



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

sp. zn. UPDI-RPD0004/17

oprávněná úřední osoba: JUDr. Eva Kášová, Ph.D.

č. j. UPDI-2989/18-OPDI-SPR/KE

Praha 2. 11. 2018

ROZHODNUTÍ

Předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře jako odvolací orgán příslušný podle § 3 a § 4 odst. 1 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve spojení s § 152 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů rozhodovat o rozkladu proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře vydanému v prvním stupni

v řízení o rozkladu ze dne 28. června 2018, č. j. 36242/2018-SŽDC-GŘ-O25, doplněném dne 19. 10. 2018, č. j. 52101/2018-SŽDC-GŘ-O25, **který podal přidělcce kapacity dráhy společnost Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**, IČO: 709 94 234, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, **proti výrokům č. 3, 4, 6, 8, 9, 15, 16, 18, 19, 22, 23 a 28 rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 15. června 2018, sp. zn. UPDI-RPD0004/17, č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ,**

a v řízení o rozkladu ze dne 27. června 2018, č. j. 513/2018-O11, **který podal žadatel o přidělení kapacity dráhy společnost České dráhy, a.s.**, IČO: 709 94 226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, která je dalším účastníkem podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, **proti výrokům č. 14, 17 a 23 rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 15. června 2018, sp. zn. UPDI-RPD0004/17, č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ**

přezkoumal výroky č. 3, 4, 6, 8, 9, 14 až 19, 22, 23 a 28 rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 15. června 2018, sp. zn. UPDI-RPD0004/17, č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ, a rozhodl

takto:

- I. Podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů se rozklady v části, v níž byly napadeny výroky č. 3, 6, 8, 9, 15, 16, 17, 18, 19, 22 a 28 zamítají a výroky č. 3, 6, 8, 9, 15 až 19, 22 a 28 rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 15. června 2018, sp. zn. UPDI-RPD0004/17, č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ, se potvrzují.
- II. Podle § 152 odst. 5 ve spojení s § 152 odst. 6 písm. a) a s § 90 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů se výroky č. 14 a 23 rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 15. června 2018, sp. zn. UPDI-RPD0004/17, č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ, zrušují a věc se v rozsahu výroků č. 14 a 23 vrací Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře k novému projednání.
- III. Podle § 152 odst. 5 ve spojení s § 90 odst. 4 a s § 66 odst. 1 písm. g) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, se výrok č. 4 rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 15. června 2018, sp. zn. UPDI-RPD0004/17, č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ, zrušuje a řízení se v rozsahu výroku č. 4 zastavuje.

Účastníci řízení podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů:

- 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

Odůvodnění:

I. Správní řízení v prvním stupni a druhém stupni

- 1) Dne 22. prosince 2017 obdržel Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (zákon „**Úřad**“) návrh č. j. 1028/2017-O11, žadatele o přidělení kapacity dráhy společnosti České dráhy a.s. , (dále jen „**ČD**“) na posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinného od 1. prosince 2017 vydaného SŽDC (dále jen „**Prohlášení 2019**“) se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen „**zákon o dráhách**“), čímž bylo zahájeno řízení vedené pod sp. zn. UPDI-RPD0004/17. Další žádost o posouzení téhož prohlášení o dráze obdržel Úřad dne 8. ledna 2018 pod č. j. 3/2018/HH od společnosti KŽC Doprava, s.r.o., IČ 27423069, se sídlem 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 dráhách.
- 2) Protože se oba návrhy vztahovaly k Prohlášení 2019, byly naplněny důvody pro postup podle § 140 správního řádu, rozhodl Úřad usnesením ze dne 12. ledna 2018, č. j. UPDI-0131/18-OPDI-SPR/AZ, o spojení obou řízení pod sp. zn. UPDI-RPD0004/17. Úřad rozhodl usnesením ze dne 24. května 2018, č. j. UPDI-1435/18-OPDI-SPR/ZA, o vyloučení některých kapitol ze společného řízení.
- 3) V rozhodnutí vydaném Úřadem dne 15. června 2018 pod sp. zn. UPDI-RPD0004/17, č. j. UPDI-1675/18-OPDI-SPR/AZ (dále jen „**napadené rozhodnutí**“), byly výroky číslovány 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 nebylo s ohledem na jejich vyloučení ze společného řízení předmětem tohoto řízení, proto rozhodnutí neobsahuje ani výroky odpovídající svým označením uvedeným číslům.

II. Napadené rozhodnutí

- 4) Napadené rozhodnutí obsahuje výroky označené jako výroky č. 1 až 20, 22, 23 a 28. Pokud jde o výroky, které byly napadeny rozklady, bylo podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách rozhodnuto následovně.
- 5) 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 (výrok č. 3).

- 6) 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 (výrok č. 4).
- 7) 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 (výrok č. 6).
- 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 (výrok 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“ Prohlášení 2019 je neuvedením možnosti podání žádosti o přidělení kapacity ad-hoc v rozporu s § 34b zákona o dráhách (výrok č. 9).
- 10) Úřad 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 poškozování kolejnic (příznak INJ)“ Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách (výrok č. 14).
- 11) 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 výpadcích systémů, v rozporu s § 23b odst. 1 zákona o dráhách (výrok č. 15).
- 12) 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 (výrok č. 16).
- 13) Úřad neshledal rozpor posledního odstavce Kapitoly 4.3.2 Ad hoc přidělení kapacity dráhy Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách (výrok č. 17).
- 14) 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 (výrok č. 18).

- 15) 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 (výrok č. 19).
- 16) 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 (výrok č. 22).
- 17) 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 S1 v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách (výrok č. 23).
- 18) 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 (výrok č. 28).
- 19) Úřad stanovil účastníkovi řízení různé lhůty, po jejichž uplynutí nelze jednotlivé kapitoly Aktuálního Prohlášení 2019 v platném znění, které jsou v rozporu se zákonem, použít. V případě výroků č. 3, 4, 6, 9, 15 až 19, 22 a 28 byla stanovena lhůta 30 dnů ode dne nabytí právní moci napadeného rozhodnutí, a v případě výroku č. 8 lhůta do 8. 12. 2018, výroku č. 23 lhůta do 31. 12. 2018, a ve výroku č. 28 byla stanovena lhůta 90 dnů ode dne nabytí právní moci napadeného.
- 20) Do výroků č. 1, 2, 5, 7, 10 až 13 a 20 napadeného rozhodnutí žádný z účastníků řízení rozklad nepodal.

III. Rozklady

- 21) Napadené rozhodnutí bylo SŽDC doručeno 18. června 2018 prostřednictvím datové schránky. Poslední den lhůty pro podání rozkladu tedy připadl na 3. července 2018. Rozklad SŽDC byl podán 28. června 2018, jde tedy o včasný rozklad.
- 22) Napadené rozhodnutí bylo ČD doručeno 15. června 2018 prostřednictvím datové schránky. Poslední den lhůty pro podání rozkladu tedy připadl na 2. července 2018. Rozklad ČD byl podán 28. června 2018, jde tedy o včasný rozklad.
- 23) SŽDC i ČD se k podaným rozkladům navzájem vyjádřily. SŽDC tak učinila sdělením ze dne 17. 7. 2018, č. j. 39154/2018-SŽDC-GR-O25 a ČD vyjádřením ze dne 15. 6. 2018, č. j. 770/2018-O11.

Námítky rozkladů

Námítky SŽDC

a) Námítky SŽDC k řízení, jež předcházelo vydání napadeného rozhodnutí

- 24) SŽDC uvádí, že si stojí za svým vyjádřením ze dne 30. ledna 2018, č. j. 11762/2018-SŽDC-GR-O12 (dále jen „**vyjádření SŽDC**“) a její rozklad na něj navazuje. SŽDC je přesvědčena, že postupovala zákonně v zájmu zajištění funkčnosti a efektivity provozování dráhy i nediskriminačně. Napadené rozhodnutí v řadě výroků poškozuje nejen dobré jméno SŽDC, ale též dalších subjektů, například dodavatele drážních zařízení, kdy jimi dodávaná zařízení splňují všechny zákonem, právními předpisy a technickými normami stanovené požadavky. Dle SŽDC k **vyjadřování se k těmto zařízením není Úřad vůbec povolán a nemá v uvedené oblasti vůbec žádnou kvalifikaci**. Dle SŽDC je zcela nepřijatelné, aby jakýkoli správní úřad vydával odsudky nad funkčností zařízení a zpochybňoval tak činnost a postupy SŽDC v souvislosti se správou infrastruktury.
- 25) SŽDC napadá nedodržení lhůt pro vydání rozhodnutí a určení krátké lhůty účastníkům k vyjádření. Dle SŽDC je lhůta určená Úřadem k vyjádření účastníkům řízení nepřiměřeně krátká, byť je na spodní zákonem stanovené hranici. Dle SŽDC pro vyjádření k jejímu rozkladu v rozsahu 23 stran je s ohledem zahrnutí 2 dnů víkendu lhůta nepřiměřená. Úřad potřeboval na zveřejnění rozkladu spolu s výzvou 19 dní. Tím jsou omezováni na právech ostatní účastníci řízení.
- 26) SŽDC se postupem Úřadu cítí dotčena na svých právech, jelikož Úřad sám zákon o dráhách porušuje a nerespektuje tím, že nerozhodne v zákonem stanovené lhůtě 40 dnů, nýbrž až za téměř 6 měsíců. K tomu nedošlo prodloužením lhůt k vyjádření účastníkům řízení, těm určil k vyjádření lhůtu sice zákonnou, leč velmi krátkou. Uvedení lhůty v zákoně má své opodstatnění, její nedodržení je zásahem do práv všech účastníků řízení.

Vypořádání námitek SŽDC k řízení, jež vydání napadeného rozhodnutí předcházelo

- 27) K námitce SŽDC ve věci vyjadřování se k technickým zařízením SŽDC Úřad uvádí, že vycházel z důkazů poskytnutých ČD, jejichž hodnocení mu § 50 odst. 4 správního řádu ukládá.
- 28) K námitce SŽDC, že Úřad stanovil účastníkům velmi krátkou lhůtu pro vyjádření, a sám nedodržel zákonnou lhůtu pro vydání rozhodnutí stanovenou zákonem o dráhách, je třeba uvést, že Úřad stanovil dostatečně dlouhou lhůtu k vyjádření s ohledem na délku lhůty pro vydání rozhodnutí, a to lhůtu 13 denní (v rozsahu 33% lhůty, kterou má Úřad na vedení celého řízení, včetně vydání rozhodnutí). Stanovením lhůty naopak vyšel Úřad vstříc účastníkům řízení. Námitka stanovení velmi krátké lhůty tedy není důvodná.
- 29) Je pravdou, že napadené rozhodnutí bylo vydáno až po uplynutí lhůty 40 dnů stanovené zákonem o dráhách. Speciální čtyřicetidenní lhůtu stanovenou zákonem o dráhách při doručování veřejnou

vyhláškou a při dodržení postupů požadovaných správním řádem objektivně dodržet nelze. Skutečnost, že napadené rozhodnutí bylo vydáno až po uplynutí lhůty stanovené zákonem o dráhách k jeho vydání, však nemá za následek nezákonnost tohoto rozhodnutí. Lhůta pro vydání rozhodnutí zakotvená v § 34e odst. 4 zákona o dráhách je totiž lhůtou pořádkovou, s jejímž nedodržením zákon o dráhách a ani jiný právní předpis nespojuje nicotnost ani nezákonnost opožděně vydaného rozhodnutí.

- 30) Ke lhůtě na vyjádření uvádíme, že v rozkladu k výroku č. 19 kapitoly 4.4.2 Proces vyřešení sporů SŽDC sama obhajuje svoji třídní lhůtu pro vyjádření žadatele k přidělené kapacitě jako dostatečnou. Napadené rozhodnutí bylo doručeno veřejnou vyhláškou dne 30. června 2018, den 15. červenec 2018 byl poslední den lhůty k podání rozkladu. Při ponechání 2 denní rezervy na poštovní přepravu Úřad zveřejnil výzvu neprodleně dne 17. července 2018, nikoliv s 19 denním zpožděním, jak nesprávně SŽDC uvádí. Úřad nemůže ovlivnit rozsah podaných rozkladů. Účastníci řízení mohou požádat o prodloužení lhůty, nebo vzhledem k rozdílným doručovacím lhůtám podle charakteru účastníků využít institutu nahlédnutí do spisu. SŽDC toho v případě rozkladu ČD o rozsahu 4 stran nevyužila.

b) námitky SŽDC a ČD k jednotlivým výrokům rozhodnutí SŽDC k výroku č. 3

A) nemožnost přímé aplikovatelnosti směrnic Evropské unie (dále jen „EU“) na SŽDC

- 31) SŽDC nesouhlasí s přímou aplikovatelností směrnic EU na SŽDC, výklad Úřadu nezohledňuje realitu a judikaturu Evropského soudního dvora (dále jen „ESD“). Úřad má za to, že jsou splněny podmínky přímého účinku, jak byly vymezeny judikaturou ESD (C-152/84 Marshall) a současně má SŽDC za stát v širším smyslu. Aplikace vertikálního přímého účinku byla ze strany Úřadu provedena na zcela nepříslušném subjektu a zcela nepříslušným subjektem (státem), nepatříčně a v rozporu s minimálně dvěma rozsudky ESD.
- 32) SŽDC nesouhlasí s výkladem Úřadu, že by měla být vnímána jako „stát“ v širším slova smyslu, když jde o entitu veřejného práva, nad kterou stát vykonává kontrolu. Uvedeným výkladem by bylo možno dovodit, že též ČD jsou státem v širším smyslu. Přitom jistě nikdo ani v nejmenším nezvažuje, že by ČD byly státem, jak naznačuje Úřad v případě SŽDC.
- 33) Dle SŽDC je uvedený závěr v přímém rozporu s charakterem organizace vymezeným zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon č. 77/2002 Sb.**“), a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 77/1997 Sb., kterým se SŽDC podpůrně řídí a nezohledňuje ani ustanovení posledních dvou vět § 54 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon č. 219/2000 Sb.**“). Úřad nezohlednil ani směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „**směrnice 2012/34/EU**“) a § 32 odst. 3 zákona o dráhách, jelikož by byl při tomto výkladu přidělcem a žadatelem o kapacitu totožným subjektem.
- 34) SŽDC dokládá svůj závěr rozsudkem ESD C-188/89, Recueil 1990, ze dne 12. 7. 1990. V uvedeném rozsudku jsou velmi pregnantně vymezena hlediska, za jejichž splnění lze subjekt považovat za „stát“ v širším smyslu a lze ve vztahu k němu aplikovat vertikální přímý účinek směrnic. **Dle rozsudku se lze dovolat směrnice též ve vztahu k organizaci, bez ohledu na její právní formu, která splňuje 3 definované znaky: 1) byla pověřena podle aktu veřejného orgánu plnit službu veřejného zájmu, 2) která činnosti vykonává pod dohledem veřejného orgánu a 3) která**

disponuje za účelem naplnění svěřených úkolů mimořádnými pravomocemi, vymykajícími se pravidlům, jež lze uplatnit ve vztazích mezi soukromými osobami.

- 35) Co do hlediska 1) dle rozsudku, SŽDC sice hospodaří s majetkem státu, je však obchodní společností od státu odlišnou, řídící se zcela jinými principy hospodaření, než stát a organizační složky státu. Hospodaření s majetkem státu pak jistě není službou ve veřejném zájmu, ve smyslu uvedeného rozsudku; službou ve veřejném zájmu by snad mohlo být provozování železniční dopravní cesty, leč, takovou činnost v ČR vykonávají i jiné subjekty. Naplnění hlediska 2) je vyloučeno s ohledem na § 19 zákona č. 77/2002 Sb., který definuje subjektivitu organizace a možnosti přímého dohledu státu nad činností SŽDC nepředpokládá a neumožňuje. Naplnění bodu 3) pak je nejednoznačnější, neboť SŽDC nedisponuje žádnými pravomocemi, které by neměl jakýkoli jiný subjekt, se kterým přichází do obchodního styku. Přídělce přiděluje kapacitu, nicméně zde nejde o veřejně mocenské rozhodování, leč výhradně o soukromoprávní vztah. Ve vztahu k veřejné správě je SŽDC vždy pouze adresátem práv veřejně mocenské povahy, žádná práva takového charakteru nevykonává a je ve vztahu podřízenosti ve vztazích s orgány veřejné moci.
- 36) SŽDC tak nenaplnuje znaky, které jsou dle rozsudku ESD C-188/89, Recueil 1990, ze dne 12. 7. 1990 nezbytné proto, aby byla mohla být považována za „stát v širším smyslu“ a aby bylo možno ve vztahu k ní zvažovat možnost vertikálního přímého účinku směrnice. Přímá aplikace směrnice ve vztahu k SŽDC je v rozporu např. i s rozsudkem 8/81 Becker, rozsudkem 14/86 Prétore di Saló, či rozsudkem C-168/95 Arcaro.

B) k ostatním argumentům Úřadu

- 37) SŽDC nezná žádný aplikovatelný právní předpis, který by jí uložil povinnost obligatorního projednávání předpisů. Taková povinnost není povinnou náležitostí prohlášení o dráze, neboť není výslovně uvedena v § 33 odst. 3 zákona o dráhách.
- 38) Povinnost vydat vnitřní předpisy je provozovateli dráhy zákonem uložena ustanovením § 22 odst. 1 písmeno b) zákona o dráhách; tato povinnost se nezmiňuje o obligatorním projednání s dopravci. Tyto předpisy jsou podmínkou pro vydání osvědčení provozovatele dráhy dle ustanovení § 23a zákona o dráhách, které vydává drážní správní úřad. Úřad nemá žádnou zákonnou kompetenci k rozhodování v oblasti osvědčení provozování dráhy, ani v oblasti posuzování předpisové činnosti SŽDC. SŽDC v čl. 2.4.1 nestanovila, s kým bude, či nebude, předpisy projednávat. SŽDC odkazuje na kontaktování drážních správních úřadů ze strany Úřadu. Nařízení Komise č. 1169/2010 pak stanoví povinnosti národním bezpečnostním orgánům, nikoliv SŽDC.
- 39) Dle SŽDC Úřad přičítá povinnosti národních bezpečnostních orgánů a ostatních subjektů SŽDC a dokládá tím porušení povinností, které vůbec není oprávněn zkoumat. SŽDC by dle názoru Úřadu měla právo vydávat vnitrostátní bezpečnostní předpisy, které by byly závazné nejen pro všechny dopravce, bez ohledu na to, na které dráze provozují drážní dopravu, pro všechny provozovatele dráhy, ale i pro ostatní orgány státní správy.

Vypořádání námitek k výroku č. 3

- 40) V daném případě se řeší otázka, zda lze vůči SŽDC aplikovat čl. 8 směrnice o bezpečnosti. Lhůta pro uvedení právních předpisů pro dosažení souladu se směrnicí o bezpečnosti uplynula dne 30. 4. 2006. Vzhledem k tomu, že Česká republika nesplnila transpoziční povinnost zmíněného článku, není tím dotčena povinnost České republiky zajistit 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. Práva aplikace přímého účinku směrnice o bezpečnosti se

sice v tomto případě dovolávají ČD. Při posuzování prohlášení o dráze je však třeba přihlídnout k tomu, že neaplikováním směrnice jsou omezena práva každého dopravce i žadatele o kapacitu dráhy.

- 41) Přestože, jak uvádí SŽDC, necitoval Úřad rozsudek Soudního dvora ze dne 26. února 1986 ve věci M. H. Marshall proti Southampton and South-West Hampshire Area Health Authority (teaching), C-152/84, bod 49 (dále jen „SD“ a „**rozsudek Marshall**“), pouze obecně odkazoval na ustálenou judikaturu Soudního dvora, uvádí k jeho bodu 49: „*V tomto ohledu je třeba poznamenat, že pokud se jednotlivci mohou dovolávat směrnice vůči státu, mohou tak činit bez ohledu na to, zda tento stát jedná jako zaměstnavatel, nebo veřejný orgán. V prvním i ve druhém případě je totiž třeba zabránit tomu, aby stát mohl získat prospěch ze svého porušení práva Společenství*“.
- 42) V tomto případě SD judikoval, že nezáleží na postavení státu, a lze se tedy dovolat směrnice i vůči státnímu orgánu jednajícímu jako zaměstnavatel s cílem vyloučit použití každého vnitrostátního předpisu, který není v souladu se směrnicí.
- 43) K pojetí státu, resp. k upřesnění a rozšíření definice státu, pro účely přímého účinku směrnic, se vztahuje další judikatura SD. Podle rozsudku SD ze dne 12. července 1990 ve věci , A. Foster a další proti British Gas plc, C-188/89, bod 18 (dále jen „**rozsudek Foster**“): „*Na základě těchto vývodů Soudní dvůr postupně připustil, že se procesně způsobilé subjekty mohou dovolávat bezpodmínečných a dostatečně přesných ustanovení směrnice vůči organizacím nebo útvarům, které jsou podřízeny svrchované moci nebo dohledu státu **nebo** vůči těm, které disponují mimořádnými pravomocemi vymykajícími se těm, které vyplývají z pravidel uplatňovaných mezi soukromými osobami*“. SD tedy stanovil podmínky, za nichž lze konkrétní subjekt považovat za stát. **První podmínku (kritérium kontroly)** naplňuje subjekt, který je buď podřízen svrchované moci, nebo dohledu státu. **Druhou podmínku (kritérium zvláštní či svěřené pravomoci, která je nad rámec běžných soukromoprávních vztahů)** splňuje subjekt, který disponuje mimořádnými pravomocemi vymykajícími se těm, které vyplývají z pravidel uplatňovaných mezi soukromými osobami. Výše uvedené podmínky jsou stanoveny alternativně a stačí tedy, aby subjekt naplnil jen jednu, a bude považován za stát.
- 44) Odvolací orgán se zásadně neshoduje se závěrem SŽDC, která rovněž s odkazem na tentýž rozsudek Foster (který cituje jako rozsudek ESD C-188/89, Recueil 1990, ze dne 12. 7. 1990), že k naplnění širšího pojetí pojmu stát, musí subjekt/organizace splnit kumulativně tři podmínky: „*1) byla pověřena podle aktu veřejného orgánu plnit službu veřejného zájmu, 2) která činnosti vykonává pod dohledem veřejného orgánu a 3) která disponuje za účelem naplnění svěřených úkolů mimořádnými pravomocemi, vymykajícími se pravidlům, jež lze uplatnit ve vztazích mezi soukromými osobami*“.
- 45) K takovému závěru SD nedospěl. SŽDC ve svém rozkladu vyšla z konkrétních podmínek uvedených v bodu 20 rozsudku Foster, které v daném případě subjekt naplnil nad rámec, který je požadován v bodu 18 rozsudku Foster. Výklad SŽDC nemá oporu v judikatuře SD. Odvolací orgán pro úplnost cituje bod 20 rozsudku Foster: „*Z předchozího vyplývá, že se v každém případě mezi organizačními jednotkami, vůči kterým lze namítat ustanovení směrnice, jež mohou mít přímé účinky, objevuje organizace, která byla pověřena podle aktu veřejného orgánu plnit službu veřejného zájmu za dohledu tohoto orgánu, a která disponuje za tímto účelem mimořádnými pravomocemi vzhledem k pravidlům, jež lze uplatnit ve vztazích mezi soukromými osobami, ať už je její právní forma jakákoliv*“.
- 46) Odvolací orgán se rovněž neshoduje se SŽDC v tom, které z podmínek SŽDC splňuje. Podle první podmínky uvedené v bodu 18 rozsudku Foster je subjekt (organizace nebo útvar) podřízen svrchované moci nebo dohledu státu. Podle § 19, § 20 a § 28 a násl. zákona č. 77/2002 Sb. je SŽDC

právníčkou osobou, státní organizací, zřízenou zákonem, za jejíž závazky ručí stát. SŽDC hospodaří s majetkem státu (zejména s železniční dopravní cestou). Statutárním orgánem SŽDC je generální ředitel, který rozhoduje o všech záležitostech SŽDC. Současně je povinen poskytovat veškeré informace a doklady o její činnosti správní radě. Generálního ředitele jmenuje a odvolává správní rada. Správní radu tvoří sedm členů jmenovaných a odvolávaných vládou na návrh ministra dopravy a spojů. Správní rada mimo jiné schvaluje zásadní otázky koncepce SŽDC a nakládání s majetkem státu, projednává výroční zprávu, roční finanční plán, pololetní výsledky hospodaření, schvaluje roční účetní závěrku SŽDC, dohlíží na výkon působnosti generálního ředitele a uskutečňování činnosti SŽDC. Podle § 21 zákona č. 77/2002 Sb., SŽDC provozuje železniční dopravní cestu ve veřejném zájmu. Zřízení SŽDC jako samostatné organizace § 19 zákona č. 77/2002 Sb. tedy ještě neznamená, že tato organizace není řízena a kontrolována státem.

- 47) K tvrzení SŽDC, že je obchodní společností od státu odlišnou, řídící se zcela jinými principy hospodaření, než stát a organizační složky státu a že hospodaření s majetkem státu není službou ve veřejném zájmu, Odvolací orgán uvádí, že není podstatný rozdíl v hospodaření mezi organizačními složkami státu a hospodařením státní organizace (státního podniku). **Podstatné je, že je podřízena svrchované moci a dohledu státu, jak bylo prokázáno výše. SŽDC tedy jednoznačně splňuje první podmínku uvedenou v bodu 18 rozsudku Foster, tj. kritérium kontroly, proto jsou soudy a správní orgány v jejím případě povinny aplikovat přímé účinky směrnice.** Z téhož důvodu nelze ani přisvědčit námitce, že § 54 poslední dvě věty zákona č. 219/2000 Sb., vystihuje charakter SŽDC odlišně od státu. Odvolací orgán se rovněž neztotožňuje s názorem, že hospodaření s majetkem státu není službou ve veřejném zájmu. SŽDC naplnila kritérium kontroly stejně jako společnost British Gas Corporation (dále jen „BGC“), která, jak je uvedeno pod body 3 až 4 rozsudku Foster, tj. BGC byla zřízena zákonem a měla monopolní postavení a členové řídicího orgánu byli jmenováni státním tajemníkem. SŽDC má v České republice obdobnou pozici jako měla BCG ve velké Británii.
- 48) Odvolací orgán se ztotožňuje se SŽDC, že tato nedisponuje žádnými pravomocemi, které by neměl jakýkoli jiný subjekt, a že tedy nenaplnuje druhou podmínku uvedenou v bodu 18 rozsudku Foster, tj. nedisponuje za účelem naplnění svěřených úkolů mimořádnými pravomocemi, vymykajícími se pravidlům, jež lze uplatnit ve vztazích mezi soukromými osobami. Nesplnění této podmínky však nemá žádný vliv na to, aby SŽDC nebyla považována pro účel přímého účinku směrnice za stát. Stačí totiž, aby SŽDC naplnila jednu z podmínek uvedených v bodu 18 rozsudku Foster.
- 49) Otázka povahy ČD či Budějovického Budvaru, národního podniku jako státu v širším smyslu není předmětem tohoto řízení a odvolací orgán se jí proto nezabýval.
- 50) V případě SŽDC tedy není aplikována směrnice, kterou stát netransponoval, vůči jednotlivci, ale vůči subjektu, který je třeba považovat za stát v širším smyslu. Takový postup je v souladu s výše uvedenou judikaturou SD a současně není v rozporu ani s dalšími třemi judikáty, na něž SŽDC odkazuje, které se týkají zákazu horizontálního přímého účinku směrnic. Závěry všech tří rozsudků SD se odvolací orgán zabývá níže.
- 51) Podle rozsudku SD (pátého senátu) ze dne 11. června 1987 ve věci trestního řízení vedeného Pretore di Saló proti neznámému pachateli, C-14/86, bod 20 a rozsudku SD ze dne 26. září 1996 ve věci trestního řízení proti Luciano Arcaro, C-168/95, bod 37 směrnice nemůže mít sama o sobě a nezávisle na vnitrostátním právním předpisu členského státu, který byl přijat k jejímu provedení, za následek stanovení nebo zvýšení trestní odpovědnosti těch, kteří jednají v rozporu s ustanoveními této směrnice. Z obou rozsudků SD uvedených SŽDC vyplývá, že samotná směrnice nemůže uložit jednotlivcům povinnosti a na těchto jednotlivcích nemůže být členským státem

vyžadováno plnění povinností ze směrnice. Proto předmětná směrnice, aniž by bylo přihlédnuto na národní legislativu přijatou k její implementaci, nemůže založit nebo zpřísnit trestněprávní odpovědnost osob, které svým jednáním ustanovení směrnice porušily. SŽDC však není v postavení jednotlivce, vůči němuž by byla aplikována netransponovaná směrnice a v případě tohoto řízení nejde o problematiku trestně právní odpovědnosti.

- 52) Podle rozsudku SD ze dne 19. ledna 1982 ve věci Ursuly Becker proti Finanzamt Münster-Innenstadt, C-8/81, bod 49 se mohl dovolávat zprostředkovatel úvěrů v případě neprovedení směrnice osvobození od daně z obratu u sjednávání úvěrů, pokud tuto daň nepřenášel na příjemce jeho plnění, aniž by stát mohl toto neprovedení vůči němu namítat. V tomto případě z rozsudku uvedeného SŽDC vyplývá, že stát, který ve stanovené lhůtě nepřijal prováděcí opatření, která směrnice vyžaduje, se nesmí proti jednotlivcům dovolávat toho, že nesplnil povinnosti, které ze směrnice vyplývají. Z předpokladu, že jsou ustanovení směrnice bezpodmínečná a dostatečně přesná, je možné se dovolávat těchto ustanovení, pokud nebyla ve stanovené lhůtě přijata prováděcí opatření, jako jednotlivec proti všem národním ustanovením, která nejsou se směrnicí slučitelná.
- 53) K tomu odvolací orgán znovu konstatuje, že směrnice o bezpečnosti je vůči SŽDC uplatňována s ohledem na výše uvedené jako vůči státu v širším smyslu nikoliv jako k jednotlivci a ve prospěch dopravce – žadatele, tedy jednotlivce. Odvolací orgán judikaturu uvedenou SŽDC respektuje a jeho postup vůči SŽDC s ní není v rozporu.
- 54) K problematice kompetencí k rozhodování v oblasti osvědčení provozování dráhy odvolací orgán uvádí, že ve věci vydání osvědčení SŽDC nerozhodoval. SŽDC ale v rozkladu deklarovala, že neexistuje právní důvod předpisy s dopravci projednávat. Jedním z důvodů, proč dle svého vyjádření SŽDC odmítá předpisy projednávat, bylo dle SŽDC i údajné možné ohrožení bezpečnosti provozování dráhy. Provozovatel dráhy má mít podle § 23a zákona o dráhách osvědčení o bezpečnosti, kterým dokládá, že má vytvořen systém zajištění bezpečnosti provozování dráhy, což dokládá splněním podmínek uvedených v nařízení Komise č. 1169/2010. Úřad nerozhodoval o vydání osvědčení provozovatele dráhy, pouze konstatoval, že na základě tohoto nařízení povinnost projednávat změny předpisů s dopravcem existuje. Úřad je oprávněn zkoumat, zda text prohlášení není diskriminační vůči žadatelům o kapacitu, způsob přijímání předpisů, který není v souladu s právem, Úřad považuje za diskriminační. Uvedená problematika se týká pouze předpisů vydávaných SŽDC na základě § 22 odst. 1 zákona o dráhách a jejichž použití je závazné pro dopravce.
- 55) Navíc podle § 33 odst. 3 písm. b) zákona o dráhách jsou povinnou součástí prohlášení o dráze i pravidla pro její užití. Předpisy vydávané SŽDC podle § 22 odst. 1 zákona o dráhách bezpochyby pravidly pro užití dráhy jsou, dopravci jsou povinni je respektovat. Jejich seznam je součástí smlouvy o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách, která se podle § 33 odst. 7 zákona o dráhách od prohlášení o dráze nesmí odchýlit. Úřad uznává, že není možné uvést všechny předpisy jako součást prohlášení o dráze. Prohlášení o dráze by mělo obsahovat alespoň jejich seznam a odkaz, kde jsou zveřejněny. Současně by národně bezpečnostní předpisy i jejich změny, které se vztahují na dopravce, a slouží k ochraně veřejného zájmu, měly podléhat předchozímu projednání podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách.

SŽDC k výroku č. 6

- 56) SŽDC se ohrazuje proti snahám omezit využívání zařízení diagnostiky závad jedoucích vozidel a s rozhodnutím Úřadu nesouhlasí.
- 57) Ustanovení § 33 odst. 1) zákona o dráhách žádné písmeno k) nemá. Z odůvodnění lze zjistit, že Úřad má zřejmě způsob funkce těchto diagnostických zařízení za nespolehlivý a v rozporu s § 22 odst. 1 písmeno a) zákona o dráhách. SŽDC pochybuje, zda je Úřad schopen rozhodovat, zda technické zařízení dráhy je způsobilé pro užití či nikoli.
- 58) Dle SŽDC Úřad postupoval v rozporu s § 68 odst. 3 správního řádu. Úřad v textu rozhodnutí se opírá o 60% chybovost diagnostických zařízení, přestože podkladové údaje jsou z pohledu analýzy identifikovaných závad prakticky nepoužitelné.
- 59) Způsob práce s informacemi a daty, které Úřad obdržel jak od ČD, tak od SŽDC, má SŽDC za zcela nesrozumitelný a dezinterpretací. Počet zastavení vlaků je z počtu diagnostikovaných náprav marginální. Tvrdí-li ČD, že v 63% zastavených vlaků v roce 2017 nebyla závada potvrzena, že nedošlo k potvrzení závady, je doloženo pouze tvrzením dopravce, který má nepochybně na nepotvrzení závady zájem. Potvrzením závady by ČD doznaly, že provozují vozidlo v rozporu s § 35 odst. 1 písmeno d) zákona o dráhách a § 34 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.
- 60) Předložená 60% chybovost diagnostických zařízení není dle SŽDC obhajitelná k celkovému počtu provedených diagnostik za rok. Ovlivnění zařízení klimatickými podmínkami nemohou být brána v potaz a odstranit je nelze, SŽDC za ně tedy nemůže nést zodpovědnost. Nelze provozovat diagnostická zařízení, u kterých budou vyloučena nepotvrzená zjištění. Úřad měl kontaktovat výrobce zařízení dříve, než o jeho produktu provedl jednoznačný odsudek.
- 61) Diagnostická zařízení přispívají k bezpečnosti, pokyny udělené provozovatelem dráhy dopravcům jsou plněním jeho zákonné povinnosti. Pokyn zastavit vlak při zjištění podezření na možnost závady je pokynem dle § 23 a 24 zákona o dráhách a v této situaci pak nelze hovořit o odpovědnosti a možné škodě. SŽDC tedy nemůže odpovídat za omezení jízdy vlaků po indikaci závady diagnostickým zařízením, neboť takovým zastavením plní své zákonem uložené povinnosti a uvedeným postupem nemůže nikomu působit škodu.
- 62) Nepotvrzená diagnóza nemůže být narušením provozování drážní dopravy, jelikož diagnóza je nezbytná pro preventivní působení v drážním provozu. Provozovatel dráhy by nesl riziko, že mu bude jeho snaha o zabránění mimořádnostem přičítána k tíži.
- 63) SŽDC stran nezbytnosti nestranného způsobu řešení sporů neví, zda by měl spor spočívat v potvrzení závady. Při potvrzení závady je ze strany dopravce často porušen zákon o dráhách a to § 35, případně prováděcí vyhláška. Nepotvrzení závady dopravcem pak bez dalšího nutně neznamená, že závada neexistovala. Dle SŽDC je rozhodnutí Úřadu v rozporu s doporučeními Drážní inspekce. SŽDC předkládá, že dopadem rozhodnutí Úřadu bude omezení preventivního zastavování vlaků s indikovanou závadou a povinnost mimosoudních projednání nálezů z diagnostik.
- 64) SŽDC namítá, že pouhá vizuální kontrola bez certifikovaných měřidel a bez možnosti vizuálně prohlédnout celou plochu kola, navíc často ve zhoršených podmínkách, ať již světelných nebo prostorových provedená zaměstnancem dopravce je brána jako měřítko ke kontrole provedené sofistikovaným technickým zařízením.
- 65) Obdobná zařízení pro diagnostiku závad jedoucích vozidel jsou provozována i u zahraničních manažerů infrastruktury a SŽDC není známo, že by v zahraničí byla funkce těchto zařízení ze

strany dopravců zpochybňována. SŽDC zajistila pro potřeby správného řízení stanovisko dodavatele diagnostických zařízení a přikládá jej v příloze.

Stanovisko výrobce

- 66) Jako přílohu rozkladu doložila SŽDC stanovisko dodavatele diagnostických zařízení ze dne 28. června 2018, č. j. 587/18-OT, a to firmy Starmon s.r.o., IČ: 492 85 751, se sídlem Průmyslová 1880, 565 01 Choceň.
- 67) Zařízení ASDEK je z principu určeno pro indikaci závad na jedoucích vozidlech, nejde o měřidlo. Příslušné závady nelze měřit přímo, indikují se pouze jejich sekundární projevy. Nejsou indikovány stavy např. při brzdění nebo rozjezdu vlaku, které snižují přesnost měření.
- 68) Problém nepotvrzení indikované závady je potřeba rozdělit do několika úrovní; 1) potvrzování závad manuálně pracovníkem dopravce (strojvedoucím, vozmistrem, apod.), 2) potvrzování závad dalším indikátorem v cestě vlaku a za 3) potvrzení závady po vyřazení vozu ze soupravy a odvezení do depa na podrobnou technickou prohlídku.
- 69) Ad 1) V prvním případě je potvrzení závady zaměstnancem dopravce technicky složité, téměř nemožné. Nejspolehlivější potvrzení závady tímto postupem je u horkoběžností, kdy lze jednoduše odhalit zabrzděný vůz podle pachu a žáru jdoucí z kola.
- 70) Ad 2) Potvrzení závady dalším indikátorem je způsob, jak závady potvrdit spolehlivě. Dochází ovšem k případům, kdy se indikovaná hodnota pohybuje na prahové úrovni alarmu. Pak může nastat situace, kdy na jedné lokalitě je indikován STOP a na druhé pouze KONTROLA. Může dojít ke změnám teplot, odstranění okují či plošek působením brzdy, a tedy na druhém indikátoru se závada neprojeví.
- 71) Ad 3) Nejspolehlivějším potvrzením závady je technická prohlídka vozu v depu. Jde jednak o inspekci ložisek, jednak o kompletní prohlídku vozu zaměřenou na 16 možných příčin odsokolu kola od kolejnice, od poškození povrchu kola, přes porušení kruhovitosti po závady ve spřáhlech. Některé jsou nezjistitelné i v podmínkách depa.
- 72) Dopravce také nemá velký přehled o principu fungování zařízení. Vyplývá z toho, že informace pro nastavení procesu zachycení i potvrzení závady je potřeba mezi oběma stranami sdílet. Ze strany dopravce je zapotřebí nabídnout SŽDC zpětnou vazbu o nalezení závady, ze strany správce infrastruktury nabídnout data ze zařízení, která napomohou k prevenci předcházení škod.

Stavby v letech 2015-2016

- 73) K největšímu rozšíření indikátorů došlo v roce 2015-2016, kdy se vybuďovalo 43 lokalit v jedné stavbě. Právě spuštěním všech těchto lokalit došlo k masivnímu rozšíření indikací závad a v některých případech i k neopodstatněným záchyťům. Indikátory bylo nutné upravit na různé podmínky. Následně tedy došlo k vypnutí zařízení, provedení úprav SW, přenastavení parametrů pro výpočet a detekci.

Situace v Evropě

- 74) V západních evropských zemích je vztah manažerů infrastruktury převážně nastaven do roviny spolupráce a společného využití získaných dat jednak k plánování údržby vozidel ze strany dopravců, jednak k dosažení vyšší bezpečnosti ze strany manažera infrastruktury. Tyto procesy vycházejí ze zkušeností výrobce diagnostiky firmy Voestalpine, jehož výrobky se instalují i v České republice.

- 75) Zařízení vždy detekuje stav v místě, v čase a za podmínek, které při průjezdu nastaly, proto je nezbytné nastavit způsob odhalení příčiny takového chování vozidla a tím snížit počet záchytů. Samotný údaj o nespolehlivosti zařízení (63%) v žádném případě není reálný.

Vypořádání námitek k výroku č. 6

- 76) Odvolací orgán připouští chybu v psaní, kdy uvedlo neprávne odkaz na § 33 odst. 1 písm. k) namísto správného § 33 odst. 3 písm. k). Snahou Úřadu není omezení diagnostických zařízení ale odstranění situace, kdy dopravce nemá prakticky žádnou možnost obrany proti signalizacím bez následných zjištění. Odvolací orgán nesouhlasí s názorem SŽDC, že by měl podklady poskytnuté ČD ve věci nepotvrzených závad považovat za nepravdivé. SŽDC jednak nepředložila důkaz o jejich nepravdivosti, jednak považuje pravidla předchozího generálního vyloučení jakékoliv odpovědnosti SŽDC vůči dopravci za omezení jízdy vlaků způsobené vlivem indikování závady diagnostickým zařízením na vlaku za nezákonné, bez ohledu na to, zda chybovost vykázaná ČD je pravdivá či nikoliv. I pokud by se podklady ČD skutečně ukázaly jako nepravdivé, tato nepravdivost by se prokázala až nestranným řešením sporů podle § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Vysoké procento nepotvrzených závad tedy není samotným důvodem k rozhodnutí Úřadu, ale souvisejícím argumentem pro to, aby byly zavedeny takové postupy, které oprávněnost takového výsledku potvrdí či vyvrátí.
- 77) Odvolací orgán souhlasí, že diagnostické zařízení slouží k bezpečnosti, a že SŽDC je oprávněna, nebo dokonce povinna, vlak zastavit. Souhlasí i s tím, že pokud by takováto zařízení neprovozovala, vyhnula by se případnému riziku sankcí za chybovost tohoto zařízení. Případné nehody, kterým by bylo možno diagnostickým zařízením předejít, by šly k tíži dopravci. Odvolací orgán ale nesouhlasí s názorem, že povinnost zastavit vlak automaticky předem vylučuje jakoukoliv odpovědnost SŽDC za vzniklá zpoždění. Ta musí být též motivována, aby zajistila v maximální míře bezchybnou funkci diagnostických zařízení, pokud to technické možnosti dovolují. Proto odvolací orgán trvá na existenci možnosti nestranného řešení takovýchto sporů.
- 78) Odvolací orgán souhlasí, že pokud dojde k potvrzení závady, může se jednat o stav, že vozidlo bylo provozováno v rozporu s platnou legislativou. Nelze však předem podezírat dopravce, že takovýto stav nebude s to přiznat. SŽDC už nyní odmítá přiznat jakékoliv závady na diagnostických zařízeních. Proto je třeba řešit problematiku nestranně, aby případy nepřiznaných závad nenastávaly. Pokud na vozidle závada je, a dopravce jí neodstraní, nebo jí ani nezjistí při nedostatečné vizuální prohlídce kola, pak musí nutně docházet k opakovaným hlášením na dalších indikátorech. Tím může provozovatel dráhy získat důkazy o závadném technickém stavu vozidel.
- 79) Odvolací orgán věří, že obdobná diagnostická zařízení jsou provozována i v zahraničí. SŽDC však nevedla, zda jsou používána za stejných pravidel pro jejich umístování a vyhodnocování, jako v ČR. Stejně tak vozidla ČD jsou provozována i v zahraničí.

Odvolací orgán ke stanovisku dodavatele

- 80) Dodavatel popisuje technický princip indikátorů, které pracují na nepřímých metodách měření, a uvádí možnosti potvrzování indikovaných závad. Odvolací orgán se zejména ztotožňuje s jeho názorem, že ze strany dopravce je zapotřebí nabídnout SŽDC zpětnou vazbu o nalezení závady, ze strany správce infrastruktury nabídnout data ze zařízení, která napomohou k prevenci předcházení škod. Stejně tak souhlasí s tvrzením, že dopravce zase nemá velký přehled o principu fungování zařízení. Právě proto odvolací orgán nemůže připustit předchozí vyloučení odpovědnosti SŽDC. Takovýto projev jednostranného jednání vede k předchozímu odmítání jakékoliv spolupráce. Dodavatel připouští i počáteční problémy, vzniklé při instalaci diagnostických zařízeních, čímž potvrzuje i stanovisko ČD o jejich ne zcela úplné spolehlivosti. Tvrzení výrobce, že v evropských zemích diagnostická zařízení napomáhají dopravcům identifikovat závady je důkazem, že při jejich správném využití mohou fungovat ve prospěch

oboustranného zájmu, což nepovede k zatajování zjištěných závad, jak se SŽDC obává. To, že dodavatel považuje 63 % chybovost za vyloučenou, bere odvolací orgán spíše jako informaci o špatném provozu a způsobu využívání výstupů z této indikace. Tento stav je způsoben vzájemnou neochotou obou stran spolupracovat jako následek s předchozího vyloučení možnosti mimosoudního řešení sporů.

SŽDC k výroku č. 8

81) Úřad zde dovedl porušení zákona tvrzeným jazykovým výkladem kapitoly 3.5.2 Prohlášení 2019, který SŽDC považuje za mylný, SŽDC mu nerozumí a pochybuje o jeho přezkoumatelnosti.

Vypořádání námitek k výroku č. 8

82) K problematice poskytování údajů odvolací orgán uvádí, že odůvodnění uvedené v napadeném rozhodnutí je jasné, srozumitelné. Skutečně nelze souhlasit 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. Jeho znění je dle názoru odvolacího orgánu jednoznačné, takže k výroku nebylo třeba rozsáhlejšího odůvodnění.

SŽDC k výroku č. 9

83) Dle SŽDC v tomto případě Úřad nerespektoval dříve vydané rozhodnutí Drážního úřadu (dále jen „DÚ“), tedy nepostupoval v souladu s § 2 odst. 3, 4 a § 6 odst. 2 správního řádu. Dle SŽDC Úřad porušil § 2 odst. 4 správního řádu tím, že nerespektoval zásadu rozhodování skutkově podobných věcí obdobně, nerespektoval ani veřejné zájmy, které postup SŽDC hájil a na kterých byl její postup založen; ani § 2 odst. 4 správního řádu, tím, že zcela pominul zohlednit stanovisko odlišného správního úřadu, předložené v podobě rozhodnutí.

84) SŽDC odkazuje na poslední odstavec kapitoly 4.3.2.3 téhož Prohlášení 2019, kde je mimo jiné uvedeno „*Provozovatel dráhy posoudí možnost úpravy rozsahu výluky dopravní služby a vyrozumí žadatele.*“, dle kterého se přiděl kapacitu umožňuje.

85) SŽDC dále napadá výklad pojmu kapacita dráhy uvedený v § 21 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Dle názoru SŽDC je kapacita dána též technologickými postupy řízení drážní dopravy, které jsou přímo závislé na personálním obsazení stanovišť zaměstnanci podílejícími se na řízení drážní dopravy. SŽDC napadá nedostatečné zdůvodnění tvrzení Úřadu, že „*v případě výluky dopravní služby tedy kapacita existuje*“.

Vypořádání námitek k výroku č. 9

86) Odvolací orgán především trvá na tom, že neposkytnutí kapacity v době výluky dopravní služby je omezením provozování dráhy v rozporu s § 23b a 23c zákona o dráhách, jehož znění je odlišné, než jeho znění v zákoně č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění účinném do 31. 3. 2017. Úřad výrok v napadeném rozhodnutí řádně zdůvodnil.

87) Dle názoru odvolacího orgánu v případě výluky dopravní služby nejde o omezení provozování dráhy ve smyslu § 23b a § 23c zákona o dráhách. V případech výluky dopravní služby je tedy přidělcem 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**“

č. 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.

- 88) K námitce porušení § 2 odst. 3 a 4 a § 6 odst. 2 správního řádu odvolací orgán uvádí, že postupoval v souladu se základními zásadami správního řízení uvedenými v těchto ustanoveních, což řádně odůvodnil v napadeném rozhodnutí. Mezi zásady správního řízení podle § 2 odst. 3 a § 6 odst. 2 správního řádu, jejichž porušení SŽDC namítá, patří i ochrana práv nabytých v dobré víře a zásada přiměřenosti zásahů správních orgánů do takových práv při výkonu jejich působnosti. Tyto zásady souvisí i se zásadou legitimního očekávání podle § 2 odst. 4 správního řádu.
- 89) Je samozřejmě v pořádku, že SŽDC respektovala pravomocná rozhodnutí vydaná DÚ. Je však třeba si uvědomit, že dochází ke změnám právní úpravy, resp. je třeba na tyto změny reagovat, právní názory se vyvíjí a logicky tedy dochází i ke změnám právní praxe. Nelze tedy bez dalšího setrvávat na původních závěrech. Žádné z dříve vydaných rozhodnutí DÚ 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. I proto Úřad neshledává svoje rozhodnutí rozporným s předchozími rozhodnutími DÚ.
- 90) Úřad postupuje jednak v souladu se zásadami správního řízení, jednak aplikuje příslušná ustanovení zákona o dráhách. Pokud dospěl Úřad k odlišnému výkladu, učinil tak v souladu s platným a účinným právem. Rovněž významné je to, že SŽDC není jediným účastníkem řízení a základní zásady správního řízení je nutné aplikovat vůči všem účastníkům řízení, což předpokládá důkladné posouzení práv každého účastníka řízení. Vývoj správní praxe respektuje požadavek na přiměřenou (spravedlivou) rovnováhu mezi požadavkem obecného zájmu společnosti a požadavkem na ochranu základních práv jednotlivce. Musí tedy existovat i opodstatněný vztah proporcionality mezi použitým prostředkem a sledovaným cílem.
- 91) Pokud SŽDC argumentuje zásadou legitimního očekávání podle § 2 odst. 4 správního řádu a předpokládá, že se na každé posuzování souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách vztahuje předchozí rozhodovací praxe správních úřadů, je její závěr nepřesný. V souladu s uvedenou zásadou legitimního očekávání platí, že pokud správní orgán rozhodl určitou věc za určitých podmínek určitým způsobem, měl by všechny další obdobné případy, které nastanou v budoucnu, rozhodovat způsobem obdobným. Uvedené však platí vždy pro příslušný konkrétní správní orgán a jeho rozhodovací činnost, nikoliv již ve vztahu rozhodovací praxe jednoho správního orgánu vůči jinému správnímu orgánu v obdobném postavení. V tomto případě jde o nové správní řízení, jehož předmětem je posouzení jiného prohlášení o dráze, a toto řízení nemá na předchozí řízení vedená DÚ žádnou návaznost. Námitka rozdílnosti rozhodovací praxe dvou správních orgánů není důvodná.
- 92) Úřad tuto problematiku zdůvodnil v napadeném rozhodnutí tak, že rozhodnutí DÚ byla vydána na základě posuzování souladu prohlášení o dráze pouze 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. Z tohoto důvodu

Úřad žádný rozpor se správní praxí DÚ neshledal.

- 93) Odvolací orgán nesouhlasí s názorem SŽDC, že mezi technologické postupy řízení drážní dopravy lze zahrnout personální obsazení zaměstnanci řízení drážní dopravy. Technologické postupy jsou v tomto případě úkony, které musí tito zaměstnanci vykonávat, aby byla zajištěna obsluha dráhy. Na základě potřeb kapacity je pak povinen provozovatel dráhy personální obsazení zajistit. Nelze připustit, aby provozovatel dráhy omezil kapacitu dráhy tím, že nezajistí dostatečné personální obsazení. Takové jednání by bylo omezením provozování dráhy v rozporu § 23b odst. 1 zákona o dráhách. Povinnost maximálního využití kapacity ukládá provozovateli dráhy § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Personálním neobsazením dráhy v době výluky dopravní služby kapacitu dráhy snižovat nelze, protože by došlo k omezení provozování dráhy v rozporu s § 23b odst. 1 zákona o dráhách. Výlukou dopravní služby je tedy možno zavádět pouze v případech, kdy po kapacitě není poptávka.
- 94) K odkazu na kapitolu 4.3.2.3 v námitce SŽDC odvolací orgán konstatuje, že tato kapitola připouští přidělení kapacity ad hoc. V době výluky dopravní služby tento přiděl však negarantuje. Dle názoru odvolacího orgán je tedy přidělcem povinen kapacitu přidělit i v době výluky dopravní služby na žádosti ad hoc, a to v zákonem stanovené lhůtě 5 dnů.

SŽDC k výroku č. 15

- 95) SŽDC k neexistenci alternativního způsobu přidělení kapacity předkládá, že zákon o dráhách na žádném místě neukládá povinnost vedení dvou nezávislých systémů přidělování kapacity. Zákon neukládá ani povinnost zajištění alternativy pro případ nefunkčnosti systému. SŽDC upozorňuje, že činnosti přidělování kapacity a provozování dráhy jsou činnosti odlišné, fakt, že nedojde k přidělení kapacity, neznamená, že dráha není provozována. SŽDC uvádí, že zavedení možnosti přidělení kapacity prostřednictvím telefonního kontaktu zvýší riziko korupce a diskriminace žadatelů. SŽDC napadá nepodložené tvrzení Úřadu, že SŽDC znemožňuje odstranění následků nehod, jelikož toto neodpovídá skutečnosti. Dle SŽDC jsou situace uvedené v napadeném rozhodnutí hypotetické a v praxi nenastávají. Zavedení telefonického spojení SŽDC považuje za nereálné, finančně náročné a za nezákonné nakládání s finančními prostředky.
- 96) SŽDC nesouhlasí s výkladem Úřadu, že zavedení odklonové trasy nebo pomocné lokomotivy či nehodového vlaku není přidělováním kapacity, ale operativním řízením drážní dopravy. Přidělování kapacity je dle § 2 odst. 11 zákona o dráhách: *„jednání umožňující využití takového dílu z celkové kapacity dráhy, kterého je zapotřebí pro požadovanou trasu vlaku“*. Vzhledem k tomu, že díl kapacity se vztahuje k požadované trase vlaku, je jak geograficky tak i časově definován a to časem příjezdu a odjezdu a posloupností dopravních bodů a dopravních úseků. Pokud je pro zajištění jízdy odklonem nebo jízdy pomocné lokomotivy zapotřebí jiná trasa, ať již z hlediska časového nebo geografického, je nutno provést nové přidělení kapacity. Jinak se jedná o využití dráhy v rozporu s přidělenou kapacitou, neboť dopravce využívá jiný díl kapacity nežli ten, který mu byl přidělen.
- 97) Při jízdě odklonem bez předchozího přidělu kapacity pro odklonovou trasu by došlo k využití dílu kapacity, který přidělen nebyl. Tímto postupem navíc může docházet k diskriminaci dopravců s již přidělenými díly kapacity na odklonové trase, neboť se bude postupovat podle pravidel pro operativní řízení provozu (§ 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb.) namísto pravidel pro přidělení kapacity, což považuje SŽDC za diskriminační.
- 98) SŽDC argumentuje rozdílnými názory na rozlišení pravidel provozovatele dráhy pro řízení a organizování drážní dopravy stanovených v souladu s § 22 zákona o dráhách a pravidel pro přidělování kapacity stanovenými přidělcem v souladu s § 33 zákona o dráhách v prohlášení o

dráze.

- 99) SŽDC dále napadá, že v odůvodnění napadeného rozhodnutí se Úřadu nevyjádřil k její poznámce, že kapacitu pro ČD nepřiděluje.

Vypořádání námitek k výroku č. 15

100) Podle § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. operativní řízení drážní dopravy uplatňuje provozovatel dráhy při mimořádnostech v drážní dopravě, jimiž jsou zpoždění, výluky kolejí, odklony vlaků pro nesjízdnost traťových úseků, zavedení mimořádných vlaků. Na základě tohoto ustanovení odvolací orgán trvá na svém stanovisku, že případy uvedené v podání ČD jsou operativním řízením provozu, a nikoliv případem přidělu kapacity. Při každé jízdě opožděného vlaku už tento vlak jede mimo svoji trasu – určité přidělené období, a o kapacitu se znovu nežádá. Odvolací orgán se se SŽDC shoduje, že pro operativní řízení provozu platí skutečně jiná pravidla, než pro přiděl kapacity. Dle názoru odvolacího orgánu je zavedení vlaku odklonovou trasou operativním řízením provozu a nikoliv novým přidělem kapacity. Při jízdě odklonem totiž kapacita vlaku již přidělena byla, z důvodu nesjízdnosti je nutno umožnit její využití náhradním způsobem v souladu s § 23 odst. 1 písm. e) zákona o dráhách, tj. umožnit dopravci užití dráhy na nezbytnou dobu pro objezdy nesjízdného úseku dráhy, byla-li tato nesjízdnost způsobena živelní událostí nebo nehodou. Pro pravidla přednosti v jízdě je nutno uplatnit § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a to i za cenu, že dojde k omezení jízdy některého vlaku, který na odklonové trase již přidělenou kapacitu měl.

101) Při operativním řízení provozu je třeba postupovat v souladu s bodem 4.2.3.6.3 nouzová opatření přílohy nařízení Komise (EU) 2015/995, kterým se mění rozhodnutí 2012/757/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii. Ten mimo jiné ukládá, že „provozovatel infrastruktury musí shromáždit a aktualizovat informace o kontaktech na klíčové zaměstnance provozovatele infrastruktury a železničního podniku, na které se lze obrátit v případě narušení služby vedoucí k provozu za zhoršených podmínek. Tyto informace musí obsahovat kontaktní údaje pro pracovní i mimopracovní dobu“. Toto ustanovení nepředpokládá, že veškerá komunikace proběhne pouze prostřednictvím elektronického systému a telefonické spojení bude zrušeno“. Nelze tuto problematiku posuzovat podle pravidel pro přiděl kapacity, kde zákon ukládá přidělcí pouze povinnost vyřízení žádosti v souladu s § 34b zákona o dráhách.

102) V případech uvedených ČD došlo k omezení provozování dráhy podle § 23c odst. 3 písm. a) zákona o dráhách. Zde § 23b odst. 2 písm. b) zákona o dráhách ukládá omezit provozování dráhy na dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu. Z tohoto ustanovení vyplývá povinnost provozovatele dráhy zajistit komunikační spojení s dopravcem. Dle názoru Úřadu je provozovatel dráhy povinen takovéto spojení zajistit i při výpadku elektronického systému.

103) Odvolací orgán se neztotožňuje s tvrzením SŽDC, že zavedení telefonického spojení pro řízení provozu není ve finančních možnostech SŽDC už zejména proto, že takového spojení dle svého vyjádření sama SŽDC provozovala a následně zrušila. Případy uvedené v napadeném rozhodnutí nejsou hypotetické, jak SŽDC uvádí, ale vycházejí z konkrétního podání ČD. Odvolací orgán zde neshledává žádná korupční rizika i vzhledem k tomu, že nejde o přiděl kapacity.

104) Přiděl kapacity pro provozovatele dráhy ČD není předmětem tohoto řízení a s tímto případem nesouvisí. Proto se tím Úřad v napadeném rozhodnutí nezabývá.

SŽDC k výroku č. 16

105) SŽDC považuje názor, že dopravce využívající odklonovou trasu nemusí mít pro využití trati přidělenou kapacitu, za nesouladný se zákonem o dráhách.

- 106) Tvzení, že přidělená kapacita bude při výluce využita „jinak“ pomíjí definici kapacity dráhy, dle § 2 odst. 10 zákona o dráhách: „využitelná průjezdnost umožňující rozvržení požadovaných tras vlaků na určitém úseku dráhy v určitém období“. Kapacita je definována časem a úsekem, tedy konkrétní a nezaměnitelnou částí dráhy a nemůže být „transformována“ v kapacitu jinou, tedy v jiný čas a jiný úsek, takový postup zákon nezná. To ostatně potvrzuje i definice přidělení kapacity dráhy uvedená v § 2 odst. 11 zákona o dráhách, která také váže přidělení kapacity na požadovanou trasu. Jiný úsek dráhy v jiném čase je jinou kapacitou, která případně může být přidělena jinému dopravci. Také dle § 23b zákona o dráhách je zákonem stanoven postup pro ochranu práv dopravců, kteří byli dotčeni odejmutím kapacity (respektive, kterým bylo znemožněno využití jim přidělené kapacity) ve specifických zákonem povolených případech.
- 107) Výklad Úřadu ostatně popírá i vlastní text § 23b odst. 5, který hovoří o dopadech omezení provozování na drážní dopravce, tedy na jim přidělenou kapacitu, kdy tyto dopady mají být minimalizovány, shodně pak § 21a a 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. - z uvedených ustanovení je zřejmé, že kapacita dotčená omezením provozování dráhy nemůže být využita a dopravci nezůstává.
- 108) Pokud v důsledku činností na straně SŽDC dopravce o kapacitu přijde, jinou trať může využít pouze na základě nové žádosti. Úřad sám uvedl, že SŽDC nemůže žadateli přidělovat kapacitu o vlastní vůli.
- 109) Závěr Úřadu, že v případě výluk a využití odklonových tras nejde o přidělení kapacity, fakticky zbavuje dopravce práva na možnost iniciace přezkumu procesu přidělení kapacity před Úřadem, pokud se cítí poškozen konstrukcí výlukového jízdního řádu podle § 21a vyhlášky č. 173/1995 Sb.
- 110) Kapitola 4.3.2 pouze uvádí všechny možnosti, kdy je možno, či nutno využít institutu ad hoc přidělení kapacity bez rozlišení důvodu, proč je ta která možnost dostupná. Proto nemůže být v rozporu s § 22 odst. 1 a § 23 odst. 1 písmeno d) zákona o dráhách, jelikož práva dopravců neomezuje. Text Prohlášení 2019 naopak předpokládá, že žádosti budou řešeny v co možná nejkratší době, dojde-li k omezením na dráze z činnosti SŽDC.
- 111) SŽDC uvádí, že požadavek na rozdělení textu nemá oporu v zákoně. Pokud Úřad rozhodne, že v některých případech se o kapacitu ad hoc žádat nesmí, SŽDC nebude umožňovat dopravci využívat odklonové trasy, což bude k tíži Úřadu.

Vypořádání námitek k výroku č. 16

- 112) Odvolací orgán i s ohledem na vypořádání námitek k výroku č. 15, tedy s ohledem na § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. trvá na tom, že jde o operativní řízení a nikoliv přiděl kapacity. Podle § 23 odst. 1 písm. e) zákona o dráhách je provozovatel dráhy povinen umožnit dopravci užití dráhy na nezbytnou dobu pro objezdy nesjízdného úseku dráhy, byla-li tato nesjízdnost způsobena živelní událostí nebo nehodou. Toto ustanovení nepředpokládá, že by v těchto případech dopravce musel znovu žádat o kapacitu. I z tohoto důvodu dospěl Úřad k závěru, že je třeba odlišit přiděl kapacity ad hoc dle § 34b zákona o dráhách od operativního řízení dle § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.
- 113) Odvolací orgán souhlasí s názory SŽDC vyplývající z definic pojmů přiděl kapacity a kapacita dráhy. Tyto pojmy se pak váží na přidělování kapacity do jízdního řádu, jeho změn, případně přidělování kapacity po nabytí platnosti jízdního řádu dle § 34b zákona o dráhách. V případě mimořádností a odklonů dle názoru Úřadu již o přiděl kapacity nejde, protože dopravce ji měl přidělenou již v minulosti. To že ji využije v jiném časovém úseku a na jiném úseku dráhy není způsobeno jeho vůlí, ale okolnostmi nesjízdnosti trati s ohledem na minimalizaci jejich následků.

K tomuto kroku samozřejmě musí dopravce udělit souhlas, minimálně už jako potvrzení, že vlak splňuje provozní podmínky pro využití tohoto odklonu. Tento souhlas však není žádostí o novou (změněnou) kapacitu dráhy, jeho vyřízení nepodléhá pravidlům pro přiděl kapacity dle § 34b zákona o dráhách.

114) Při omezení provozování dráhy je nutno postupovat podle § 21a a § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a nikoliv tak, že se přiděluje pouze volná kapacita, jak stanoví § 34b zákona o dráhách. Pro maximální využití odklonové trasy mohou nastat případy, kdy je potřeba vytvořit časové sledy, ve kterých bude drážní doprava provozována jedním směrem. Jedině tím způsobem může dojít k naplnění požadavku § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. na maximální využití kapacity. Takovýto postup by § 34b zákona o dráhách s ohledem na již přidělenou kapacitu neumožňoval.

115) Odvolací orgán souhlasí s názorem SŽDC, že jelikož v tomto případě nejde o přiděl kapacity, nemůže zde dopravce využít institutu přezkumu přidělu podle § 34f zákona o dráhách. Pro tento účel směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury zavádí pod bodem 14 novou pravomoc regulačního úřadu řešení stížností dopravců při řízení dopravy (řízení provozu). Tuto novelu však doposud Česká republika neimplementovala.

116) K námitce SŽDC, že text Prohlášení 2019 údajně umožňuje řešit žádosti v co nejkratší době, odkazuje odvolací orgán na kapitolu 4.3.2.1, kde se uvádí: „V případě žádosti o kapacitu uplatněnou „pod 3 dny“ předkládá žadatel tuto žádost v době delší než 12 hodin před odjezdem z výchozího dopravního bodu/vstupu na infrastrukturu SŽDC. Žadatel může žádat i v době kratší, SŽDC však negarantuje včasné vyřízení jeho žádosti.“ Naopak podle § 34b odst. 1 zákona o dráhách přidělcce přiděluje kapacitu dráhy podle pořadí, ve kterém byly žádosti doručeny. Porušení tohoto pravidla při přidělu kapacity SŽDC sama správně označuje ve svém vyjádření z 30. 1. 2018 za protiprávní. K námitce SŽDC, že rozdělení textu nemá oporu v zákoně, odvolací orgán uvádí, že z textu prohlášení o dráze by mělo být jasné, zda jde o přiděl kapacity, nebo operativní řešení mimořádností. To však ze stávajícího textu nevyplývá, v čemž odvolací orgán shledává rozpor se zákonem o dráhách. Pokud SŽDC vyloučí nesprávný přiděl kapacity, bude povinna jej nahradit adekvátním způsobem operativního řízení mimořádností. Vzájemné informování dopravce a provozovatele dráhy ukládá kapitola 4.2.3.4. řízení dopravy a 4.2.3.6. provoz za zhoršených podmínek přílohy nařízení Komise (EU) 2015/995, kterým se mění rozhodnutí 2012/757/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii.

ČD k výroku č. 17

117) ČD namítají, že pro přiděl kapacity ad hoc zákon o dráhách koordinaci neupravuje, proto je třeba použít analogického předpisu - ustanovení zákona o dráhách, není-li takového ustanovení, tedy nejbližší ustanovení jiného obecně závazného právního předpisu, nebo podzákoného právního předpisu a teprve poté lze uvažovat o interním pravidle provozovatele dráhy. Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách se pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, stanoví v prohlášení o dráze, nikoliv v interním předpise přidělcce. Dopravce, ani Úřad se k internímu předpisu přidělcce nemohou, na rozdíl od prohlášení o dráze, vyjadřovat a ovlivňovat je. Úřad tak výrokem č. 17 napadeného rozhodnutí konstatuje, že existuje segment přidělu kapacity (ad hoc), nepodléhající dle § 33 odst. 1 zákona o dráhách. Tento segment přidělu je však velmi významný zejména pro nákladní dopravce.

118) Pokud tedy v důsledku využití ad hoc přidělené kapacity dojde ke zpoždění, bude se přednost vlaků řídit § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., které je ovšem odlišné od pořadí dle § 34a odst. 5

zákona o dráhách. Pokud SŽDC přidělí ad hoc kapacitu podle interního předpisu a pokud v důsledku jejího čerpání dojde ke zpoždění, pak vlaky, pro něž byla přidělena kapacita při zpracování nebo změně jízdního řádu, budou předjety vlaky s předností podle § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Tímto způsobem se obchází účel § 34a odst. 5 zákona o dráhách, v čemž ČD shledávají rozpor.

Vyjádření SŽDC k rozkladu ČD

119) SŽDC se odkazuje na vyjádření SŽDC, kde zde prezentované názory ČD vyvrací, tvrzení o obcházení předpisů považuje za spekulativní. SŽDC nesouhlasí s tvrzením ČD, že může zcela bez kontroly přidělovat ve specifických případech kapacitu, kdy dopravce a Úřad nemá mít žádný prostředek nápravy, odkazuje se při tom na § 34f zákona o dráhách.

120) Předpisy SŽDC je podrobně a detailně upraven postup SŽDC ve specializovaných případech, jejich přezkum lze zajistit před civilními soudy. Při jejich porušení by vznikla dopravci škoda, její náhradu by si tedy nepochybně byl sto zajistit. SŽDC též odmítá důvod ochrany zájmu nákladních dopravců. SŽDC nehodlá měnit postup, kdy v interních předpisech podrobně rozvíjí obecná pravidla uvedená v prohlášení o dráze.

Replika ČD k vyjádření SŽDC a doplnění k výroku č. 17

121) Dne 29. 8. 2018 bylo Úřadu doručeno pod č. j. 770/2018-011, doplnění k výroku č. 17 (dále jen „**doplnění ČD**“). ČD uvedly, že za zhojení základních nedostatků popsaného stavu považují za dostatečné, pokud v případě přidělu ad hoc kapacity při žádosti „pod 3 dny“ bude kapacita přidělena s vyřešením konfliktů. Pokud přidělí provozovatel dráhy trasy ve zbytkové kapacitě dráhy bez vyřešení konfliktů, tyto konflikty budou v tomto případě řešeny operativně zaměstnanci provozovatele dráhy při zohlednění priorit § 34a odst. 5 zákona o dráhách tak, aby nebylo dodatečně vloženými trasami ohroženo zajištění dopravní obslužnosti území (tj. v případě ad hoc přidělené kapacity bez vyřešení konfliktů, tj. de facto bez zkonstruované trasy, pak postupují zaměstnanci řízení provozu odchylně od § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Vypořádání námitek k výroku č. 17

122) Odvolací orgán souhlasí s názorem, že text prohlášení nemůže být obsahově úplně vyčerpávající. Detaily pak dokresluje vnitřní předpis provozovatele dráhy. Z jeho díkce jednoznačně vyplývá, že při přidělu kapacity nelze narušit vlaky jedoucí dle jízdního řádu. Postup SŽDC dle názoru Úřadu zvyšuje možnosti využití kapacity dráhy zejména s ohledem na nepravidelnosti provozu, přičemž neomezuje vlaky s kapacitou řádně přidělenou. Též z vyjádření SŽDC vyplývá, že se přiděluje zbytková kapacita. Dle názoru odvolacího orgánu jde v případě zbytkové kapacity o zbývající dostupnou kapacitu ve smyslu § 34b odst. 1 zákona o dráhách, takže její přidělování probíhá v souladu se zákonem. Samozřejmě při operativním řízení je provozovatel dráhy povinen respektovat § 22 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Pokud bude kapacita přidělena více vlakům různých druhů dopravy, může dojít k upřednostnění některých vlaků v rámci operativního řízení vždy, a to bez ohledu na způsob jim přidělené kapacity, jelikož k nepravidelnostem v provozu dochází. Proto zákonodárce pravidla přednosti jízdy nastavil a provozovatel dráhy je respektuje. Nelze nařídit pozastavení přidělování kapacity ad hoc, pokud kapacita existuje, z důvodu možného budoucího narušení jiné trasy v rámci operativního řízení.

SŽDC k výroku č. 18

123) SŽDC upozorňuje na souvislost s výrokiem č. 9 napadeného rozhodnutí, mezi nimiž shledává určitý nesoulad. SŽDC v této souvislosti odkazuje na bod rozkladu týkající se výroku č. 16. SŽDC

opakovaně trvá na svém, že každému využití odklonové trasy musí předcházet proces přidělu kapacity. Zdůvodňuje to obdobně jako v rozkladu do výroků č. 15 a 16.

124) SŽDC nově upozorňuje na § 24a odst. 1 písm. c) zákona o dráhách s tím, že na odklonových trasách by při výkladu uplatněném Úřadem mohlo dojít k provozování drážní dopravy, aniž by kapacita byla tedy přidělena, v rozporu s tímto ustanovením.

125) SŽDC připouští, že by mohla takovouto žádost vyřešit i za dobu kratší než 12 hodin před jízdou vlaku, k čemuž se Úřad vůbec nevyjádřil.

Vypořádání námitek k výroku č. 18

126) Odvolací orgán odkazuje na vypořádání připomínek u výroku č. 9 napadeného rozhodnutí. Rozdíl těchto dvou případů spočívá v tom, že v případě výroku č. 9 se řeší požadavek na ad hoc přidělení kapacity po dobu výluky dopravní služby. V tomto případě se řeší navíc umožnění jízdy vlaků po trati v době výluky dopravní služby z důvodu vzniklých na základě mimořádností při operativním řízení provozu. Zde nejen že vzniká povinnost jízdu vlaku umožnit, nelze ani uplatnit 5 denní lhůtu pro přiděl kapacity. Jelikož jde o operativní řízení, umožnit takovouto jízdu je nutné co nejdříve podle možností provozovatele dráhy.

127) Ve věci sporu, zda je při operativním řízení provozu nutno přidělit nově kapacitu, odvolací orgán odkazuje na vypořádání námitek k výroky č. 15 a 16. K otázce § 24a odst. 1 písm. c) zákona o dráhách odvolací orgán uvádí, že se zde řeší případ dopravce, kterému již kapacita přidělena byla, ale s ohledem na § 23 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách je mu umožněno její užití odklonem. Z tohoto důvodu odvolací orgán tento postup nepovažuje za nezákonný.

128) Odvolací orgán považuje vyjádření k 3 denní lhůtě pro požádání o kapacitu v napadeném rozhodnutí za dostatečné. Vyřízení ve lhůtě kratší 12 hodin poslední odstavec kapitoly 4.3.2.3 prohlášení 2019 nezmiňuje. Pokud by SŽDC nabízela vyřízení ve lhůtě kratší než 12 hodin, musela by to garantovat a do prohlášení o dráze uvést.

SŽDC k výroku č. 19

129) SŽDC nesouhlasí s názorem Úřadu, který z moci úřední přezkoumal uvedené ustanovení též s ohledem na lhůtu, vyčleněnou pro reakci dopravce a dospěl k závěru, že 3 denní lhůta je nepřiměřeně krátká.

130) SŽDC zásadně odmítá aplikaci správního řádu a jím uvedených lhůt na procesy soukromého subjektu a to ani analogicky. Navržená 5 denní lhůta nebyla zdůvodněna, zatímco zákonodárce považoval ve znění účinném do 31. 3. 2017 tuto 3 denní lhůtu za dostačující.

131) Původně uvedená lhůta nemůže být sama o sobě v rozporu s dnes účinným zněním zákona o dráhách.

Vypořádání námitek k výroku č. 19

132) ČD ve své žádosti napadaly 3 denní lhůtu jako nepřiměřeně krátkou, takže k jejímu přezkoumání nedošlo z moci úřední. Úřad nepožadoval po SŽDC aplikaci správního řádu ani jiných předpisů. Nevidí však důvod, proč by pro pravidla mimosoudního řešení sporu nemohl být použita jako příměr. Odvolací orgán považuje lhůtu 3 kalendářních dnů za nepřiměřeně krátkou, zejména v kontextu se současnou absencí pravidel pro stanovení okamžiku doručení a způsobu doručování.

133) Proces přidělu kapacity začal dle Prohlášení 2019 podáním žádosti do 9. 4. 2018 a skončil

přidělením kapacity 30. 11. 2018. Prodloužení lhůty pro sdělení nesouhlasu pro žadatele o 2 dny (z 3 na 5 dnů) je vzhledem k více než 7,5 měsíce trvajícím procesu zanedbatelné.

134) Skutečnost, že v minulosti zákon o dráhách upravoval lhůtu pro žadatele 3 dny, neznamená, že tato lhůta se z dnešního pohledu nejeví jako diskriminační. Lhůta se dostala do zákona o dráhách změnou účinnou od 1. 5. 2004, kdy zejména v osobní dopravě operovaly na trhu prakticky pouze ČD.

SŽDC k výroku č. 22

135) Plán obchodní činnosti dle § 23 odst. 2 zákona o dráhách musí mimo jiné obsahovat údaje o zamýšleném rozsahu činnosti a způsobu jejího finančního zajištění, takže tyto údaje neobsahují výslovně jako nutnou náležitost obchodního plánu prognózu vývoje cen. Nemusí tedy obsahovat ani ceny za přidělení kapacity dráhy v následujících 5 letech, navíc SŽDC nemusí znát prognózu vývoje cen. SŽDC nemá prognózu vývoje cen k dispozici, což Úřad v rozporu s § 3 správního řádu od SŽDC nezjistil. Dotace SFDI jsou přísně účelově alokovány a SŽDC nemůže volně rozhodovat o způsobu jejich přerozdělení.

136) SŽDC nemůže ovlivnit výši dotací ze státního rozpočtu, o které jsou ceny sníženy. Proto nelze stanovit ceny na 5 let dopředu a nemusí je tedy ani zveřejnit v prohlášení o dráze.

Vypořádání námitek k výroku č. 22

137) Činnosti SŽDC jsou kromě dotací zajištěny i příjmy plynoucími z provozování drážní dopravy a přidělování kapacity. Výše těchto příjmů je tedy bez pochyby součástí plánu obchodní činnosti a závisí na cenách za užití dráhy a přidělení kapacity. Podle § 33 odst. 3 písm. n) zákona o dráhách jsou povinnou součástí prohlášení o dráze údaje o plánovaných změnách cen za užití dráhy a za přidělení kapacity. Vzhledem k tomu, že přijetí plánu obchodní činnosti je nařízeno zákonem, nelze tolerovat, že SŽDC údaje o plánovaných změnách cen nemá. Dle názoru odvolacího orgánu není ani tak povinností SŽDC uvést konkrétní čísla, která budou záviset na výši konkrétní dotace. Měla by zejména uvést pravidla, jak tyto dotace bude rozdělovat.

138) Odvolací orgán nesouhlasí s tvrzením SŽDC, že dotace SFDI jsou přísně účelově alokovány. Například podle Smlouvy o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI na rok 2018 č. 93/2018 se SŽDC poskytuje dotace na financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah a financování provozování těchto drah v rozsahu odpovídajícím neinvestičním výdajům ve výši 13,3 mld. Kč. Příloha č. 6 Smlouvy č. 93/2018 specifikuje výkony a činnosti financované ze SFDI, upravuje podmínky pro poskytování neinvestičních finančních prostředků z rozpočtu SFDI určených na opravy, údržbu nebo provozování regionálních drah. Tato příloha stanovuje jedinou podmínku, že prostředky mohou být použity na úhradu neinvestičních finančních nákladů. Dále příloha obsahuje seznam činností, které z těchto prostředků mohou být financovány. Tento seznam prakticky pokrývá veškeré neinvestiční náklady, které SŽDC vznikají z provozování dráhy, zajištění provozuschopnosti dráhy a provozování služeb. Částka 13,3 mld. Kč v žádném případě není přísně účelově alokována jak SŽDC tvrdí.

139) Podle výroční zprávy SŽDC za rok 2016 činily tržby za užití železniční dopravní cesty 4,1 mld. Kč. Z uvedených čísel vyplývá, že provozní náklady na provozování dráhy a zařízení služeb jsou cca ze třech čtvrtin kryty dotací ze SFDI, pro jejíž alokaci již detailní pravidla neexistují a z jedné čtvrtiny z příjmu za použití dráhy. Možnosti SŽDC pro stanovení jednotlivých složek ceny za užití dráhy jsou na základě maximálních limitů věcně usměrňovaných cen široké. Plánování jejich změn je v kompetenci SŽDC, plánované změny nebo informace o tom, že se žádné změny neplánují, by měla být zveřejněna v prohlášení o dráze.

140) Ceny za přidělení kapacity jsou též ceny věcně regulované a zákon č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury dotace do přidělu kapacity neumožňuje. Změny cen jsou tedy možné pouze v případě, kdy dojde ke změně nákladů na tuto službu. Pokud SŽDC žádnou konkrétní změnu, která by způsobila změnu nákladů, neplánuje, není důvod, aby došlo ke změně cen. Tato informace však v prohlášení o dráze uvedena není, přestože tato cena nezávisí na výši dotací ze státního rozpočtu.

141) Dle názoru odvolacího orgánu by SŽDC měla uvést veškeré jí dostupné údaje o plánovaných změnách cen, nebo informaci, že žádné změny cen neplánuje. Nestačí se tedy spokojit se strohým konstatováním, že SŽDC může provést změny cen kdykoliv a bez jakýchkoliv pravidel.

Námítky SŽDC k výroku č. 28

142) SŽDC uvádí, že Úřad v řízení, které předcházelo vydání napadeného rozhodnutí, nepostupoval v souladu s platným právním řádem ČR a EU. Výrok č. 28 totiž požaduje po SŽDC splnění podmínek a okolností, které právní úprava ČR a ani právní úprava EU provozovateli dráhy neukládají.

143) Podle § 33 odst. 3 písmeno k) poslední věta zákona o dráhách musí prohlášení o dráze obsahovat vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy, včetně nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů (dále jen „**NZMŘS**“) týkajícího se narušení provozování drážní dopravy. SŽDC namítá, že základním předpokladem NZMŘS není účast třetí osoby, jak uvádí Úřad v odůvodnění napadeného rozhodnutí. SŽDC se domnívá, že vůči ní není možné přímo aplikovat směrnice. Pokud není povinnost zapojení třetí strany do NZMŘS stanovena právní úpravou, nemůže Úřad splnění takové povinnosti vyžadovat po SŽDC. Úřad musí posoudit stávající systém NZMŘS zavedený u SŽDC. Pokud Úřad dospěl k závěru, že systém aplikovaný SŽDC v určitém ohledu nenaplnuje zákonné požadavky, měl na tyto nedostatečnosti poukázat a vyzvat k nápravě, což neučinil, a celý systém odmítl a současně navrhl systém jiný, který dle SŽDC NZMŘS nezajistí. Nestrannost NZMŘS lze dle SŽDC zajistit i jinak než zapojením třetí osoby.

144) SŽDC dále uvedla, že Úřad nepostupoval v souladu s čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod vyhlášené usnesením Předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb. jako součást ústavního pořádku České republiky (dále jen „**Listina**“), neboť SŽDC uložil povinnost zajistit institucionálně nezávislého rozhodce, což zákon neukládá. Zákon o dráhách i směrnice 2012/34/EU hovoří pouze o NZMŘS, nikoliv o obligatorní účasti třetí osoby při řešení sporů.

145) SŽDC uvedla, že nezbytnost zapojení třetí osoby nelze dovodit ani z textu směrnice č. 2012/34/EU, který zní: „*Tento systém řešení sporů je ve vztahu ke zúčastněným stranám nestranný.*“ (v anglickém originále „*This dispute resolution system shall be impartial towards the parties involved*“), jak dovozuje Úřad. Podle SŽDC ani v české ani v anglické verzi není žádná zmínka o nezávislé třetí osobě a požadovaná nezávislost se plně zaměřuje toliko na aplikovaný systém.

146) SŽDC považuje výklad Úřadu, že nestranný systém nemůže být založen na bilaterálních jednáních mezi stranami a současně, že nemůže být zajištěna nestrannost, rozhoduje-li jedna strana sporu, za účelový.

147) Shodný systém, který účelově popsal Úřad v odůvodnění napadeného rozhodnutí, lze dle SŽDC definovat též tak, že systém nestranného řešení sporů je založen na projednání věci před ad hoc komisí složené ze zástupce provozovatele dráhy a dopravce, kdy jednání komise a řízení je písemné s možností ústního projednání k žádosti jedné ze stran, přičemž nezávislost je mimo jiného garantována personálními a formálními opatřeními na straně provozovatele dráhy a důsledným vypořádáním připomínek obou stran sporu. Takový systém dle SŽDC plně vyhovuje

podmínkám stanoveným zákonem o dráhách a předpisy práva EU a nelze jej tak bez dalšího odmítnout, což činí Úřad. Obdobný systém ostatně funguje i v jiných zemích, jak je zřejmé z materiálu citovaného Úřadem, tedy z Overview on European Performance Schemes ze dne 28. 10. 2017, přičemž uvedený Úřad účelově a v rozporu s § 2 odst. 3, § 3 správního řádu neuvedl.

148) V žádném případě není stranám odejmuta možnost posouzení věci nestranným a nezávislým soudem. Soud však nepřezkoumává výsledek NZMŘS, nýbrž sám ve věci rozhodne. Podle SŽDC je tedy tvrzení Úřadu, že není garantováno posouzení sporů nestranným způsobem, nesprávné, neboť garance soudního přezkumu je dána právním řádem a tato není vyloučena. Podle SŽDC je právě soudní přezkum věci v některých členských zemích EU jediným způsobem, jakým je směrnice 2012/34/EU v tomto ohledu do jejich právních řádů transponována.

149) Podle SŽDC tedy NZMŘS nevede ke konečnému urovnání sporů, pokud nedojde ke konsenzu stran. NZMŘS může dle SŽDC maximálně pomoci k rychlejšímu urovnání sporu, pokud strany budou mít zájem se dohodnout. Rozhodnutí přijaté na základě NZMŘS však nelze nijak vynutit. Podle SŽDC je pak požadavek na „trestání“ či „postih“ špatného rozhodnutí, jak předkládá Úřad, absurdní.

150) Tvrzení Úřadu o nedostatku motivace SŽDC pro nestranné posouzení sporů je nepodložené a nesprávné. Dle SŽDC je zřejmé, že zájem SŽDC a jejich vnitřních kontrolních mechanismů nutně musí spočívat a spočívá právě v maximální otevřenosti, nestrannosti a zachování objektivity procesů a rozhodování - jakákoli netransparentnost, či neoprávněná újma na právech dopravců je a může být podrobena přezkumu ze strany nejrůznějších správních úřadů, či soudů. Takový postup SŽDC by nepochybně poškodil její dobré jméno a to jak u obchodních partnerů, dopravců, tak u orgánů veřejné moci. SŽDC by zaujatým posuzováním sporů ničeho nedosáhla, neboť by v případě soudního sporu nebyla úspěšná. Tím se však Úřad nezabýval.

151) Úřad cituje materiál vydaný na základě spolupráce regulačních orgánů dle čl. 57 směrnice 2012/34/EU, zpracovaný Independent Regulator's Group-Rail s názvem Overview on European Performance Schemes, jde zřejmě o totožně nazvaný materiál čj. IRG-Rail (17) 4 ze dne 28. 10. 2017, který je veřejně dostupný (<https://www irq-rail.eu/>). Podle SŽDC se závěry Úřadu zejména s ohledem na jeho čl. II. 4. odstavce 41. až 45 předložené jako podpora pro napadené rozhodnutí zdají být neopodstatněné a nedůvodné. Dle SŽDC Úřad neuvedl podstatné závěry textu, zejména čl. 44, který shrnuje podobu systémů nestranných způsobů řešení sporů a kde je jednoznačně uvedeno, že v Německu je arbitrem těchto sporů, který je oprávněn vydat konečné rozhodnutí, provozovatel infrastruktury. Metoda a systém přezkumu a rozhodování sporů ve formě aplikované v Německu je blízká metodě používané SŽDC. V případě Německa je aplikovaný systém akceptovatelný a členy IRG není označen za nezákonný, v případě SŽDC je tomu jinak a postupy SŽDC mají být, dle Úřadu nezákonné. SŽDC se domnívá, že právní předpisy EU nelze jinak vykládat v Německu a jinak v České republice a regulační orgány jsou povinny zajistit shodný přístup ke všem účastníkům trhu; jakékoli neodůvodněné rozdíly v aplikaci a výkladu evropských předpisů jsou dle SŽDC diskriminační z pohledu evropského trhu a nezákonné.

152) Shodný materiál pak na stránkách 32 a násl. definuje rozhodovací proces sporů v Itálii, shodně i zde jsou první „kola“ systému řešení sporů založena na bilaterálním projednání mezi stranami sporu na různé manažerské úrovni. I uvedené však nebylo ze strany Úřadu zohledněno; Úřad sice sám materiál cituje, leč pouze tam, kde je to z jeho pohledu pro rozhodnutí výhodné.

153) Též závěr Úřadu založený na citovaném materiálu, že v těch zemích, kde spory rozhodují výbory je systémem vhodným, zatímco systém SŽDC je nezákonný, není správný, neb jaký je rozdíl mezi systémem SŽDC a systémem v zemích, kde rozhodují výbory složené ze zástupců provozovatele dráhy a dopravce (zástupce třetí strany není uveden jako povinný), není zřetelný. Systém SŽDC je

založen na vzájemném posouzení věci dopravcem a provozovatelem infrastruktury, dle materiálu citovaného Úřadem pak fakticky shodný, či totožný systém aplikují v Chorvatsku, Francii, Španělsku, Dánsku, Itálii, Nizozemí, Norsku a Velké Británii s tím rozdílem, že posuzování v SŽDC je primárně písemné a je zajištěno ad hoc a nikoli zvlášť ustanoveným stálým tribunálem. Stálost tribunálu však dle SŽDC není garancí nezávislosti, tuto lze garantovat jinými vhodnými prostředky.

- 154) Naznačený postup a praxi Úřadu tak nemá SŽDC za právně možnou a přípustnou; SŽDC má za to, že by k realizaci činností měla mít shodné podmínky jako ostatní provozovatelé infrastruktur v EU. Tedy, závěr Úřadu, že jeho postup je podpořen totožným výkladem napříč členskými státy EU je nepravdivý a nepodložený, stav výkladu, jak tvrdí Úřad, nenastal, z citovaného materiálu není možné dovodit nezbytnost přítomnosti třetí osoby - arbitra v systému řešení sporů, naopak, dle SŽDC lze z materiálu IRG-rail jednoznačně dovodit přípustnost postupu, jak je aplikován SŽDC v prohlášení o dráze.
- 155) Jediné možné řešení zapojení třetího subjektu v pozici nestranného arbitra, který zajistí, dle Úřadu, nestranné posouzení sporu a předloží jeho rozřešení, nelze, dle SŽDC, považovat v obecné rovině za řešení nestranné a reálné.
- 156) Třetí osoba by totiž byla vybrána přidělcem a uvedena v prohlášení o dráze; nedošlo by tedy k jejímu ustanovení dohodou stran, když tato není s ohledem na vysoký počet dopravců, rozdílnost jejich zájmů a požadavků reálně možná. Jednostranně určená třetí osoba není sama o sobě garantem nestrannosti, kdyby byly například náklady na třetí osobu hrazeny tzv. neúspěšnou stranou, kdo by zaručil, že touto nebude vždy dopravce - takové garance ustanovení arbitra jednostranně neobsahuje. Třetí osoba by jistě mohla rozhodovat nestranně, pak by ale mohla čelit nespokojenosti toho, kdo jí ustanovil, když její závislost by byla dána jeho ekonomickým zájmem na zachování si funkce i pro následné období. Výkon funkce třetí osoby vykonávaný ryze z vůle přidělce a s ní spojený ekonomický zisk za realizované posouzení sporů, bez ohledu na to, kdo by finanční plnění poskytl, je vždy závislý na trvající vůli jedné strany sporu a to přidělce. Tedy, prosté zapojení osoby do systému řešení sporů samo o sobě, bez náležitých systémových garancí, které Úřad nesprávně považuje za nefunkční, nemůže a není garantem nezávislosti a nestrannosti přezkumu. Oproti variantě systému SŽDC, kdy tento předpokládá funkční systém garancí nestrannosti, je jedinou garancí systému přezkumu třetí osobou právě její odlišnost od strany sporu, v situaci, kdy však jedna strana arbitra ustanoví a ona je původcem jeho rozhodovací působnosti, je však nepochybně tato jediná garance nedostatečná a nefunkční.
- 157) Dle SŽDC je ze shora uvedeného zřejmé, že zapojení třetí osoby (arbitra), do systému řešení sporů není garancí nestrannosti rozhodování.
- 158) SŽDC předkládá k prokázání nesprávnosti závěrů Úřadu ohledně toho, že nelze dosáhnout nestrannosti výkonu jakékoli činnosti prostřednictvím vhodných systémových nástrojů, odkaz na příslušná ustanovení zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole, který také dopadá na činnost SŽDC. Uvedený právní předpis, v § 28 až § 31 ukládá také SŽDC zřídit funkčně nezávislý útvar organizačně oddělený od řídicích výkonných struktur, jehož úkolem je nezávislé a objektivní přezkoumávání a vyhodnocování operací a vnitřního kontrolního systému. I když se uvedená materie netýká řešené oblasti, pro velmi obdobné znaky s NZMŘS ji lze dle SŽDC využít k popření tvrzení, které uvedl Úřad.
- 159) Zákon SŽDC ukládá zřídit funkčně nezávislý interní orgán, který nestranně posoudí interní procesy organizace. Jde o povinnost uloženou právním předpisem, kdy lze mít za to, že právní předpis ukládá splnit reálnou povinnost. V tomto řízení je však SŽDC nucena čelit argumentům Úřadu, který tvrdí, že zajištění interní nezávislosti a nestrannosti v rozhodování je nereálné a neaplikovatelné. SŽDC tvrdí, že je-li jí v jiném případě uložena povinnost zajistit interní procesy

nestrannost a nezávislost rozhodovacích procesů, musí být taková varianta dosažitelná, zajistitelná a splnitelná - v uvedeném ohledu je pak napadené rozhodnutí nesprávné, neboť NZMŘS lze zajistit obdobným způsobem. SŽDC z výše uvedeného dovozuje, že nestrannost a nezávislost systému řešení sporů lze dosáhnout i jiným způsobem než výhradně zapojením třetí osoby. Závěr Úřadu není správný ani zákonný.

Vypořádání námitek k výroku č. 28

- 160) Ustanovením čl. 2 odst. 3 Listiny je SŽDC vázána a i pro ni platí, že může činit, co není zákonem zakázáno, a současně nesmí nutit činit dopravce to, co zákon neukládá. SŽDC současně musí respektovat veřejnoprávní aspekty, které nutně její činnost provázejí, musí tedy respektovat veřejné právo, včetně zákona o dráhách. SŽDC musí činit to, co jí právní řád ukládá.
- 161) Pokud jde o výklad právních předpisů, je výklad směrnice i zákona o dráhách předložený SŽDC vadnou interpretací (falzifikací). Ani bod 2 písm. g) přílohy VI směrnice 2012/34/EU ani § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách nepřipouští, aby byl systém řešení sporů neobjektivní. Význam slova nestranný je jednoznačný, Nestranný je ten, kdo se při rozhodování neřídí osobními vztahy k zúčastněným stranám. Ustanovení § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách výslovně požaduje, aby byl v prohlášení o dráze upraven nestranný způsob mimosoudního řešení sporů týkajících se narušení provozování drážní dopravy. V témže smyslu se k námitce SŽDC vyjádřily ČD a Úřad se s jejich výkladem ztotožnil. Je vyloučeno, aby spor řešila jedna z jeho stran. Takový postup by nebyl objektivní. Výklad Úřadu je v souladu s judikaturou Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“).
- 162) Dle stávající judikatury NSS má prohlášení o dráze soukromoprávní povahu, je totiž jednostranným soukromoprávním jednáním vlastníka dráhy (rozsudek NSS ze dne 7. 5. 2014, čj. 1As 28/2014 - 62). Podle závěrů NSS se vzájemné vztahy mezi vlastníkem, provozovatelem a dopravcem odehrávají na smluvním základě, přičemž zákon o dráhách obsah těchto smluvních ujednání reguluje spíše okrajově nebo vůbec ne. NSS proto nemá pochybnosti o tom, že jde o vztahy soukromoprávní podléhající normám v současné době obsaženým především v občanském zákoníku. Řízení ve věci přezkoumání souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách má nepochybně za cíl vyrovnat slabší postavení dopravců.
- 163) Podle názoru NSS není tudíž pravdou, že by vlastník dráhy, resp. SŽDC v projednávané věci, vystupoval autoritativně a dopravci by nebyli schopni ovlivnit prohlášení o dráze. Z důvodu kompenzace ekonomické nerovnosti účastníků a přiblížení se smluvní spravedlnosti je zaveden mechanismus, kterým jsou dopravci přes silné postavení vlastníka (provozovatele) schopni ovlivnit obsah prohlášení o dráze regionální a celostátní.
- 164) I s ohledem na soukromoprávní povahu prohlášení o dráze nejsou námitky SŽDC důvodné. Podle stávající judikatury NSS (např. rozsudek ze dne 21. 3. 2018, čj. 9As 26/2017-39) je nejspolehlivější metodou rozlišování soukromého a veřejného práva tzv. metoda právní regulace. Metoda právní regulace vyjadřuje povahu a míru účasti subjektů právního vztahu na formování jeho obsahu. Soukromoprávní metoda regulace je zpravidla metodou rovnosti. Žádný účastník soukromoprávního vztahu nemá nadřazené postavení a není oprávněn rozhodovat o právech a povinnostech druhého účastníka ani plnění povinností autoritativně vynucovat. Podle závěrů NSS je pro soukromoprávní metodu regulace neakceptovatelné, aby jeden z účastníků právního vztahu v případě sporu vystupoval v pozici rozhodce, účastník je oprávněn domáhat se autoritativního vynucení svých práv prostřednictvím oprávněného orgánu státu či mediátora. Povaha a míra účasti subjektů soukromoprávních vztahů na vzniku a rozvíjení tohoto vztahu a na formování jeho obsahu je tedy stejná.

- 165) Optikou metody právní regulace NSS může i odvolací orgán dospět k závěru, že v případě nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů týkajících se narušení provozování drážní dopravy jde o soukromoprávní spor, který může být veden mezi dvěma osobami, tj. v tomto případě SŽDC a další fyzickou či právnickou osobou při jejich podnikatelské činnosti. V takovém případě by šlo o spor spočívající v řešení otázek ve vztazích založených na rovnosti. Žádný z účastníků tohoto vztahu nemůže druhému účastníku jednostranně ukládat povinnosti a stanovovat práva. Žádný z těchto účastníků nemůže autoritativně plnění povinností vynucovat. Z tohoto důvodu je k řešení sporů mezi těmito subjekty příslušný třetí subjekt.
- 166) Pokud jde o závěr SŽDC týkající se úpravy interního auditu v zákoně o finanční kontrole, není tento závěr případný. Interní audit totiž neřeší nestranným způsobem spor kontrolovaného orgánu s třetí osobou. Vzhledem k obsahu § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách i metodě právní regulace je vyloučeno, aby se na řešení sporů podílel útvar SŽDC, který je její součástí.
- 167) Pokud má SŽDC obavy, že by dopravce nutila akceptovat systém řešení sporů mimosoudně a navíc před subjektem, který zvolí, a dopravci nebudou moci výběr rozhodce placeného SŽDC ovlivnit, nejsou tyto obavy na místě. V soukromoprávních vztazích lze jednat korektně a v prohlášení o dráze stanovit, že obě strany sporu, provozovatel dráhy i dopravce zaplatí třetí nezávislé osobě stejný poplatek, přičemž ten by byl vrácen v plné výši či poměrně jedné nebo oběma stranám podle míry úspěchu ve sporu. Rovněž je možné vhodně upravit ustavení třetí nezávislé strany za účasti dopravců.

ČD k výroku č. 14

- 168) Podstatou námitky ČD proti bodu 3.6.6. Prohlášení 2019 je zabránit diskriminaci spočívající v zastavování vlaků s vadně identifikovaným vozidlem, což způsobuje škody dopravcům. Takové jednání je diskriminační, tedy v rozporu s § 33 odst. 1 zákona o dráhách, který je speciální úpravou zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže (dále jen „**zákon č. 143/2001 Sb.**“). Dopravci, na straně jedné, a přidělcé, na straně druhé, nemají vyvážená práva a povinnosti a přidělcé/provozovatel dráhy může dopravcům bezdůvodně ukládat sankce či působit újmu, pokud disponuje vadným diagnostickým zařízením. Ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách hovoří nejen o bezpečném, nýbrž i plynulém provozování drážní dopravy, a je porušeno zastavením vlaku vadným zařízením. ČD citují odůvodnění výroku č. 6 napadeného rozhodnutí, na jehož základě požadují rozhodnout i o nesouladu třetího odstavce kapitoly 3.6.6 Prohlášení 2019. ČD považují za právně rozporné, aby Úřad rozhodl o nesouladu se zákonem u kapitoly 3. 4. a nedeklaroval rozpor kapitoly 3.6.6. se zákonem o dráhách.

Vyjádření SŽDC k rozkladu ČD

- 169) SŽDC připomíná, že její zájmy spočívají především k zajištění provozování dráhy a umožnění provozování drážní dopravy, coby činností realizovaných ve veřejném zájmu a stanovení maximálně nejlepších podmínek pro provozování drážní dopravy, aby byla drážní síť maximálně využita a aby byla zajištěna maximální míra bezpečnosti provozu. Presumování postupů SŽDC, které by měly mít za cíl poškodit práva dopravců, dle SŽDC není na místě, proto nepovažuje rozklad ČD za důvodný a opodstatněný.
- 170) K úvodnímu konstatování SŽDC, že rozklad ČD je neopodstatněný odvolací orgán dodává, že pro to SŽDC nepředložila žádný důkaz.
- 171) SŽDC se s názorem uvedeným v rozkladu ČD neztotožňuje a odkazuje na bod V. vyjádření SŽDC. Ta při diagnostikování postupuje ve prospěch dopravců, navíc nepotvrzeným hlášením by neměla vzniknout dopravci škoda. Diagnostická kontrola vozidel za jízdy je běžnou a nezbytnou součástí

infrastruktury sloužící především dopravcům. SŽDC považuje za zavádějící údaje o četnosti nepotvrzených hlášení.

172) SŽDC nesouhlasí s tvrzením o aplikovatelnosti právní úpravy zákona č. 143/2001 Sb., jelikož garance a ochrana práv dopravců je pak vlastní celé právní úpravě zákona o dráhách. K argumentaci ČD požadavkem na plynulost dopravy SŽDC proklamuje vyšší společenskou hodnotu v potřebě bezpečnosti provozu, které diagnostika napomáhá.

173) Argumentaci odůvodněním výroku č. 6 napadeného rozhodnutí SŽDC odmítá s odkazem na rozklad SŽDC. Námitky uplatněné ze strany ČD proti výroku č. 14 rozhodnutí nejsou dle SŽDC opodstatněné.

SŽDC k výroku č. 23

174) SŽDC uvádí, že výpočet základní ceny v Kč/vlkm byl proveden z důvodu požadovaných dat pro přechod na nový cenový model. SŽDC napadá, že Úřad nepřesně uvedl její vyjádření ve věci požadavku na faktor S1. SŽDC nepřesně přenesenou větou chtěla vyjádřit, že základní cenu propočtenou z vlakových kilometrů je třeba doplnit a dále objektivizovat použitím ukazatele hmotnosti vlaku, odrážejícího opotřebení tratě, ať už ve formě koeficientů pro intervaly hodnot nebo formou výpočtu dle skutečné hmotnosti vlaku.

175) SŽDC nepřijímá názor, že diferenciací hmotnosti vlaku v rozpětí stanoveného intervalu má diskriminační charakter vzhledem k vyššímu počtu intervalů než používají další evropští manažeři infrastruktury. Vzhledem k různým hmotnostem vlaku v souhrnu nedochází k diskriminaci dopravce, jelikož nerovnosti cen intervalů se v dlouhodobém součtu vzájemně vykompenzují, což je případ většiny dopravců. Toto by neplatilo pouze u dopravce zmiňovaného KŽC, který provozuje výhradně vlaky, jejichž hmotnost je konstantní „kolem poloviny, respektive 65% každého intervalu“. Existence takových provozních výkonů je možná u malého vzorku dopravců, kteří provozují výhradně vlaky složené z motorového vozu, případně přívěsu. Jde o krátké a lehké vlaky v dolních intervalech produktového faktoru S1. SŽDC uvádí jako příklad hmotnosti vlaků provozovaných KŽC.

176) Úřad ve svém stanovisku shledává jako diskriminaci při výpočtu ceny fakt, že dva vlaky různých hmotností, avšak v mezích jednoho intervalu, mají snížen podíl ceny na celkových nákladech provozovatele dráhy na provoz infrastruktury o jinou částku. To si však odporuje s tím, že dle Úřadu není provedena kalkulace pro různé míry opotřebení tak, jak je zahrnuje faktor S1.

177) SŽDC bere na vědomí výsledné rozhodnutí Úřadu (výrok č. 23) a plánuje změnu obsahu přílohy „C“ od 1. 1. 2019 tak, aby zanikly hmotnostní intervaly, a výpočet cen bude proveden na základě skutečné hmotnosti vlaku v tunách, jako tomu bylo do 9. 12. 2017.

178) SŽDC zaslala dne 19. 10. 2018 doplnění č. j. 52101/2018-SŽDC-GŘ-O25 ze dne 19. 10. 2018 (dále jen „**doplnění rozkladu SŽDC**“), v němž upozorňuje na dílčí písařskou chybu v rozkladu SŽDC do výroku č. 23, která nemá vliv na obsah zaslání podání. V něm uvádí, že informace o plánování zavedení nových cen od 1. 1. 2019 na základě skutečné hmotnosti v tunách se dostala do rozkladu SŽDC omylem a požaduje, aby k této části rozkladu nebylo přihlíženo. Text nemá vliv na stanovisko SŽDC.

Námitky ČD k výroku č. 23

179) ČD souhlasí s argumentací ve vyjádření SŽDC a dodávají, že např. DB Netz, AG, poskytuje

dopravcům 10 cenových pásem, Nizozemské království 7 pásem, Belgické království 6 pásem, v obou zemích pásem shodných pro nákladní i osobní dopravu, zatímco SŽDC 24 cenových pásem.

Vyjádření SŽDC k rozkladu ČD do výroku č. 23

180) SŽDC odkazuje na rozklad ČD a uvádí, že obě společnosti zastávají stejné stanovisko.

SŽDC k výroku č. 4

181) SŽDC v rozkladu vnesla k výroku č. 4 řadu námitek. Vzhledem k tomu, že SŽDC v průběhu řízení sama posuzovaný text Prohlášení 2019 vypustila, odvolací orgán se jejími námitkami již nezabýval.

IV. Řízení o rozkladu

182) Úřad po doručení rozkladů předal podle § 88 odst. 1 správního řádu spis se svým stanoviskem předsedovi Úřadu k rozhodnutí o rozkladech.

Stanovisko předsedy Úřadu

183) Podle § 152 odst. 5 správního řádu, nevyklučuje-li to povaha věci, platí pro řízení o rozkladu ustanovení o odvolání.

184) Podle § 89 odst. 2 správního řádu odvolací správní orgán přezkoumává soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy. Správnost napadeného rozhodnutí přezkoumává jen v rozsahu námitek uvedených v odvolání, jinak jen tehdy, vyžaduje-li to veřejný zájem.

185) Po projednání rozkladu a veškerého spisového materiálu rozkladovou komisí jmenovanou podle § 152 odst. 3 správního řádu a po posouzení případu ve všech jeho vzájemných souvislostech předseda Úřadu podle § 89 odst. 2 správního řádu přezkoumal soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které jeho vydání předcházelo, s právními předpisy a dále správnost napadeného rozhodnutí v rozsahu námitek uvedených v rozkladu a s přihlédnutím k návrhu rozkladové komise dospěl k následujícímu závěru.

V. Závěr

186) Rozkladová komise předsedy Úřadu na zasedání konaném dne 18. 9. 2018 předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to na zamítnutí rozkladu a potvrzení výroků **č. 3, 6, 8, 9, 15 až 19, 22 a 28** napadeného rozhodnutí, zrušení výroků **č. 14 a 23** napadeného rozhodnutí a jejich vrácení Úřadu k novému projednání a zrušení výroku **č. 4** napadeného rozhodnutí a zastavení řízení v části tohoto výroku.

187) Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že ohledně posouzení výše uvedených částí Prohlášení 2018 postupoval Úřad v souladu se zákony a správním řádem, dospěl předseda Úřadu k závěru, že nenastaly podmínky pro zrušení či změnu výroků **č. 3, 6, 8, 9, 15 až 19, 22 a 28** napadeného rozhodnutí z důvodů uváděných v rozkladech.

188) Vzhledem k výše uvedenému předseda Úřadu rozhodl tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno. Rozklady podané do výroku **č. 3, 6, 8, 9, 15 až 19, 22 a 28** napadeného rozhodnutí

byly zamítnuty a výroky č. 3, 6, 8, 9, 15 až 19, 22 a 28 napadeného rozhodnutí byly potvrzeny.

189) Důvody pro zrušení výroků č. 14 a 23 napadeného rozhodnutí a jejich vrácení Úřadu k novému projednání jsou následující.

190) Pokud jde o výrok č. 14, pak je nutno připustit, že k neoprávněnému sankcionování v případě chybových diagnostických hlášení dojde, což je nepochybně diskriminační konání. Odvolací orgán toto shledal diskriminačním, protože se dopravce nemá možnost proti sankci bránit. Rozkladová komise proto doporučila napadené rozhodnutí v rozsahu výroku č. 14 zrušit a věc vrátit k novému projednání a prověřit soulad s ohledem na sankce podle § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.

191) Pokud jde o doplnění rozkladu SŽDC k výroku č. 23, odvolací orgán uvádí, že souhlasí se SŽDC, že změna textu nemá na vypořádání námitek žádný vliv. Napadené rozhodnutí vycházelo z předpokladu, že cenová kalkulace byla provedena dle metody výpočtu přímých nákladů, kterou SŽDC Úřadu předložila dopisem č. j.: 33723/2017-SŽDC-GŘ-O2. Tato kalkulace byla provedena na jednotku vlkm. Úřad vycházel z vyjádření SŽDC, kde se uvádí, že zavedení jednotlivých váhových intervalů umožnilo spolehlivě modelovat dopady změn cenového systému na železniční trh. Vyjádření neobsahovalo informaci, zda byla provedena cenová kalkulace zvlášť pro jednotlivé intervaly. Vzhledem k tomu, že před vydáním napadeného rozhodnutí nebyla doložena kalkulace cen, není možné dokázat, zda v mezích jednotlivých intervalů skutečně k využívání rozdílných dotací dochází. S ohledem na nejasnosti ohledně cenových kalkulací je nutno uvedený výrok zrušit a vrátit věc k novému projednání za účelem doložení kalkulace cen. S ohledem na výše uvedené předseda Úřadu výroky č. 14 a 23 napadeného rozhodnutí zrušil a věc vrátil Úřadu k novému projednání.

192) Dne 30. srpna 2018 byl na stránkách SŽDC zveřejněn dokument nazvaný Znění změny č. 2 Prohlášení o dráze, č. j. 42479/2018-SŽDC-GŘ-O12, obsahující Změnu č. 2 prohlášení o dráze celostátní a regionální – 2019, účinné od 1. 9. 2018. Uvedená změna bodem č. 2 ruší odstavec 6 v kapitole 2.8 Prohlášení 2019, který byl předmětem posuzování, a o kterém bylo rozhodnuto výrokem č. 4 napadeného rozhodnutí.

193) S ohledem na skutečnost, že napadená část Prohlášení 2019 byla zrušena, stal se návrh na posouzení části Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách zjevně bezpředmětným a důvod pro vedení řízení odpadl. Proto byl výrok č. 4 napadeného rozhodnutí zrušen a řízení v rozsahu tohoto výroku zastaveno.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí nelze dále podat rozklad.

Ing. Pavel Kodým
předseda Úřadu pro přístup 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: 2. 11. 2018

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 2. 11. 2018 do 17. 11. 2018

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,
- České dráhy, a.s., IČ: 70994226, nábrž. 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 je doručováno veřejnou vyhláškou

Dotčený orgán:

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