazem na místo, kde se s nimi lze seznámit způsobem umožňujícím dálkový přístup. Tento seznam je uveden na Portálu provozování dráhy, na který se prohlášení odkazuje, a to na adrese: <http://provoz.szdc.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=1432047>. Uvedeně dalších adres je čistě na SŽDC a na přídělci, navíc uvádění údajů neaktuálního jízdniho řádu může být matoucí. ÚPDI souhlasí se SŽDC, že správní orgán si informace přednostně obstará u jiného správního orgánu. ÚPDI v tomto případě především chtěl znát názor SŽDC na možnosti použití internetové adresy, jak navrhovaly ČD a případně její zkušenosti. Proto vynesl výzvu na SŽDC. S ostatním vyjádřením SŽDC ÚPDI souhlasí. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 12.**

- 13. Kapitola 3.6.5 Střediska pro opravy a údržbu - nesprávné začlenění popisu myčky železničních vozů namísto do kapitoly 3.6.6.**

Námítky a vyjádření ČD

ČD v žádosti napadají kapitolu 3.6.5 Střediska pro opravy a údržbu, že věcně obsahuje popis myčky, která věcně spadá do části 3.6.6 Ostatní technické vybavení včetně zařízení pro mytí a čištění. ČD v tom vidí rozpor s vyhláškou č. 76/2017 Sb., která v § 3 odst. 4 odlišuje na straně jedné v písm. a) „*střediska pro údržbu drážních vozidel*“, a na straně druhé v písm. b) „*zařízení pro provozní ošetření vozů, zejména jejich mytí, čištění a plnění vodou*“ a rozpor s § 23d odst. 5 zákon o dráhách, který upravuje členění zařízení služeb.

Námítky a vyjádření SŽDC

SŽDC se v tomto bodě v zásadě shoduje s názorem ČD a připouští úpravu textu prohlášení o dráze při nejbližší příležitosti. Nedomnívá se však, že napadené ustanovení bylo v rozporu se zákonem o dráhách. Dle SŽDC by správný úřad měl, shodně jako to vyžaduje první úprava, posuzovat text prohlášení o dráze dle jeho obsahu a nikoli dle možných zpracovatelem zvolených forem a podob textu.

Stanovisko ÚPDI

ÚPDI souhlasí s ČD, že myčka železničních vozů v obvodu železniční stanice Brno-Horní Heršpice zmíněná v kapitole 3.6.5 Prohlášení 2019 nazvané „Střediska pro opravy a údržbu“ je zařízení služeb podle § 3 odst. 4 písm. b) vyhlášky č. 76/2017 Sb., nikoliv podle § 3 odst. 4 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., jak naznačuje název bodu 3.6.5 Prohlášení 2019. Správně má být tedy myčka zmíněná v bodě 3.6.6 Prohlášení 2019 „Ostatní technické vybavení včetně zařízení pro mytí a čištění“. Zařazením myčky do nesprávné kapitoly, pod nesprávný nadpis nezpůsobilo její zařazení do jiné kategorie služeb s odlišnými pravidly přístupu a nikdo nebyl omezen na svých právech. Vzhledem k tomu, že vyhláška č. 76/2017 Sb. je podzákonným předpisem a v zákoně není uvedeno takto podrobné členění zařízení služeb, neshledal ÚPDI v nesprávném začlenění popisu myčky železničních vozů do kapitoly **3.6.5** namísto do kapitoly 3.6.6 rozpor se zákonem o dráhách. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 13.**

- 14. Kapitola 3.6.6 Ostatní technické vybavení včetně zařízení pro mytí a čištění, třetí odstavec ve znění „Na základě výše uvedeného si SŽDC vyhrazuje právo na zastavení vlaku, na kterém byla diagnostickým zařízením indikována závada, a právo postihu v případě, že dopravce použije opakovaně k jízdě drážní vozidlo, u kterého byla diagnostickým zařízením indikována závada způsobující poškození kolejnic (příznak INJ)“.** - viz námitka k 3.4, první odstavec.

Námítky a vyjádření ČD a SŽDC

ČD, stejně jako SŽDC, se k této kapitole vyjádřily společně s kapitolou 3.4.

Stanovisko ÚPDI

Podle § 34 odst. 1 písm. j) vyhlášky 173/1995 Sb. k jízdě nesmí být použito vozidlo, které je vyhodnoceno diagnostikou z indikátoru nekorektnosti jízdy v úrovni překračující úroveň STOP, je-li závada potvrzena neprodleně provedenou prohlídkou vozidla, nebo jedná-li se o opakované vyhodnocení stejné závady

u totožného vozidla. Podle odst. 2 citovaného paragrafu pak drážní vozidlo, u kterého za jízdy došlo k závadám uvedeným v odstavci 1, smí dojet na místo, je-li to nezbytné, kde je možno závadu odstranit, avšak jen pokud tím není ohroženo bezpečné provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy.

Ustanovení kapitoly 3.6.6 blíže nespecifikuje, zda pro zastavení vlaku a pro případný postih postačuje signál K nebo signál STOP, takže se nedostává do rozporu s § 34 odst. 1 písm. j) vyhlášky 173/1995 Sb. Informaci upřesňuje až článek 3.3 PPD č. 4/2017, který jednoznačně definuje, že právo postihu se týká indikování závady signálem STOP. Uvedená podmínka se tedy vztahuje pouze na vozidla, která nesmějí být použita k jízdě podle § 34 odst. 1 vyhlášky 173/1995 Sb.

Jízda takového vozidla bezpochyby způsobuje výrazné opotřebení dráhy, nebo i její poškození. Z tohoto důvodu ÚPDI neshledává rozpor práva postihu ze strany SŽDC se zákonem o dráhách.

Pokud by došlo k nepotvrzeným hlášením indikátorům, bude zde mít dopravce postupem uvedeným v odůvodnění k prvnímu odstavci kapitoly 3.4, po provedení její úpravy na základě tohoto rozhodnutí, možnost se proti takovému nepotvrzenému hlášení bránit. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 14.**

15. Kapitola 4.2.1.2 Žádost o přidělení kapacity dráhy ad hoc první odstavec – (ne)umožnění podání žádosti o přidělení kapacity alternativním způsobem, např. při výpadcích systémů.

Námítky a vyjádření ČD

ČD napadají první odstavec kapitoly 4.2.1.2 s tím, že v případě výpadků systému nebo výpadcích napětí s délkou trvání nad 10 minut je nezbytné umožnit podání žádosti o kapacitu i alternativním (telefonickým) způsobem s dodatečným potvrzením. Výpadkem se prodlužuje reakční doba při řešení mimořádností v provozu. ČD uvádějí příklad, kdy nebylo možno podat žádosti z důvodů výpadku nejen systémů, ale i napětí. ČD v tom vidí porušení § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

ČD pak na základě výzvy doplňují, že výpadek má za následek nemožnost podání žádosti o přidělení kapacity pro jízdy odklonem v případě překážky na původní trase, nemožnost průběžné reakce dopravců na provozní situaci v případě řešení nepravdivostí provozu a mimořádných událostí (poruchy vozidel a závady na zařízení dráhy). To má za následek prodlužování doby odstraňování následků mimořádností. Po ukončení výpadku pak probíhá pomalé postupné zpracování žádostí bez možnosti řešení priorit. Dle ČD tak dochází fakticky k omezení provozování dráhy v důsledku nefunkčnosti systémů provozovatele dráhy v rozporu s § 23b odst. 1 zákona o dráhách. Dle ČD toto ustanovení se negativně přenáší i do zajišťování přidělu kapacity na dráhy provozované ČD, který je zajišťován smluvně SŽDC. Požadované řešení bylo dle ČD prezentováno na setkání s dopravci dne 3. 1. 2018 v podobě plánované změny Směrnice SŽDC IS 10.

Vyjádření SŽDC

Pro zajištění plynulého a bezpečného provozu na železniční dopravní cestě provozuje SŽDC soubor provozních informačních systémů (dále jen SPIS), který umožňuje též datovou komunikaci s informačním systémem dopravce a IS provozovatelů okolních železničních infrastruktur v souladu s předpisy EU. Nad rámec definovaný TAF TSI poskytuje SŽDC všem dopravcům přímý přístup do svých vybraných informačních systémů s cílem maximálního zjednodušení a sjednocení podmínek pro vzájemnou komunikaci mezi dopravci a SŽDC.

Cílem zrušení telefonického styku bylo odstranit telefonické žádosti o trasy u dispečerského aparátu SŽDC, ke kterým dochází zejména v době plně funkčního systému KADR a který aparát zatěžuje nežádoucím způsobem. V posledních letech nedošlo k nepředpokládanému výpadku IS KADR, dochází

pouze k plánovaným pravidelným odstávkám, které jsou zahajovány s ohledem na aktuální provozní situaci. Odklon vlaku si dopravce může zajistit sám v informačním systému v ISOŘ nebo KADR od 18 hodin před časem odjezdu z výchozí stanice.

SŽDC považuje požadavek ČD na priority při podávání žádosti o kapacitu za rozporný s § 34b odst. 1 zákona o dráhách. SŽDC zajišťuje přidělování kapacity 4 nepřetržitými pracovišti. Dle SŽDC uvedený text Prohlášení 2019 nemůže být v rozporu s § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách, když toto ustanovení zákona o dráhách je součástí výčtu povinností provozovatele dráhy nikoliv přidělce. Navíc několikaminutový výpadek systému přidělce pro přidělování kapacity nemůže mít vliv na plynulost provozování dráhy s ohledem 5 denní limit pro přiděl uvedený v § 34b odst. 1 zákona o dráhách.

SŽDC přiděl kapacity pro ČD neprovádí, což dokazuje odkazem na Prohlášení o dráze celostátní a o veřejně přístupných vlečkách provozovaných společnostmi České dráhy, a.s. pro jízdní řád 2018/2019, dostupné na webových stránkách ČD, ve kterém je zcela jasně za přidělce označena právnická osoba Univerzita Pardubice. K novele Směrnice SŽDC IS 10 tato uvádí, že uvedený názor ČD byl na setkání dementován a skutečnost uvedena na pravou míru.

Zcela na závěr pak SŽDC předkládá, že při nefunkčnosti systému by nemuselo být ani možné zajistit provoz dráhy. Povinnost SŽDC udržovat v činnosti i náhradní systém pro příjem žádostí o kapacitu dráhy není jednoznačně stanovena účinnými právními předpisy.

Stanovisko ÚPDI

ÚPDI souhlasí s názorem SŽDC, že po nabytí platnosti jízdního řádu je na žádost přidělce povinen do 5 dnů poskytnout údaje o zbývající dostupné kapacitě. ÚPDI souhlasí, že SŽDC není povinna přijímat žádosti o kapacitu telefonicky a je v její kompetenci, jak příjem žádostí zajistí. Z tohoto hlediska výpadek informačních systémů nezpůsobuje nezákonný stav.

ČD nicméně napadají pouze případy, kdy je ve své podstatě je třeba řešit mimořádnosti v provozu následkem mimořádných případně živelných událostí a současně třeba dojde k poruše informačních systémů. Přestože k tomu patrně dochází velice zřídka, nelze tyto případy vyloučit s konstatováním, že v takovém případě stejně nebude možné zajistit provoz dráhy. K uvedenému ÚPDI zdůrazňuje, že většinou nejde o přidělování kapacity, ale o požadavky operativního řízení provozu, což je zdůvodněno v části týkající se prvního odstavce kapitoly 4.3.2.

Při mimořádných událostech je zde povinnost provozovatele dráhy i dopravce, vyplývající z § 49 odst. 3 písm. a) zákona o dráhách, zabezpečit uvolnění dráhy pro obnovení provozování dráhy nebo drážní dopravy, pokud tomu nebrání jiné okolnosti. Ne ve všech případech popsanych ČD došlo k mimořádné události. V popsanych případech došlo k omezení provozování dráhy z důvodů uvedených v 23c odst. 3 písm. a). Zde § 23b odst. 2 písm. b) zákona o dráhách ukládá omezit provozování dráhy na dobu nezbytně nutnou a v nebytně nutném rozsahu. Pokud je třeba minimalizovat následky zavedením odklonové trasy, nebo zajistit pomocnou lokomotivu nebo nehodový vlak, nejde již o žádost o přiděl kapacity za podmínek § 34b zákona o dráhách, ale plnění zákonných ustanovení § 49 případně 23b zákona o dráhách a operativní řízení drážní dopravy ve smyslu § 22 vyhlášky 173/1995 Sb. Pokud však nebude možné realizaci takovýchto opatření při výpadku informačních systémů projednávat, nebude možné zajistit prostředky či náležitosti pro zprovoznění dráhy. K omezení provozování dráhy pak dojde v rozporu s § 23b odst. 2 písm. b) zákona o dráhách z důvodu, že SŽDC již dopředu v prohlášení o dráze nedává možnost ke splnění zákonných povinností k nejrychlejšímu obnovení provozování dráhy. Pokud dopravci nebude z uvedených důvodů umožněn odklon, dojde k porušení § 22 odst. 1 zákona o dráhách, jak je zdůvodněno v části týkající se prvního odstavce kapitoly 4.3.2. **V neumožnění telefonické komunikace s provozovatelem dráhy shledal ÚPDI rozpor Prohlášení 2019 s § 23b odst. 1 zákona o dráhách a rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 15.**

Požadovaná informace o možnostech telefonické komunikace v případě nepředvídaných problémů by svým obsahem patřila spíše do článku 4.8.4 Prohlášení 2019. Zde však též uvedena není. K námitce SŽDC

ve věci prezentování návrhu směrnice SŽDC na jednání s dopravci ÚPDI uvádí, že je oprávněn posuzovat soulad prohlášení o dráze se zákonem o dráhách a proto se těmito důkazy neřídil. Posuzování přidělu kapacity pro ČD vlivu informačních systémů SŽDC není předmětem tohoto řízení.

16. Kapitola 4.3.2 Ad hoc přidělení kapacity dráhy, první odstavec – neexistence rozdělení odstavce s ohledem na důvody a účely podání žádosti.

Námítky a vyjádření ČD

ČD požadují za nezbytné tento odstavec rozdělit, neboť poslední tři odseky nejsou z pohledu dopravců nabídkovým produktem, ale nutností, vynucenou činností SŽDC. Současně požadují určit, aby takovou žádost zpracovával ten, na jehož straně leží důvody podání takové žádosti. Produkty v odseku prvním až pátém jsou potřeby dopravců, poslední tři odseky původního uspořádání by měla zpracovávat na základě požadavků dopravců SŽDC.

Zákon o dráhách v § 33 odst. 3 písm. e) a f) v souladu zejména s čl. 53 a 54 Směrnice 2012/34/EU i s bodem 3 písm. c) a f) její přílohy IV. rozlišuje přidělování kapacity pro opravu a údržbu a v mimořádné situaci na straně jedné od přidělování běžné kapacity. V tomto případě je přiděl kapacita opatřením, které umožňuje provozovateli dráhy plnit jeho povinnosti ve vztahu k opravám a údržbě dráhy, resp. za mimořádných situací. Z toho důvodu by měly být uváděny samostatně, pokud jsou využívány provozovatelem dráhy nebo v závislosti jako následek údržby, omezení či jiných důvodů. ČD požadují zajistit vyřizování těchto žádostí přednostně, oproti běžným žádostem. ČD nesouhlasí se zařazením do kapitoly 4.3.2, jelikož nejde o nabízený produkt.

Námítky a vyjádření SŽDC

SŽDC k tomu uvádí, že přidělování kapacity dráhy vychází z § 34 odst. 1 zákona o dráhách, dle kterého o přidělení kapacity dráhy žádá žadatel dopravce. Text kapitoly 4.3.2 tedy upřesňuje produkty v rámci ad hoc přidělení kapacity. Stejný text v předchozích prohlášeních o dráze ČD nenapadaly. Dle SŽDC zákon o dráhách, tak i Směrnice 2012/34/EU, nedovoluje výjimku z § 34 odst. 1 zákona o dráhách v případě jízdy vlaků za účelem údržby infrastruktury, nebo z důvodu omezení infrastruktury, popř. z jiných důvodů na straně provozovatele dráhy. Přídělcem nemůže přidělovat kapacitu svévolně na základě své vlastní vůle. Dle SŽDC neexistují ustanovení zákona o dráhách nařizující rozdělení produktů SŽDC do skupin. Minimální obsah prohlášení o dráze a pravidel přidělu je stanoven v § 33 odst. 3 a 4 zákona o dráhách, jeho ustanovení rozdělení do skupin nepožadují. ČD ani ve svém prohlášení požadované nerespektují.

Stanovisko ÚPDI

ÚPDI souhlasí s názorem SŽDC, že přídělcem nemůže žadateli přidělovat kapacitu o vlastní vůli, ale že kapacita se přiděluje vždy na základě žádosti. Co se týče nabízení kapacity za účelem údržby infrastruktury, zde nevidí ÚPDI žádné názny nesouladu se zákonem o dráhách. Poslední dva odseky jsou ovšem skutečně významově naprosto odlišné. Ve své podstatě řeší problematiku dopravce, kterému již byla kapacita jednou přidělena. Ten ji nemůže využít z důvodů na straně SŽDC, proto jí požaduje využít náhradním způsobem. Jedná se o případy, kdy dojde k omezení provozování dráhy zejména dle § 23c odst. 3 zákona o dráhách. V takovém případě má provozovatel dráhy podle § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách povinnost umožnit dopravci užití dráhy na nezbytnou dobu pro objezdy nesjízdného úseku dráhy, byla-li tato nesjízdnost způsobena živelní událostí nebo nehodou. Provozovatel dráhy je přitom povinen postupovat podle § 22 odst. 2 vyhlášky 173/1995 Sb. a zachovat pořadí vlaků dle § 22 odst. 2 vyhlášky 173/1995 Sb. Nejedná se tedy o požadavek dopravce o přiděl kapacity, ale požadavek o vykonání práva využít přidělenou kapacitu byť způsobem podle § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách. Jelikož provozovatel dráhy musí objezd umožnit, dopravce musí projevit zájem. Není tedy možné, aby

o tom rozhodoval provozovatel dráhy sám. Na tento požadavek nelze uplatňovat § 34b zákona o dráhách, protože se fakticky o přiděl kapacity nejedná. Navíc pětidenní zákonem stanovená lhůta pro ad hoc žádosti by fakticky znemožnila dopravci přidělenou kapacitu využít. Nesprávná aplikace § 34b zákona o dráhách, spočívající ve vyřizování žádostí podle toho, jak byly doručeny, může vést k porušení § 22 odst. 1 zákona o dráhách provozovatelem dráhy. Ten by totiž provozoval drážní dopravu v rozporu s § 22 odst. 2 vyhlášky 173/1995 Sb., tedy v rozporu s pravidly pro provozování dráhy, jejichž dodržení ukládá § 22 odst. 1 zákona o dráhách. V případě nesjízdnosti dráhy by navíc neumožnil dopravci objezdy podle § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 16.**

- 17. Kapitola 4.3.2 Ad hoc přidělení kapacity dráhy**, poslední odstavec – neexistence dovětku, který by garantoval řešení konfliktů bez následků zpoždění u vlaků osobní dopravy.

Námítky a vyjádření ČD

ČD napadají kapitolu 4.3.2 poslední odstavec z důvodu, že vlak, který nemá vyřešeny konflikty, může narušit jízdu vlaků dopravní obslužnosti. Vidí v tom porušení § 23 odst. 1 písm. a) resp. § 34a odst. 5 zákona o dráhách.

Námítky a vyjádření SŽDC

SŽDC v Prohlášení 2019 uvádí, že u žádostí podaných méně jak tři pracovní dny před jízdou vlaku, může přidělit trasu **ve zbytkové kapacitě dráhy**. Směrnice SŽDC č. 70 Směrnice pro přidělení kapacity dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽDC v Článku 25 - Zásady pro konstrukci trasy ve zbytkové kapacitě dráhy, kde v bodě 25.4 uvádí: „Při konstrukci trasy ve zbytkové kapacitě dráhy se neřeší konflikty mezi stávajícími trasami a nově konstruovanou trasou. Případné konflikty se řeší operativně během jízdy vlaku, přičemž **jízda vlaku v trase ve zbytkové kapacitě dráhy** musí být organizována tak, aby **nenarušila** jízdu vlaků vedených **v trasách přidělených jízdním řádem** nebo trasách ad hoc.“ Pouze při mimořádnostech SŽDC zajišťuje operativní řízení podle § 22 vyhlášky 173/1995 Sb. Požadavek ČD považuje SŽDC za protiprávní, protože upřednostňuje vlaky dopravní obslužnosti před ostatními vlaky z ročního jízdního řádu.

Stanovisko ÚPDI

K napadenému odstavci 4.3.2 ÚPDI konstatuje, že text prohlášení není obsahově úplně vyčerpávající. Detaily pak dokresluje vnitřní předpis provozovatele dráhy. Z jeho dikce jednoznačně vyplývá, že při přidělu kapacity nelze narušit vlaky jedoucí dle jízdního řádu. Postup SŽDC dle názoru ÚPDI zvyšuje možnosti využití kapacity dráhy zejména s ohledem na nepravidelnosti provozu, přičemž neomezuje vlaky s kapacitou řádně přidělenou. Z tohoto důvodu ÚPDI neshledal rozpor se zákonem o dráhách a nevzniká mu povinnost přezkoumávat legitimitu návrhu ČD. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 17.**

- 18. Kapitola 4.3.2.3 Akceptace návrhu trasy**, poslední odstavec ve znění: „*V případě žádosti o ad hoc kapacitu na tratích s výlukou dopravní služby (viz kapitola 3.5.3) je žadatel povinen požádat o kapacitu nejméně 3 pracovní dny před plánovanou jízdou, požaduje-li úpravu rozsahu výluky dopravní služby. Provozovatel dráhy posoudí možnost úpravy rozsahu výluky dopravní služby a vyrozumí žadatele*“ z důvodů neexistence výjimky pro případy omezení provozování dráhy.

Námítky a vyjádření ČD

ČD uvádějí, že v posledním odstavci kapitoly 4.3.2.3, je nezbytné stanovit postup úpravy rozsahu výluky dopravní služby v případě nepředpokládaných a neplánovaných výluk s odkazem na § 23b odst. 2 a) a b) zákona o dráhách, který ukládá provozovateli dráhy minimalizovat dopady omezení provozování dráhy.

Jedná se výjimku z povinnosti podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách, proto ji je nutné interpretovat maximálně restriktivně, jak ostatně plyne i z § 23b odst. 5 zákona o dráhách. Jedná se o případy, kdy by nebylo možné využít odklonové trasy při omezení provozování dráhy, z důvodů zavedení výluky dopravní služby.

Pokud by provozovatel dráhy přechodně nemodifikoval výluky dopravní služby, došlo by k diskriminaci podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách a takové jednání provozovatele dráhy odporovalo veřejnému zájmu na maximálně efektivním využití kapacity železniční dopravní cesty.

Vyjádření SŽDC

Dle SŽDC v souladu s § 34b odst. 1 zákona o dráhách má přidělcce 5 pracovních dní od podání žádosti o kapacitu na odpověď, ve zmíněném odstavci uvedená lhůta 3 pracovní dny před jízdou je tedy o 2 pracovní dny kratší. SŽDC také při stanovení lhůty musí brát ohled i na termíny pro stanovování rozvrhu směn dané zákoníkem práce. SŽDC se tedy nedomnívá, že by ustanovení kapitoly 4.3.2.3 bylo v rozporu s § 23b zákona o dráhách. SŽDC si není jista kde a v rámci jakého ustanovení je výjimka požadovaná ČD obsažena.

Stanovisko ÚPDI

Pokud dojde k omezení provozování dráhy podle plánu dle § 23b zákona o dráhách, mělo by k jeho schválení dojít s dostatečným předstihem, aby dopravce nemusel institutu ad hoc přidělu kapacitu využít. Může však dojít k omezení provozování dráhy za podmínek § 23c odst. 3 zákona o dráhách, kde problém uvedený ČD může rovněž nastat.

Dle názoru ÚPDI, jak již bylo uvedeno v odůvodnění ke kapitole 4.3.2, umožnění jízdy odklonem v případě omezení provozování dráhy není přidělem nové kapacity, ale plněním operativním řízením provozu. Je zde nutno vycházet z § 22 odst. 1 zákona o dráhách a současně § 22 odst. 2 vyhlášky 173/1995 Sb. Na provozovatele dráhy se též vztahuje povinnost uložená § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách. ÚPDI se tedy neztotožňuje s tvrzením SŽDC, že pouhým splněním 5 denní lhůty pro přiděl kapacity je soulad se zákonem zajištěn. ÚPDI souhlasí se SŽDC, že operativní zajištění obsazení míst s vyloučenou dopravní službou musí proběhnout v souladu s platnými předpisy. SŽDC by však měla vyvinout maximální úsilí, aby následky omezení provozování dráhy eliminovala, a nikoliv stanovit pro tento případ lhůtu 3 pracovní dny.

Podle § 22 odst. 2 vyhlášky 173/1995 Sb. má provozovatel dráhy povinnost zajistit maximální využití kapacity dráhy. Ta vzhledem k definici v § 2 odst. 10 zákona o dráhách a § 21 odst. 1 vyhlášky 173/1995 Sb. nemůže být snížena v případě výluky dopravní služby.

Kapitola 4.3.2.3 musí být též v souladu s § 34b zákona o dráhách v tom smyslu, že výluka dopravní služby neumožňuje výjimky z povinnosti SŽDC přidělit kapacitu pro ad hoc žádosti, jak je odůvodněno v tomto rozhodnutí v části odůvodnění ke kapitole 3.5.3.

Na základě výše uvedeného a s ohledem na odůvodnění k prvnímu odstavci kapitoly 4.3.2 rozhodl ÚPDI tak, jak je uvedeno ve výroku č. 18.

- 19. Kapitola 4.4.2 Proces vyřešení sporů**, první odstavec ve znění „*Nesouhlasí-li žadatel s provedenou koordinací řádných žádostí, sdělí svůj nesouhlas společně s odůvodněním, příp. návrhem alternativního řešení koordinace řádných žádostí, písemně do 3 dnů ode dne doručení návrhu na přidělení kapacity dráhy SŽDC. SŽDC vyřídí nesouhlas nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne doručení nesouhlasu žadatele.*“ - diskriminační nastavení termínů v neprospěch dopravců.

Námítky a vyjádření ČD

ČD namítají, že SŽDC má pro řešení sporů s přidělem kapacity na reakci 10 pracovních dní (tedy 12 kalendářních), zatímco dopravce je znevýhodněn pouhou třídenní lhůtou pro vyjádření nesouhlasu. Navíc dopravci lze sdělit nesouhlas vhodně načasovaným odesláním výsledku koordinace s ohledem na rozložení kalendářních dní tak, že se mu fakticky znemožní mimosoudní řešení sporů. ČD to považují za nonkonformní, v rozporu s § 33 odst. 3 písm. i) zákona o dráhách a diskriminační vzhledem k dopravci, tedy v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. ČD požadují lhůtu 5 pracovních dnů.

Vyjádření SŽDC

Ke stanovení lhůt SŽDC uvádí, že lhůty stanovené SŽDC vycházejí ze znění § 34e odst. 4 zákona o dráhách ve znění před 1. 4. 2017, které bylo účinné od 1. 5. 2004 do 31. 3. 2017. Proto je SŽDC nepovažuje za diskriminační.

SŽDC ke lhůtám dále uvádí, že uvedené vyjádření nesouhlasu lze předpokládat, kdy v souladu s § 34a zákona o dráhách dojde ke koordinaci žádostí, čímž bude postiženo více žádostí, tedy i u více žadatelů. Tito vyjádří svůj nesouhlas současně, SŽDC musí čekat se zpracováním až na uplynutí lhůty. Všechny tyto návrhy musí SŽDC podrobně projít, odborně posoudit případně zpracovat studii a zajistit, aby výsledná varianta nediskriminovala některého z žadatelů. Z časového hlediska by se výše uvedené skutečnosti měly v roce 2018 odehrávat mezi 10. srpnem (termín uzávěrky pro připomínky žadatelů v osobní dopravě) a 10. zářím. Bezodůvodné zvyšování lhůt povede k prodloužení celého procesu konstrukce jízdního řádu. Ve výše uvedeném období totiž pozdní žádosti do ročního JŘ stále čekají na své zpracování. SŽDC také, na rozdíl od dopravce, musí uvedené námítky projednat i s ostatními dotčenými dopravci, neboť realizace návrhů jednoho dopravce se může dotknout i ostatních dopravců.

Stanovisko ÚPDI

ÚPDI souhlasí s názorem ČD, že lhůta 3 kalendářní dny je nepřiměřeně krátká, jelikož garantuje fakticky jen jeden pracovní den. ÚPDI vzal též v úvahu následky případného nedodržení stanovené lhůty. Zatímco dopravce při uplynutí ztrácí jakoukoliv možnost další obhajoby, provozovatel dráhy při nedodržení lhůty není postižen žádnými sankcemi. Dalším kritériem je nestanovení přesného data, kdy přidělec je povinen návrh přidělení kapacity rozeslat. Žadatel tedy musí pravidelně sledovat příjem informací tak, aby lhůtu nepromarnil. Ve správní praxi je běžně zažitá jako minimální pětidenní lhůta. Přestože správní řád se pro mimosoudní řešení sporů pro přiděl kapacity nepoužije, zkrácení pětidenní lhůty na třídenní skutečně **práva žadatelů na mimosoudní řešení v rozporu s § 33 odst. 3 písm. i) zákona o dráhách fakticky vylučuje**. A to i přes skutečnost, že k návrhu na přidělení kapacity dochází po uplynutí dvouměsíčního období, po kterém byl projednán návrh jízdního řádu podle § 34a odst. 3 zákona o dráhách a žadatelé tedy jsou dostatečně známy okolnosti přidělu kapacity. Kapitola 4.2.1.2 stanovuje podmínky doručování žádosti o kapacitu. ÚPDI nezjistil, že by v Prohlášení 2019 byly uvedeny způsoby doručování korespondence ohledně řešení sporů při přidělu kapacity. Pokud jsou tyto podmínky odchýlné od podmínek stanovených správním řádem, považuje ÚPDI jejich uvedení za nutné, zejména pro výpočet uplynutí lhůt. Takovéto podmínky by měly být natolik průkazné, aby při přezkoumávání přidělu kapacity dle § 34f zákona o dráhách je bylo možno použít jako důkaz pro správní rozhodování.

SŽDC prokázala, že řešení sporů ze strany přidělce zejména při jejich akumulaci je určitě časově náročnější, než pouhé napsání nesouhlasů. Z tohoto důvodu samotný nepoměr lhůt pro dopravce a přidělce neshledává ÚPDI jako diskriminační. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 19.**

- 20. Kapitola 4.4.3 Vyčerpaná kapacita dráhy**, třetí odstavec poslední věta „*Uvedené oprávnění odebrat kapacitu dráhy se nevztahuje na případy, kdy k nečerpání kapacity dráhy dojde z důvodů na straně provozovatele dráhy*“ - zohlednění vyhlášky č. 76/2017 Sb., § 4 odst. 3.

Námítky a vyjádření ČD

ČD napadají třetí odstavec kapitoly 4.4.3 s tím, že ve výčtu důvodů vylučujících, aby bylo možno dopravci z možnosti odebrat kapacitu, není zohledněna vyhláška č. 76/2017 Sb., § 4 odst. 3, tj. ostatní vliv. Vyhláška je prováděcím předpisem, který stanoví kategorie příčin narušení provozování drážní dopravy vazbě na § 23 odst. 8 zákona o dráhách. Text je tak v rozporu s uvedeným ustanovením vyhlášky, jelikož ostatní vliv dle ČD neměl být důvodem, ze kterého může přidělce dopravci odebrat kapacitu.

Vyjádření SŽDC

K tomu SŽDC uvádí, že napadené ustanovení se týká případů, kdy přidělce je oprávněn odebrat již přidělenou kapacitu žadateli, a to pouze z důvodu vyčerpání kapacity dráhy nebo plánovaného omezení provozování dráhy, v jehož důsledku se očekává stav odpovídající vyčerpání kapacity dráhy. Uvedených 75% se vztahuje na nevyužívání tras v dotčeném úseku, a to po období jednoho měsíce. Týká se tedy pouze případů, kdy vlak v přidělené trase nejede vůbec, nikoliv jízdy vlaku s případným zpožděním nebo náskokem. Ustanovení vyhlášky č. 76/2017 Sb. stanoví ve svém § 4 kategorie příčin narušení provozování drážní dopravy, nikoliv jen důvody proč daný vlak nemohl jet vůbec. Ustanovení vyhlášky č. 76/2017 Sb. se tak vztahují pouze ke stanovení odpovědnosti za zpoždění vlaku. ČD blíže nespecifikují, v čem je dle jejich názoru aktuální stav prohlášení o dráze rozporný s platnou právní úpravou.

SŽDC podotýká, že ČD samy zpracovávají prohlášení o dráze, proto by měl ÚPDI požádat, ať doloží, jak se s tím samy vypořádaly.

Stanovisko ÚPDI

Problematice třetího odstavce kapitoly 4.4.3 ÚPDI uvádí, že plně souhlasí s názorem SŽDC. Vyhláška č. 76/2017 Sb. na základě zmocnění § 23 odst. 8 zákona o dráhách rozpracovává do detailu kategorie příčin pro narušení provozování drážní dopravy, které se použijí při zpracování smlouvy dle § 23 odst. 4 zákona o dráhách při dodržení § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Stanovení podmínek pro odejmutí kapacity je aktem, který vykonává přidělce na základě § 33 odst. 3 písm. f) a odst. 4 písm. f) a g) zákona o dráhách. Podmínky odejmutí kapacity naprosto nesouvisí s kategoriemi příčin pro narušení provozování drážní dopravy. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 20.**

- 22. Kapitola 6.6 Změny cen ve znění „SŽDC si vyhrazuje právo na změny cen uvedených v kapitole 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4 a 6.3.5. Změny těchto cen oznamuje SŽDC formou změny Prohlášení o dráze a upozorněním na Portálu provozování dráhy, ostatní provozovatelé drah (viz kapitola 1.1.3) informují o změnách cen samostatně.“** – neoprávněná možnost změn cen.

Námítky a vyjádření KŽC

Společnost KŽC namítá, že v Prohlášení 2019 je v článku 6.6 uvedeno: „SŽDC si vyhrazuje právo na změny cen uvedených v kapitole 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4 a 6.3.5.“ Dle KŽC je uvedený článek v rozporu § 33 odst. 1 zákona o dráhách, neboť v případě změny cen (které jsou v tomto případě nulové) by se jednalo o velmi zásadní zásah do podmínek přístupu na železniční dopravní cestu, který by mohl významným způsobem nabourat hospodaření dopravce. Ustanovení § 33 odst. 1 zákona o dráhách nařizuje lhůtu pro zveřejnění prohlášení o dráze a tedy i jeho podstatných změn 12 měsíců před platností jízdního řádu. V tom vidí KŽC rozpor a navrhuje jeho úplné vyškrtnutí.

Vyjádření SŽDC

K tomu SŽDC uvádí, že v kapitole 6.6 uvedené vyhrazení možnosti měnit ceny je v souladu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách, neboť tento ve svém § 33 odst. 5 přímo se změnami počítá a stanoví způsob jejich provedení a nevylučuje ustanovení, na které by se změny nevztahovaly.

Také článek 3.13 cenového výměru MF, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami (aktuálně je platný výměr MF č. 01/2018 z 28. 11. 2017) možnost cenových úprav nevylučuje, neboť výslovně uvádí, že sice přidělcé ani provozovatel nemá povinnost upravovat vyhlášenou cenu, čímž zároveň možnost takového kroku považuje za relevantní, jestliže se pro ni přidělcé nebo provozovatel rozhodne.

Možnost změny prohlášení o dráze s cílem zajistit jeho aktuálnost ostatně vyplývá též z čl. 27 odst. 3 Směrnice 2012/34/EU, který stanoví, že zpráva o síti se aktualizuje a mění dle potřeby.

Stanovisko ÚPDI

K problematice cen ÚPDI uvádí, že souhlasí se SŽDC, že prohlášení o dráze včetně cen se může během své platnosti měnit. Nesouhlasí s tvrzením SŽDC ohledně článku 3.13 cenového výměru MF. Ten se vztahuje pouze na cenu za užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah, nikoliv za užití zařízení služeb pro účely bezprostředně související s provozováním drážní dopravy. Ceny za ostatní služby (např. uvedené v kapitole 6.3.4) nejsou regulovány vůbec.

Pro ceny, které jsou předmětem námitek KŽC se uplatňuje regulace formou věcného usměrňování a postup pro jejich výpočet je dán výměrem MF. Pokud budou ceny správně stanoveny a nedojde ke změně platných předpisů, neměly by nastat žádné zásadní změny. Nicméně ceny stanovené SŽDC jsou v některých případech sníženy o dotaci, kterou poskytuje SŽDC Státní fond dopravní infrastruktury podle § 2 odst. 1 písm. b) zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o SFDI“). Jejich výše je závislá na státním rozpočtu, který je schvalován pro každý kalendářní rok zvlášť. KŽC v námítce zejména uváděla případy, kdy SŽDC stanovila ceny nulové. Pokud se SŽDC rozhodne o jiném způsobu přerozdělení dotací a ceny budou stanoveny v souladu s cenovými předpisy, nebo dojde ke změně dotací na kalendářní rok, může je SŽDC kdykoliv změnit.

Aby k tomuto nedocházelo, nebo docházelo v omezené podobě, je zde § 33 odst. 3 písm. n) zákona o dráhách, které vyžaduje údaje o plánovaných změnách ceny za užití dráhy a ceny za přidělení kapacity dráhy v následujících 5 letech, jsou-li takové údaje k dispozici. S ohledem na plán obchodní činnosti, zpracovaný na základě § 23 odst. 2 zákona o dráhách SŽDC, nelze předpokládat, že by údaje požadované § 33 odst. 3 písm. n) zákona o dráhách neměly být k dispozici. V kapitole 6.6 Prohlášení 2019 údaje o plánovaných změnách ceny za užití dráhy a ceny za přidělení kapacity v následujících 5 letech v rozporu s § 33 odst. 3 písm. n) zákona o dráhách uvedeny nejsou. Údaje o plánovaných změnách ceny užití zařízení služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy a cenách za ostatní služby zákon o dráhách nevyžaduje. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 22.**

23. Příloha „C“, část C Ceny za použití dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jízdou vlaku a podmínky jejich uplatnění - systém výpočtu pro stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku.

Námítky a vyjádření KŽC

Společnost KŽC namítá, že v Prohlášení 2019 v příloze „C“, část C je zveřejněn systém výpočtu pro stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku. Jedná se o systém zpoplatnění prostřednictvím aplikace základní ceny a délky jízdy vlaku násobený dalšími koeficienty dle kategorie tratě, jednotlivých produktů a specifických faktorů.

Uvedený cenový model je však nevyvážený, část konstrukce ceny nemá své opodstatnění v nákladové stránce kalkulace výsledné ceny za užití dráhy. KŽC napadá specifický faktor S_1 - míra opotřebení trati v závislosti na celkové hmotnosti vlaku, uvedený v tabulce v bodě II.6.1 přílohy „C“, části C Prohlášení 2019. Konstrukce tohoto faktoru jako intervalového pro hmotnost od-do velmi znevýhodňuje dopravce, jehož vlak se pohybuje do cca 65 % hmotnosti v uvedeném intervalu, přičemž až na jedinou výjimku je hmotnostní interval 100 a více tun.

V porovnání s dříve uplatňovaným modelem výpočtu ceny prostřednictvím výkonového ukazatele hrtkm (hrubé tunoklimetry), který vychází ze skutečné hmotnosti vlaku, uvedené rozčlenění některé dopravce zvýhodňuje a některé výrazně znevýhodňuje.

Při nižších hmotnostech vlaků je procentuální rozptyl nejnižší a nejvyšší váhové hodnoty v jednom intervalu až do výše bezmála 100 % (např. interval 100 až 199 tun má rozptyl hodnot 99%, interval 900 - 999 t už jen 11 %). Příkladem je stejná cena u vlaků 105 a 195 t, přestože vlak o vyšší hmotnosti způsobí vyšší opotřebení tratě. Intervalové rozdělení je dle názoru KŽC v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o drahách, kde se hovoří o nediskriminačních pravidlech pro výpočet ceny za užití dopravní cesty. Konstrukce specifického faktoru jako intervalového jednoznačně zvýhodňuje, resp. znevýhodňuje dopravce, neboť neuvažuje se skutečnou hodnotou hmotnosti vlaku, která se projevuje opotřebením tratě.

KŽC žádá UPDI o posouzení cenového modelu včetně užití tabulky hmotnostních intervalů specifického faktoru S_1 ve vztahu k věcné cenové regulaci a kalkulaci jednotlivých nákladových položek.

Námítky a vyjádření SŽDC

Ve věci cen SŽDC uvádí, že se jedná o mírnou modifikaci částí napadených v Prohlášení o dráze 2018. Toto napadení Drážní úřad zamítnul rozhodnutím č. j. DUCR-33628/17/Kj z 8. srpna 2017. SŽDC pokládá tvrzení společnosti KŽC o nevyváženosti cenového modelu za nepodložené.

Cenový model SŽDC byl zkonstruován po konzultacích s Ministerstvem dopravy ČR s cílem stanovit nákladově podložené základní ceny, jednotné pro osobní a nákladní dopravu. Očekávaný pokles tržeb SŽDC z cen za použití dráhy jízdou vlaku bude pokryt navýšením přidělu finančních prostředků ze státního rozpočtu. Cenový model je konstruován tak, aby zlevnění nákladní dopravy (v globálu) nevedlo ke zdražení dopravy osobní (opět v globálu).

Aktuální kalkulační vzorec využívá hmotnost vlaku jako zástupný parametr opotřebení infrastruktury. Matematická váha jednotlivých hmotnostních intervalů specifického faktoru S_i byla (stejně jako hodnoty všech ostatních činitelů kalkulačního vzorce) propočítána tak, aby rozdíl v cenách za použití dráhy jízdou vlaku do období jízdního řádu 2017 a od období jízdního řádu 2018 zaplacených každým doposud operujícím dopravcem na síti SŽDC nevedl ke zvýšení globálních plateb dopravce v porovnání s reálnými cenami roku 2015. Vzhledem k tomu, že primární zadání, vynecháme-li úkol stanovit cenu v souladu s platnou legislativou, směřovalo k snížení cen pro nákladní dopravu a stanovení jednotné základní ceny pro osobní a nákladní dopravu, bylo riziko zvýšení cen analyzováno především u dopravců provozujících osobní dopravu. Z hlediska kontroly vlivu jednotlivých veličin starého cenového modelu, se jednalo o požadavek na dodavatele cenového modelu, aby zpracoval více než 7 milionů záznamů! Propočty se

týkaly každého dopravce zvláště na základě parametrů jeho globálních výkonů v roce 2015, samozřejmě bez znalosti vývoje v roce 2018. Výsledkem propočtů bylo „zjemnění“ intervalů nejnižších hmotnostních kategorií a stanovení hodnot specifického faktoru S_1 pro všechny jednotlivé intervaly.

Skutečnost, že dělicí rovina mezi „zvýhodněním“ a „znevýhodněním“ dopravce se nachází kolem poloviny (resp. 65%) každého intervalu, vychází z matematické zákonitosti.

Kritéria, použitá v Prohlášení o dráze 2018, byla v neměnné podobě aplikována v Prohlášení 2019, neboť provádět změny bez analýzy skutečných efektů nového cenového modelu by postrádalo smysl.

SŽDC v žádném případě nepočítá s návratem k dříve používanému prvku kalkulačního modelu „skutečná hmotnost v tunách“ neboť by došlo k rozvrácení celého kalkulačního vzorce a ukončení použitelnosti informačního systému KAPO.

SŽDC požadavek KŽC na to, aby faktor S_1 a jeho konečná hodnota skutečně odrážel míru opotřebení tratě v závislosti na skutečné hmotnosti vlaku, považuje za volné slučování několika hledisek, jež je pravděpodobně pokusem o legitimizaci požadavku na výpočet ceny ze skutečné hmotnosti vlaku.

Náhrada intervalových hodnot dosazováním konkrétní hmotnosti vlaku nemá vliv na situaci z pohledu regulace cen. SŽDC navrhuje, aby ÚPDI soulad napadených ustanovení Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách potvrdil.

Stanovisko ÚPDI

Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách přidělcce stanoví nediskriminační pravidla mimo jiné pro výpočet ceny za užití dráhy. SŽDC byla povinna podle Provděcího nařízení komise (EU) 2015/909 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy článku 9 předložit do 3. 7. 2017 ÚPDI metodu výpočtu přímých nákladů. To učinila dopisem č. j.: 33723/2017 - SŽDC – GŘ – O2 ze dne 17. 8. 2017. V tomto dokumentu SŽDC popisuje výpočet přímých nákladů jako kvantifikaci způsobitelných nákladů a jejich přepočtení na náklady přímé. Výpočet průměrných přímých nákladů (základní sazby) pro celou síť je proveden vydělením přímých nákladů na základě celé sítě celkovým počtem skutečně ujetých vlakových kilometrů. Z uvedeného vyplývá, že kalkulace ceny je provedena na jednotkový výkon vlkm. Kalkulace tedy není provedena pro různé míry opotřebení tak, jak je v sobě zahrnuje faktor S_1 . Dle citovaného dokumentu se ani tyto jednotlivé náklady na různé opotřebení tratě dle hmotnosti vlaku nesledují. Z uvedeného tedy vyplývá, že rozdílnost cen, vypočtených dle různých koeficientů S_1 , je dána různou mírou dotace použité na vlaky rozdílné hmotnosti. Jsou-li dva vlaky rozdílných hmotností uvnitř jednoho intervalu, každému z těchto vlaků je snížen podíl ceny na celkových nákladech provozovatele dráhy na provoz infrastruktury o jinou částku, poskytnutou SŽDC z dotace podle § 2 odst. 1 písm. b) zákona o SFDI. V tom shledává ÚPDI diskriminaci při výpočtu ceny za užití dráhy, tedy rozpor systému výpočtu pro stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku uvedeném v příloze „C“, část C s § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Zda je stanovení cen navíc ještě v rozporu s § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách, může být prokázáno pouze na základě cenové kontroly, která není předmětem tohoto správního řízení. Ve věci argumentace SŽDC ohledně předchozího rozhodnutí ÚPDI konstatuje, že Drážní úřad o této věci rozhodoval podle čl. II zákona č. 319/2016 Sb. odstavce 6, tedy podle právní úpravy zákona o dráhách účinné do 31. 3. 2017. Znění § 33 odst. 1 zákona o dráhách bylo do zákona o dráhách vloženo právě novelou zákona o dráhách účinnou až od 1. 4. 2017. V rámci této novelizace byla implementována do právního řádu České republiky Směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, k jejímž ustanovením je nutno při posuzování prohlášení o dráze přihlídnout. Drážní úřad nebyl cenovým kontrolním orgánem ve smyslu § 2b odst. 3 zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen.

ÚPDI dále uvádí, že SŽDC je povinna stanovit cenu nediskriminačním způsobem a podle zákona o cenách též jako věcně regulovanou cenu, přitom je povinna dodržet výměr MF. Legislativa neukládá SŽDC stanovit cenu přepočtem tak, aby u žádného dopravce nedošlo k navýšení ceny (alespoň v globálu) a případné rozdíly sanovat zvýšenou dotací. Dle názoru ÚPDI sjednocení ceny v osobní a nákladní dopravě

byl ze strany SŽDC krok správným směrem, výsledné řešení však musí být v souladu se zákonem o dráhách. Ministerstvo dopravy není cenovým orgánem ve smyslu § 10 a 10a zákona o cenách.

ÚPDI nesouhlasí s názorem SŽDC, že požadavek na to, aby faktor S_1 a jeho konečná hodnota skutečně odrážely míru opotřebení tratě v závislosti na skutečné hmotnosti vlaku je pouze volné slučování několika hledisek. Pokud je takovýto faktor použit, musí být stanoven na základě odůvodnitelné a transparentní kalkulace.

Podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách se v případě, že je některá z částí prohlášení o dráze v rozporu se zákonem o dráhách, stanoví v rozhodnutí přiměřená lhůta, po jejímž uplynutí nelze takovou část použít. Jelikož nelze předmětný odstavec uvést do souladu se zákonem o dráhách prostým způsobem, uvedení do souladu může mít vliv na potřebu financování ze státního rozpočtu a může mít vliv na náklady jednotlivých dopravců, je třeba učinit změny v prohlášení o dráze s dostatečným předstihem, tedy s datem účinnosti až od 1. 1. 2019. Po uplynutí této lhůty nelze část prohlášení specifikovanou ve výroku rozhodnutí použít. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 23.**

28. Příloha „L“ **Vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy** části A odst. 3, části B třetí odrážky, části C čl. 16 odst. 3 – řešení sporů nestranným subjektem

Námítky a vyjádření ČD

V příloze „L“ se ve všech částech A, B, C dle odst. 3 předpokládá, že řešení sporů v souvislosti se systémem odměňování výkonu, bude tento řešen nejprve jednáním mezi smluvními stranami, v případě nedohody bude podán návrh na řešení k příslušnému soudu. Je opominut institut nestranného „mediátora“ k řešení sporu, v čemž vidí ČD rozpor s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Jestliže uvedený zákon výslovně hovoří o „*nestranném způsobu mimosoudního řešení*“, nemůže SŽDC činit arbitrem kteroukoliv **ze stran** tohoto sporu, sic by se nejednalo o **nestranný** způsob.

V rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách část A odst. 3, resp. část B třetí odrážka, resp. část C čl. 16 odst. 3 přílohy „L“ stanoví, že:

*„Smluvní strany se dohodly, že v případě vzniku sporu ve věci uplatnění sankce ze systému odměňování výkonu se nejdříve pokusí nalézt shodu smírnou cestou. Smluvní strana, která námitku vznesl, **písemně požádá druhou smluvní stranu o vyřešení sporu v rámci mimosoudního jednání**. Řízení o vyřešení sporu je písemné, odpověď musí být odeslána nejpozději 10 pracovních dnů po doručení žádosti. Pokud však bude některá ze smluvních stran požadovat osobní projednání sporu, může ji druhá smluvní strana odmítnout jen na základě opodstatněného důvodu. Případné osobní jednání se uskuteční v prostorách provozovatele do 8 pracovních dnů od doručení žádosti, nejméně 3 pracovní dny předem si smluvní strany vymění svá stanoviska k danému sporu elektronickou poštou. Pokud se smluvní strany na uplatnění sankce nejpozději 10 pracovních dnů po doručení žádosti o vyřešení sporu neshodnou, bude spor jednou ze smluvních stran předložen k řešení příslušnému soudu České republiky.“*

Z části citátu zvýrazněné ČD plyne, že je to smluvní strana (a současně strana sporu), tedy dopravce nebo provozovatel dráhy, a nikoliv třetí osoba coby nezávislý arbitr, kdo na žádost druhé smluvní strany o sporu rozhodne.

ČD uvádějí, že tyto námítky vznesly již v rámci připomínkování ke zveřejněnému návrhu.

Námítky a vyjádření AWT

Na základě výzvy se k věci vyjádřil i provozovatel dráhy AWT. Uvedl, že zákon o drahách či jiná zákonná úprava blíže nedefinuje nestranný způsob mimosoudního řešení sporu mezi stranami smlouvy, a to zejména určením institutu „nezávislého“ arbitra přikročil ke stanovení příslušného způsobu řešení sporu tak, aby nedošlo k poškození práv ani jedné z dotčených stran.

AWT vidí problém jednak ve financování arbitra, zda by to mohla nést strana, v jejíž neprospěch bylo rozhodnuto a v nalezení ochotného nestranného subjektu.

S ohledem na zkušenosti z ostatních členských států EU v této oblasti, kdy ve většině států byl ustanoven nezávislý výbor či tuto činnost vykonává přímo regulátor, navrhuje AWT, že by mělo dojít ke změně právní úpravy v souladu s tímto požadavkem, nebo by mohl funkci arbitra vykonávat ÚPDI.

Vyjádření SŽDC

K tomu SŽDC uvádí, že řešení sporů týkajících se sankčních plateb za narušení provozování drážní dopravy, vzniklých mezi provozovatelem dráhy a dopravcem, prostřednictvím přidělece kapacity dané dráhy není nijak neobvyklé. SŽDC poukazuje na prohlášení o dráze vydané ČD, které používá stejný způsob mimosoudního řešení sporů. Na SŽDC bude případný spor ve věci sankčních plateb za narušení provozování drážní dopravy rozhodovat v souladu s postupem, který je sjednáván v článku 16 bodu 3 smlouvy o provozování drážní dopravy, resp. uveden v textu Přílohy „L“ prohlášení o dráze, Odbor interního auditu Generálního ředitelství SŽDC. Tento odbor působí v rámci organizační struktury SŽDC jako nezávislý auditor, který stojí mimo problematiku organizování provozování drážní dopravy a narušování procesů souvisejících s touto činností SŽDC. Tímto bude dostatečně zajištěna nestrannost a objektivita způsobu mimosoudního řešení sporů.

I v tomto případě se SŽDC neztotožňuje s výkladem ČD, který zcela nelogicky, a nesystémově trvá na externím řešiteli sporů. ČD velmi pečlivě citují právní úpravu, která však hovoří toliko o nestranném způsobu, nikoli o řešení sporu před třetí osobou. Směrnice 2012/34/EU, hovoří o v rámci přílohy VI., toliko o systému řešení sporů, kdy cílem má být především rychlost vyřešení sporu, nevyžaduje tedy personální oddělení. SŽDC nestrannost zajistila jinými vhodnými nástroji.

Pokud by spory rozhodoval třetí subjekt, jistě by bylo nutno řešit i otázku náhrady nákladů za takto nastavený proces. SŽDC by nemohla nést uvedené náklady sama. Náklady by museli nést i dotčení dopravci, což by jen více snížilo efektivitu železniční dopravy. ČD se ve svém podání dovolávají svých připomínek na zveřejněný návrh Prohlášení 2019. SŽDC připouští, že takové připomínky obdržela až 28. 11. 2017, tedy pouhé dva dny před avizovaným zveřejněním Prohlášení 2019 (1. 12. 2017) a nebylo již možno na takto pozdě zasláné podněty jakkoliv reagovat.

Námítky a vyjádření PDV

K uvedené problematice se vyjádřila PDV s tím, že po přezkoumání § 33 odst. 3 písmena k) zákona o drahách, dále přílohy VI Směrnice EU bod 2 písmeno g), došla k názoru, že poslední věta: „*Pokud se smluvní strany na uplatnění sankce nejpozději do 10 pracovních dnů po doporučení žádosti o vyřešení sporu neshodnou, bude spor jednou ze smluvních stran předložen k řešení příslušnému soudu České republiky.*“ bude upravena na: „*Pokud se smluvní strany na uplatnění sankce nejpozději do 10 pracovních dnů po doporučení žádosti o vyřešení sporu neshodnou, bude spor jednou ze smluvních stran předložen k řešení k nezávislému subjektu akceptovaným oběma stranami (např. národní regulátor).*“ Společnost PDV dále dodává, že s ní ČD nemají uzavřenou žádnou smlouvu na provozování drážní dopravy a k dnešnímu datu se žádná smlouva nepřipravuje.

Stanovisko ÚPDI

K námitce ČD týkající se formy řešení mimosoudních sporů ohledně narušování provozování drážní dopravy uvádí ÚPDI následující: Konkrétní formu mimosoudních řešení sporů týkajících se narušení provozování drážní dopravy sice zákon o dráhách neupravuje, ale jeho doslovné znění jednoznačně stanovuje povinnost zavedení nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů. ÚPDI tedy v tomto bodě souhlasí s argumentem ČD, že nelze mimosoudní řešení koncipovat jen jako další kolo jednání mezi dopravci a přídělce, nýbrž musí být za účasti třetí osoby coby nezávislého zprostředkovatele, a že nelze mimosoudní řešení posunout v rámci SŽDC na jiný útvar, tj. pouze jiné zaměstnance jedné ze stran sporu, nýbrž musí být spor vyřešen za účasti třetí osoby. Není tím však myšlen rozhodce ve smyslu zákona č. 216/1994 Sb., o rozhodčím řízení a o výkonu rozhodčích nálezů. Zavedení obligatorního rozhodčího řízení ve smyslu citovaného zákona o rozhodčím řízení by bylo skutečně nad rámec zákonné úpravy. Účast třetí, na stranách sporu nezávislé osoby, na způsobu mimosoudního řešení plyne jednoznačně z doslovné dikce zákona o dráhách požadující nestranný způsob řešení. Za tento způsob tedy nelze považovat další kolo bilaterálního jednání mezi stranami sporu.

Pokud se týká námitky SŽDC, že slovo nestranný neznamená, že by se muselo jednat o osobu stojící mimo strany sporu, lze odkázat na znění přílohy VI. Směrnice EU, kde se v bodě 2 pod písmenem g) uvádí: „*Aniž jsou dotčeny stávající postupy pro přezkum rozhodnutí a ustanovení článku 56, je v případě sporů ohledně systému odměňování výkonu k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. Tento systém řešení sporů je ve vztahu k zúčastněným stranám nestranný. Dojde-li k použití tohoto systému, musí být rozhodnutí přijato ve lhůtě deseti pracovních dnů*“.

V originální anglické verzi je uvedeno: „shall be impartial towards the parties involved“. Z české i anglické mutace, stejně jako ze zákona o dráhách, vyplývá povinnost zavedení systému řešení sporů prostřednictvím nestranného systému. ÚPDI nesouhlasí s názorem SŽDC, že nestrannost se vyřeší organizačním útvarem zařazeným přímo pod generálního ředitele. Jeho zaměstnanci jsou stále financováni z prostředků SŽDC, proto nikdy nemohou vytvořit systém, který bude k zúčastněným stranám (ale zejména sám k sobě) nestranný. Dle názoru ÚPDI systém řešení sporů nemůže být nestranný, pokud o sporech budou rozhodovat pouze zástupci jedné ze stran. Pokud tito zástupci rozhodnou neoprávněně ve prospěch SŽDC, dopravce by následně předal věc soudu, který by pravomocně rozhodl v jeho prospěch, SŽDC by nebyla zatížena žádnou sankcí za předchozí rozhodnutí odlišné od rozhodnutí soudního. SŽDC by tedy neměla žádnou motivaci rozhodovat jinak, než ve svůj prospěch.

ÚPDI v rámci spolupráce s ostatními evropskými regulátory pak získal dokument Overview on European Performance Schemes, který zpracovalo IRG – Rail (Independent Regulator's Group – Rail – neoficiální sdružení regulačních orgánů). IRG – Rail vytvořil dotazník na toto téma, a výsledky dotazníkového šetření prezentuje v uvedeném dokumentu. Z toho mj. plyne, že ve většině členských států funguje systém nezávislého řešení sporů. Ve dvou členských státech jsou spory řešeny regulátorem, v jiných členských státech byl stanoven nezávislý výbor, jehož členové jsou jmenováni z řad dopravců a provozovatelů drah. Z uvedeného je patrné, že výklad ÚPDI je podložen totožným výkladem napříč členskými státy EU.

K otázce nákladů ÚPDI konstatuje, že tyto zákon neřeší. Z jeho pohledu návrh, že by náklady nesla ta strana, v jejíž prospěch nebylo rozhodnuto, připadá reálný. Bylo by věcí dopravce, zda tuto možnost využije, či nikoliv. Vypořádání připomínek ČD k návrhu Prohlášení 2019 ze strany SŽDC, stejně jako prohlášení o dráze ČD nejsou předmětem tohoto správního řízení.

K námitce PDV a AWT ÚPDI uvádí, že pro řešení takovýchto sporů nemá ÚPDI zákonné zmocnění. Navíc při dodržování postupů správního řádu by bylo rozhodnutí v požadovaném termínu 10 dnů prakticky nemožné. Řešení sporů navrhované PDV, v podobě předložení sporu k řešení k nezávislému subjektu akceptovanému oběma stranami, kterým může být např. kolektivní orgán, považuje ÚPDI za přijatelné.

S ohledem na výše uvedené tedy ÚPDI konstatuje, že napadený nestranný způsob mimosoudního řešení sporů, týkajících se narušení provozování drážní dopravy, uvedený v příloze „L“ Prohlášení 2019 je **v rozporu s § 33 odst. 3 písmena k) zákona o drahách.**

ÚPDI při stanovení lhůty vzal v úvahu, že opatření k uvedení do zákonného stavu nejsou pouze administrativní povahy. Provozovatelé drah budou muset pro zajištění nestranného rozhodování zajistit nestranný subjekt. PDV a AWT bude muset též vypracovat navrhované znění a zaslat jej SZDC k zapracování do prohlášení o dráze. Z tohoto důvodu ÚPDI zvolil přiměřenou lhůtu v délce 90 dnů. **Na základě výše uvedeného ÚPDI rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku č. 28.**

Zdůvodnění 30denní lhůty stanovené ÚPDI

Pokud se jedná o délku jednotlivých lhůt, po jejímž uplynutí nelze použít ty části příslušných prohlášení o dráze, u nichž ÚPDI shledal rozpor se zákonem o dráhách, pak ÚPDI uvádí, že v případech, kdy lze uvést příslušná prohlášení o dráze do souladu se zákonem o dráhách prostým způsobem (prakticky úpravou textace bez požadavku časově a věcně náročných souvisejících jednání přídělce), stanovil lhůtu 30 dnů jako přiměřenou na předmět, rozsah, obsah změn. V ostatních případech je vždy stanovená lhůta odůvodněna společně s odůvodněním příslušného výroku.

ÚPDI dále uvádí, že podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách po uplynutí stanovené lhůty již nelze příslušnou část prohlášení o dráze použít.

Poučení

Proti výrokům tohoto rozhodnutí má účastník řízení právo podat rozklad k předsedovi ÚPDI prostřednictvím odboru přístupu k dopravní infrastruktuře, Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí.

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 správního řádu.

Vyvěšeno dne: 15. 6. 2018
Na úřední desce ÚPDI vyvěšeno od 15. 6. 2018 do 30. 6. 2018

Sejmuto dne:

Rozdělovník:**Účastníci řízení:**

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,
- České dráhy, a.s., IČ: 70994226, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1,
- Advanced World Transport a.s., IČ: 47675977, Hornopolská 3314/38, 702 62, Ostrava - Moravská Ostrava
- PDV Railway a.s., IČ: 22792597, Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem
- KŽC Doprava, s.r.o., IČ 27423069, Meinlinova 336, 190 16 Praha 9 - Koloděje

Ostatním účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou

Dotčený orgán:

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