



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



sp. zn.: UPDI-RPD003/18

Oprávněná úřední osoba: Mgr. Andrea Zemanská

č. j.: UPDI-1441/19/ZA

Praha 13. 6. 2019

## VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) jako orgán příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, (dále jen „zákon o dráhách“), **rozhodl** ve věci posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinného od 1. 12. 2017 (dále jen „Prohlášení 2019“) **podle § 34e odst. 1 a 3 zákona o dráhách takto:**

**Příloha „D“ *System odměňování výkonu* v části C Prohlášení 2019, vydaného Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, IČ: 70994234, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále jen „SŽDC“) body 6 - 8 jsou uvedením sankčních plateb, které nejsou sankčními platbami za narušení provozování drážní dopravy, v rozporu s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách.**

**Úřad stanovuje SŽDC lhůtu do 14. prosince 2019, po jejímž uplynutí nelze body 6 – 8 přílohy „D“ *System odměňování výkonu* část C Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinné od 1. 12. 2017 ve znění pozdějších změn, použít.**

### Účastníci řízení:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, Dlážďená 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:

Úřad obdržel dva návrhy ve věci posouzení souladu Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách. Návrh právnické osoby České dráhy a.s., IČO: 70994226, se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, č. j. 1028/2017-O11, (dále jen „ČD“) byl doručen dne 22. 12. 2017–Tím bylo zahájeno řízení vedené pod sp. zn. UPDI-RPD0004/17. Návrh společnosti KŽC Doprava, s.r.o., IČO: 27423069, se sídlem Meinlinova 336, 190 16 Praha 9 – Koloděje (dále jen „KŽC“) byl doručen dne 8. 1. 2018. Tím bylo zahájeno řízení vedené pod sp. zn. UPDI-RPD0001/18.

Vzhledem k tomu, že podání ČD neobsahovalo všechny náležitosti požadované § 34e odst. 2 zákona o dráhách, vyzval Úřad ČD pod č. j. UPDI-2029/17-OPDI-SPR/AZ k doplnění návrhu. ČD požadované informace doplnily v podání č. j. 034/2018-O11/1068/2017 ze dne 4. 1. 2018.

Protože se oba návrhy vztahovaly k Prohlášení 2019, byly naplněny důvody pro spojení řízení podle § 140 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), rozhodl Úřad usnesením ze dne 12. 1. 2018., č. j. UPDI-0131/18-OPDI-SPR/AZ, o spojení obou řízení.

Úřad vyzval SŽDC dopisem č. j. UPDI-0175/18-OPDI-SPR/AZ ze dne 17. 1. 2018, aby se podle § 50 odst. 2 správního řádu k věci vyjádřila. SŽDC se k otázkám vyjádřila dopisem č. j. 11762/2018-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 30. 1. 2018, kde doplnila veškeré údaje požadované ve výzvách. Úřad usnesením ze dne 24. 5 2018, č. j. UPDI-1435/18-OPDI-SPR/ZA rozhodl, že podle § 140 odst. 3 správního řádu vyloučí ze společného řízení posouzení následujících kapitol Prohlášení 2019:

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

a rozhodne o nich samostatně. Úřad dopisem č. j. UPDI-1436/18-OPDI-SPR/ZA ze dne 24. 5. 2018 sdělil účastníkům informaci o vyloučení řízení.

Dne 28. 5. 2018 Úřad dopisem č. j. UPDI-1480/18-OPDI-SPR/ZA zahájil řízení z moci úřední ve věci posouzení souladu Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách, a to v rozsahu přílohy „D“ Systém odměňování výkonu části C Systém odměňování výkonu na dráze celostátní a regionálních dráhách provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací. Toto řízení je vedeno pod sp. zn. UPDI-RPD0003/18 a jeho předmětem bylo posouzení přílohy „D“ Prohlášení o dráze 2019 v bodech 1 – 8 s výjimkou částí, jež byly předmětem řízení vedeného pod sp. zn. UPDI-RPD0004/17.

Úřad dne 28. 5. 2018 vyzval SŽDC dopisem č. j. UPDI-1481/18-OPDI-SPR/ZA, aby se vyjádřila ve lhůtě do 10. 6. 2018 k otázkám souvisejícím s body výše. SŽDC odpověděla dopisem č. j. 32841/2018-SŽDC-GŘ-O5 ze dne 6. 6. 2018.

Poté Úřad rozhodl usnesením ze dne 4. 6. 2018, č. j. UPDI-1568/18-OPDI-SPR/ŠA o spojení řízení vedeného pod sp. zn.: UPDI-RPD0003/18 s kapitolami vyloučenými z řízení vedeného pod sp. zn.:

UPDI-RPD0004/17 do společného řízení s tím, že dále bude vše vedeno pod sp. zn.: UPDI-RPD0003/18.

Dne 18. 7. 2018 Úřad rozhodnutím č. j. UPDI-2186/18-OPDI-SPR/ZA vydal rozhodnutí ve věci posouzení souladu přílohy „D“ se zákonem o dráhách. Proti tomuto rozhodnutí podala SŽDC rozklad ze dne 26. července 2018, č. j. 39711/2018-SŽDC-GŘ-O25. ČD se k rozkladu vyjádřily dopisem ze dne 26. srpna 2018, č. j. 755/2018-O11.

Dne 16. 11. 2018 vydal Úřad rozhodnutí o rozkladu č. j. UPDI-3231/18-OPDI-SPR/KE, ve kterém zrušil prvostupňové rozhodnutí v rozsahu výroků B. I. v bodu 7, B. II. a B. III. vrátil je k novému projednání. Předmětem tohoto řízení je nové projednání výše uvedených částí rozhodnutí, tedy posouzení souladu zákona o dráhách a Prohlášení 2019 přílohy „D“ části C v rozsahu:

1. bod 6 soulad sankce za zpoždění vzniklé pomalou jízdou.
2. bod 7 soulad sankcí za výluky odřeknuté, neprojednané a se změněným termínem konání se zákonem o dráhách.
3. bod 8 soulad sankcí za překročení plánovaného času ukončení výluky se zákonem o dráhách.

## Námítky SŽDC

SŽDC se ve svých námítkách neztotožňuje s tvrzením, že sankční systém se může vztahovat a může postihovat pouze jednání, jehož výsledkem je měřitelné a vyhodnotitelné zpoždění oproti jízdě podle řádu. SŽDC se přitom odkazuje na bod 2 písm. a) Přílohy VI. směrnice 2012/34/EU s textem: „*Aby bylo dosaženo dohodnuté úrovně výkonu a nebyla ohrožena hospodářská životaschopnost služby, dohodne provozovatel infrastruktury s žadateli hlavní parametry systému odměňování výkonu, zejména hodnotu zpoždění a prahové hodnoty, při jejichž dosažení vznikne na základě systému odměňování výkonu povinnost platby, a to jak pro jednotlivé jízdy, tak pro všechny jízdy vlaků železničního podniku v daném časovém období.*“ Vzhledem k použití slova „zejména“, je nezpochybnitelné, že hodnota zpoždění nemusí být jediným určujícím kritériem, což ani nevyplývá z žádného jiného ustanovení citované přílohy. Výraz „hlavní parametry“ dokladuje, že parametry může být i více.

SŽDC nesouhlasí ani s názorem, že i ze zákona o dráhách a vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (dále jen „vyhláška č. 76/2017 Sb.“) vyplývá, že sankční platby postihují toliko skutečně vzniklá zpoždění. Výraz „zpoždění“ neobsahuje § 23 odst. 4 písm. b), ani § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Text vyhlášky č. 76/2017 Sb., obsahuje termín „zpoždění“ až v rámci § 4 odst. 3. Ostatní nejzásadnější druhy narušení jsou vymezeny v předchozích odstavcích, které nutnost existence zpoždění nezmiňují. Sankce nelze omezovat na negativní dopady tohoto jednání, ale je třeba je uplatnit na naplnění samotné skutkové podstaty jednání uvedeného v § 4 zmiňované vyhlášky. Takový přístup Úřadu k systému odměňování výkonu může vést až k ohrožení bezpečnosti železničního provozu.

SŽDC má tedy za to, že způsob nazírání na problematiku sankčního systému, jak předložil Úřad, je dilem možný, není však výlučný. Dle SŽDC tedy text Směrnice č. 2012/34/EU připouští zohlednění či posuzování různých veličin a hodnot pro tvorbu parametrů systému odměňování výkonu, nikoli jen jedné. Výklad, že sankce je možno uložit za zpoždění, považuje SŽDC za nepodložený zákonem. SŽDC proto nemohla porušit § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Dle SŽDC všechny

prvky sankčního systému uvedené v rámci části C přílohy „D“ Prohlášení 2019 mají za cíl minimalizaci závad a zvyšování výkonu, jak stanovuje čl. 35 směrnice č. 2012/34/EU.

Směrnici 2012/34/EU nelze u SŽDC přímo aplikovat. Takový postup by byl v rozporu s judikaturou ESD, což dokládá např. rozsudek 8/81 Becker, rozsudek 14/86 Prétore di Saló, či rozsudek C-168/95 Arcaro.

SŽDC se navíc obává, že při požadované aplikaci sankčního systému, tedy při platbě za zpoždění, by jednak vzrostla finanční zátěž pro velké dopravce, sankční systém by též výrazně zvýšil svůj objem a současně by došlo k zásadnímu nárůstu sporné agendy. Praktické odlišení důvodu zpoždění může být obtížné, docházelo by ke kombinacím vzájemných sankcí s obtížným určením poměru odpovědnosti. Dále zde vzniká riziko jednostrannosti.

## Vyjádření ČD

ČD uvádějí, že textem „*u systému sankcí zpracovaného jednou ze stran kontraktu je vždy vysoké riziko přílišné jednostrannosti, které je logicky dáno pozicí zpracovatele a jeho zájmy...*“ SŽDC popírá svou dosavadní argumentaci ve věci nestranného mimosoudního řešení sporů podle § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách, a tímto potvrdila nezbytnost nezávislé třetí osoby coby arbitra mimosoudního řešení sporů. SŽDC je při tvorbě prohlášení o dráze vázána i zákonem č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění pozdějších předpisů. Nedostatečné záruky proti tvrzenému riziku přílišné jednostrannosti mohou naplnit podstatu zneužití dominantního postavení, což přísluší dohledu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

## Obecné stanovisko Úřadu k systému odměňování výkonu

Příloha „D“ část C *Systém odměňování výkonu na dráze celostátní a regionálních dráhách provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací* je do Prohlášení 2019 vložena na základě § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách, podle něhož je povinnou součástí prohlášení o dráze vzorový návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy a nevyužití přidělené kapacity dráhy. Zákon o dráhách pak ukládá v § 23 odst. 4 provozovateli dráhy povinnost, aby smlouva o provozování drážní dopravy obsahovala ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy zapříčiněné provozovatelem dráhy nebo dopravcem.

Kategorie příčin narušení provozování drážní dopravy jsou pak stanoveny na základě zmocnění v odstavci 8 téhož paragrafu v prováděcím předpise, kterým je vyhláška č. 76/2017 Sb.

SŽDC v prohlášení o dráze použila výraz systém odměňování výkonu (dále jen „SOV“). Ten převzala z čl. 35 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. 11. 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“), jejíž transpozicí jsou výše zmíněné § 23 odst. 4 a § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Podle čl. 35 směrnice 2012/34/EU *systémy zpoplatnění infrastruktury povzbuzují železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí systému odměňování výkonu. Tento systém může zahrnovat sankce za narušení provozu sítě, kompenzace pro podniky dotčené závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu.* Jeho zásady jsou pak uvedeny v příloze VI. bodu 2 směrnice 2012/34/EU. Ze základní zásady pak jednoznačně lze dovodit, že provozovatel infrastruktury dohodne s dopravci hlavní parametry systému odměňování výkonu, zejména hodnotu zpoždění a prahové hodnoty, při jejichž dosažení vznikne na základě SOV povinnost platby. Tento systém může zahrnovat sankce za **narušení provozu sítě**, kompenzace pro podniky dotčené závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného

výkonu. Pod písmenem c) zmíněného bodu 2 se pak uvádí, že veškerá zpoždění lze zařadit do jedné ze tříd a podtříd zpoždění uvedených pod tímto písmenem. Kalkulaci plateb ze vzniklého zpoždění vyžaduje i ustanovení písmen d) a e) bodu 2 přílohy VI směrnice 2012/34/EU. Ze znění tohoto bodu přílohy tedy vyplývá, že měřítkem závady je jednoznačně vzniklé zpoždění, na jehož základě se stanoví sankce.

Text bodu 2 písm. a) přílohy VI. směrnice 2012/34/EU ukládá provozovateli infrastruktury úkol dohodnout s žadatelem hlavní parametry systému odměňování výkonů. Těmito parametry jsou hodnota zpoždění a prahové hodnoty. Tyto parametry je nutno dohodnout jak pro jednotlivé jízdy, tak pro jízdy všech vlaků v daném období. Slovo zejména se vztahuje k projednávaným parametrům a vyjadřuje příkladný výčet. Dle názoru Úřadu sice může být parametrů více, všechny se ale musejí vázat na zpoždění, nebo odřeknutí vlaku způsobené nepravidelnostmi v provozu. Povinnou přímou vazbu na zpoždění lze dovodit z písm. b) téhož bodu přílohy směrnice 2012/34/EU, které vyžaduje stanovení jízdního řádu pro všechny vlaky, na jehož základě budou vypočítávána zpoždění. Stejně tak písm. c) hovoří o třídách, do kterých budou na základě příčin jednotlivá zpoždění zařazována. Rovněž tak pod písm. d) se hovoří pouze o odpovědnosti za zpoždění, nikoliv za jinou formu narušení provozování drážní dopravy. Podle písm. e) je parametrem výpočtu pouze zpoždění, podle písm. f) se do systému zahrnou všechny zpožděné jízdy vlaků za období trvající nejvýše jediný měsíc. Nezahrnují se tedy další okolnosti, které by zpoždění potenciálně vyvolat mohly. Na základě výše uvedeného Úřad konstatuje, že příloha VI. Směrnice 2012/34/EU pod bodem 2 uvažuje pouze vazbu na vzniklá zpoždění.

Úřad připouští, že v zákoně o dráhách pojem narušení provozování drážní dopravy definován není a zákon definice jako vznik zpoždění nepoužívá. Při eurokonformním výkladu pojmu narušení provozování dráhy lze dovodit, že ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy je ujednání o sankčních platbách za skutečně vzniklá zpoždění, jejichž příčiny kategorizuje § 4 vyhlášky č. 76/2017 Sb. Z termínu narušení vyplývá, že do této kategorie lze zařadit jen případy, kdy ke zpoždění došlo, a nikoliv případy ohrožení, kdy ke zpoždění pouze dojít mohlo. Při posouzení obsahu pojmu narušení provozování drážní dopravy je totiž nutno přihlídnout k § 5 vyhlášky č. 76/2017 Sb., který uvádí minimální rozsah údajů předávaných při vykazování narušení provozování drážní dopravy. Pod písm. e) se uvádí počet vlaků dotčených odřeknutím nebo zpožděním s uvedením délky zpoždění. Stejně tak pod písm. f) se uvádí **hodnota zpoždění a prahové hodnoty, při jejichž dosažení vznikne jedné či druhé straně smlouvy o provozování drážní dopravy povinnost úhrady sankčních plateb** za narušení provozování drážní dopravy. Z § 5 písm. f) vyhlášky č. 76/2017 Sb. tedy vyplývá, že úhrada sankčních plateb za narušení provozování drážní dopravy je podmíněna vznikem zpoždění.

Úřad dále dodává, že vlivem narušení provozování drážní dopravy může dojít i k odřeknutí vlaku. K odřeknutí způsobenému nepravidelnostmi v provozu dochází zejména v případě, kdy vzhledem k velikosti zpoždění již není žádoucí vlak dále provozovat (např. vzhledem k jízdě dalších vlaků nebo nutnému obratu). Podle § 14 a § 22 vyhlášky č. 173/1995 Sb. odst. 1 a 2 se při organizování drážní dopravy postupuje podle jízdního řádu. Operativní řízení drážní dopravy uplatňuje provozovatel dráhy při mimořádnostech v drážní dopravě, jimiž jsou mimo jiné zpoždění. Dle názoru Úřadu je narušením provozování drážní dopravy takový stav, kdy dojde k mimořádnosti v dopravě a doprava se v rozporu s § 14 vyhlášky č. 173/1995 Sb. od jízdního řádu odchýlí. Takovouto odchylkou může být i odřeknutí vlaku nebo náskok. Náskok je však případ, který nastává jen na základě souhlasu jak dopravce, tak provozovatele dráhy a nelze jej považovat za závadný.

Na základě výše uvedeného Úřad konstatuje, že citovaná ustanovení vyhlášky č. 76/2017 Sb. odkazují na vzniklé zpoždění a ani námitka SŽDC ve věci netransponování příslušných ustanovení směrnice 2012/34/EU a požadavku Úřadu na její přímou aplikaci není důvodná. Úřad použil odkaz

na směrnici pouze pro eurokonformní výklad zákona o dráhách a prováděcí vyhlášky. Tím je námitka SŽDC o přímém účinku směrnice nedůvodná.

SOV má být systémem motivačním a nikoliv likvidačním a měl by být postaven tak, aby nepřinesl zbytečnou administrativu.

Úřad při posouzení souladu přílohy „D“ části C vzal též v úvahu, že struktura prohlášení o dráze není stanovena závazným právním předpisem. Pokud jsou do systému odměňování výkonu zahrnuty sankce, které přímo nesouvisejí s narušením provozování drážní dopravy, pak tyto sankce neoprávněně rozšiřují působnost § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Navíc pro SOV všeobecně platí pravidla uvedená v kapitole 6.5 Prohlášení 2019. Pokud by SŽDC do SOV zahrnula i další nesouvisející sankce, bylo by např. narušeno pravidlo neznevýhodňování žádné ze stran zkreslováním výsledků celkových sankcí.

K otázce obav SŽDC ve věci finanční zátěže dopravců navýšení objemu sankčního systému a nárůstu sporné agendy Úřad připouští, že zde může dojít k nárůstu sporů a navýšení administrativy. Současně bude-li tento systém řádně navržen, dojde v budoucnu ke zvýšení spolehlivosti železniční dopravy a systém splní svůj účel.

Ve věci názoru ČD ohledně jednostrannosti Úřad uvádí, že s jejím názorem souhlasí. Zavedení nestranného mimosoudního řešení sporů však není předmětem tohoto správního řízení.

1. **Příloha „D“ Systém odměňování výkonu část C, bod 6** soulad sankce za zpoždění vzniklé pomalou jízdou.

#### Námítka a vyjádření ČD

ČD napadají přílohu „D“, část C, bod 6, písm. b) a požadují omezit liberační důvod pouze na dobu nezbytně nutnou, tj. pokud zrovna probíhají práce, nikoliv nepřetržitě. ČD dále napadají čtvrtý odstavce, první odsek ve znění *„uvedenou pro každý konkrétní případ v příloze „G“ tohoto Prohlášení o dráze, ledaže by doba uvedená v příloze „G“ zcela zjevně přesahovala dobu nezbytně nutnou“* a požadují tento pojem upřesnit. ČD spatřují rozpor s § 23b odst. 2 písm. b) zákona o dráhách, který provozovateli dráhy ukládá provádět činnosti podle svého odst. 1, tedy ty, při nichž dochází k pracím na dráze, jen po dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutném rozsahu.

#### Stanovisko Úřadu

Při zavedení pomalé jízdy může na straně dopravce zpoždění vzniknout. Sankci je však nutno stanovit za skutečně vzniklé zpoždění a s ohledem na stanovené prahové hodnoty zpoždění. Pokud zpoždění ve skutečnosti vzniká, pak nelze tolerovat neuplatnění sankce pro jakékoliv liberační důvody, uvedené v druhém odstavci a po jakoukoliv základní dobu. V liberačních důvodech Úřad shledává rozpor s § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Proto úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku. Ostatní námítka účastníků se pak stávají bezpředmětnými a Úřad se jimi nezabýval.

2. **Příloha „D“ Systém odměňování výkonu část C, bod 7** Soulad sankcí pro SŽDC za výluky odřeknuté, neprojednané a se změněným termínem konání se zákonem o dráhách.

#### Vyjádření SŽDC

SŽDC shledává vliv na konkrétní narušení provozování drážní dopravy při odřeknutí, neprojednání a změně termínu konání výluky následujících skutečnostech.

Neprojednání, odřeknutí či změna termínu konání výluky je ze strany SŽDC jako provozovatele dráhy nedodržením ustanovení předpisu SŽDC D7/2 - Organizování výlukových činností. Tyto skutečnosti mají na provozování drážní dopravy dopravce vliv v tom, že dopravce, který s plánovanou výlukou počítá, má zpracováno své dílčí opatření k výluce. Počítá s jejím termínem, na situaci se připravil objednávkou odklonových tras či náhradní autobusové dopravy, přeskupením turnusu lokomotivních čt, úpravami oběhu vozového parku, apod. V případech nedodržení termínů projednání a konání výluky či dokonce odřeknutí výluky pak dopravce není schopen na tyto změny urychleně reagovat.

Zpoždění a sankce za něj jsou zde dle SŽDC určeny paušálně, jelikož toto žádný předpis přímo neupravuje. Zavedený systém sankcí je soukromoprávní, a nikoho nezvýhodňuje a míří ke zvýšení efektivity drážní dopravy. Proto Úřad nemůže zasahovat do soukromoprávních vztahů.

### Stanovisko Úřadu

Pokud SŽDC koná výluky, které nebyly řádně projednány zákonem stanoveným postupem, jde o stav, který může být narušením provozování drážní dopravy a může způsobit dopravci zpoždění. Dle názoru Úřadu je nutno v bodě 7 postupovat podle toho, zda dojde k narušení provozování drážní dopravy, či nikoliv. Pokud ano, pak je nutno uplatňovat sankci za konkrétní zpoždění. Pokud zpoždění vznikne, je třeba stanovit sankci za skutečně vzniklé zpoždění s příčinou podle § 4 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 76/2017 Sb., nikoliv stanovit pouze paušální částku za konání neprojednané výluky. Systém jeho vykazování uvedený v § 5 vyhlášky č. 76/2017 Sb. žádný způsob vykazování paušálně nedovoluje. Navíc SŽDC nikde neuvedla, že byl proveden výpočet paušální sankce.

Úřad souhlasí s názorem, že předchozí ukončení výluky nebo změna termínu výluky přinese dopravci komplikace v organizování drážní dopravy a zajišťování dopravy náhradní. Pokud provozovatel dráhy dohodne za takovýto postup sankci, není to v rozporu se zákonem o dráhách. Sankce ale nespadají do systému odměňování výkonu a provozovatel dráhy je tam nemůže uvádět.

Vzhledem k tomu, že sankce uvedená v bodu 7 přílohy „D“ části C není sankcí za narušení provozování drážní dopravy, rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku.

### **3. Příloha „D“ Systém odměňování výkonu část C, bod 8 Sankce za překročení plánovaného času ukončení výluky se zákonem o dráhách**

#### Námítky a vyjádření ČD

ČD napadají přílohu „D“ část C, bod 8, čtvrtý odstavce řešící překročení plánovaného času ukončení výluky delší než 24 hod. ČD požadují omezení překvalifikování takového překročení na neprojednanou výlukou pouze na případy, kdy je takovéto překročení dostatečně včas oznámeno dopravci. Současně navrhují tento postup uplatnit i na opakovaná překročení.

Spatřují rozpor s § 23b odst. 2 písm. b) a § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách, s tím že každou výjimku omezující provozování je nutno v této souvislosti vykládat maximálně restriktivně.

Z § 23b odst. 5 zákona o dráhách dále plyne, že dopady změn provozování dráhy na dopravce musí být přiměřené, což musí platit i při překročení plánovaného omezení provozování dráhy.

Absence úpravy požadované ČD umožňuje obcházení § 23b odst. 2 písm. b) zákona o dráhách a odporuje § 23b odst. 5 a § 22 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách.

ČD se domnívají, že sankce za nedodržení délky výluky patří do SOV podle § 33 odst. 3 písm. k) zákona o dráhách. Výlukou vždy omezí možnosti dopravce užívat dráhu resp. přidělenou kapacitu, její prodloužení toto omezení navyšuje, čímž je snižován výkon sítě.

## Vyjádření SŽDC

SŽDC k námitce ČD uvádí, že k případům, kdy je doba trvání plánované výluky překročena o více než 24 hodin, dochází minimálně. Překročení doby plánované výluky je již nyní zatíženo sankcí, která s prodlužující se dobou tohoto překročení stále narůstá, což je pro SŽDC dostatečně motivační k tomu, aby k jejímu překračování nedocházelo. Sankce dle bodu 8 systému odměňování výkonů je dle názoru SŽDC stanovena adekvátně, neboť dopravce má již dostatečnou možnost na oznámené překročení doby trvání plánované výluky svými opatřeními reagovat.

Ve věci přímého vlivu překračování plánovaného času na ukončení výluky na skutečný rozsah narušení provozování drážní dopravy, jak je uvedeno v bodě 8 přílohy „D“ části C Prohlášení 2019, SŽDC uvádí, že sankce je ukládána za nedodržení termínů výlukové činnosti, tedy za jednání, které přímo ovlivňuje provozování drážní dopravy. Narušení spočívá v dopadech na vlaky dopravce, které nebyly zahrnuty v dílčím opatření dopravce k výluce. Tyto vlaky původně měly po včasném ukončení výluky projíždět přes výlukou dotčený úsek dráhy v době, kdy již měl být tento úsek v plném rozsahu provozován, takže překročení plánovaného času ukončení výluky způsobí nárůst jejich primárního zpoždění. Sankce nutí provozovatele dráhy, aby k tomu nedocházelo, čímž směřuje k minimalizaci závad a zvyšování výkonu.

## Stanovisko Úřadu

Dle názoru Úřadu je provozovatel dráhy povinen zaplatit sankci za zpoždění každého vlaku, které řádně neprojednanou výlukou způsobí. V případě prodloužení výluk je třeba stanovit sankce dle skutečných následků, čímž bude dosaženo motivačního účinku efektivnějším způsobem. Provozovatel dráhy by měl mít vyšší motivaci u výluk, kde prodloužení bude mít závažnější dopad. Sankce nelze paušalizovat, jelikož ustanovení odst. 5 vyhlášky č. 76/2017 Sb. paušalizaci sankcí nedovoluje, navíc neexistuje výpočet paušálních částek.

Sankce při překročeném plánovaném čase ukončení výluky vyšším než 24 hodin, uvedená ve čtvrtém odstavci, však již nereflektuje na konkrétní zpoždění. Ustoupit od sankce za konkrétně vzniklé zpoždění je možno pouze po předchozím řádném a dostatečně včasném projednání s dopravcem, k čemuž samotná doba 24 hod nepostačuje. Proto je nutno stanovit dobu delší, kdy bude možno považovat projednání prodloužení výluky s dopravcem za dostatečné, aniž by se pak případ kvalifikoval jako narušení provozování drážní dopravy. Vzhledem k tomu, že sankce uvedená ve čtvrtém odstavci bodu 8 přílohy „D“ části C není sankcí za narušení provozování drážní dopravy, navíc nevede k dosažení cíle SOV spočívajícím v minimalizaci závad, rozhodl Úřad tak, jak je uvedeno ve výroku.

Úřad souhlasí, že prodloužení omezení provozování dráhy může mít přímý dopad na provozování drážní dopravy. Jeho skutečný dopad však nezávisí jenom na době, o kterou je omezení prodlouženo, ale i na dalších okolnostech provozu jako je hustota provozu, návazné přípoje apod.

## **Zdůvodnění lhůty**

Pokud se jedná o délku lhůty, po jejímž uplynutí nelze použít ty části příslušných prohlášení o dráze, u nichž Úřad shledal rozpor se zákonem o dráhách, vzal Úřad v úvahu, že předmětné sankce jdou k tíži provozovatele dráhy, a nikoliv dopravce. Systém odměňování výkonů by měl být vyvážený. Rozhodnutím č. j. UPDI-2186/18-OPDI-SPR/ZA ve spojení s rozhodnutím UPDI-3231/18-OPDI-SPR/KE rozhodl o nesouladu bodů 1 – 5 přílohy „D“ části C Prohlášení 2019 se zákonem o dráhách, čímž se stal SOV nevyvážený k tíži provozovatele dráhy. Na základě výše uvedených důvodů Úřad pro odstranění sankčních bodů 6 - 8 ponechal provozovateli dráhy prostor a stanovil lhůtu až na konec platnosti Prohlášení 2019.



## Poučení

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ve lhůtě 15 dnů. Lhůta pro podání rozkladu se počítá ode dne následujícího po dni, kdy bylo rozhodnutí oznámeno. Rozklad se podává u Úřadu se sídlem Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1 a rozhoduje o něm předseda Úřadu.

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

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

Vyvěšeno dne: 13. 6. 2019

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 13. 6. 2019 do 28. 6. 2018

### **Rozdělovník:**

#### **Účastníci řízení:**

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

**Ostatním účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou**

#### **Dotčený orgán:**

- Drážní úřad, IČO: 62379425, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2