



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 (dále jen „správní řád“), rozhodovat o rozkladu proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře vydanému v prvním stupni v řízení o rozkladech proti všem výrokům napadeného rozhodnutí, které podal účastník řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu přidělece kapacity dráhy, společnost Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, (dále jen „Správa železnic“, „rozklad Správy železnic“) a dále společnosti:

1. METRANS, a.s., IČO 40763811, se sídlem Podleská 926/5, 104 00 Praha 10 ze dne 6. 3. 2020, (dále jen „Metrans“),
2. EP Cargo, a. s., IČO 24721166, se sídlem náměstí Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4, č. j. 03-2020 ze dne 6. 3. 2020, (dále jen „EP Cargo“)
3. METRANS Rail, s.r.o., IČO 26361485, se sídlem Podleská 926/5, 104 00 Praha 10 ze dne 6. 3. 2020, (dále jen „Metrans Rail“)
4. RM LINES, a.s., IČO 27274489, se sídlem Jednoty 1931, 356 01 Sokolov ze dne 6. 3. 2020, (dále jen „RM Lines“)
5. ČD Cargo, a.s., IČO 28196678, se sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, č. j. 0065/2020/O25 ze dne 7. 3. 2020, (dále jen „ČDC“)
6. LTE Logistic a Transport Czechia s.r.o., IČO 27208028, se sídlem Dolní 404, 747 15 Šilheřovice, č. j. 1/UPDI/Lo/20 ze dne 8. 3. 2020, (dále jen „LTE“)
7. Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o., IČO 01569236, se sídlem Žerotínova 1132/34, 130 00 Praha 3, č. j. O-2020/082 ze dne 5. 3. 2020, (dále jen „RCC“)
8. BF Logistics s.r.o., IČO 27406911, se sídlem U Elektry 203/8, 198 00 Praha 9, č. j. PO-21/2020 ze dne 9. 3. 2020, (dále jen „BFL“)
9. Cargo Motion s.r.o., IČO 28270304, se sídlem Vinařického 116/15, Přívoz, 702 00 Ostrava, č. j. CMO/My/007/20 ze dne 9. 3. 2020, (dále jen „CMO“)
10. UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o., IČO 64049701, se sídlem Litvínov-Růžodol č. p. 4, 436 70 Litvínov ze dne 6. 3. 2020, (dále jen „Unipetrol“)
(dále jen „dopravci“ a „rozklady dopravců“).

přezkoumal rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne ze dne 6. 2. 2020, č. j. UPDI-0470/20/GP, sp. zn. RPD004/19, a rozhodl **takto**:

- a) podle § 152 odst. 5 ve spojení s § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu se rozhodnutí ze dne 6. 2. 2020, č. j. UPDI-0470/20/GP, sp. zn. RPD004/19, mění tak, že se ve výroku 2 část c) zrušuje, a dále se z textu: „*Úřad stanovuje Správě železnic lhůtu 90 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, po jejímž uplynutí nelze předmětné texty článků II.3, II.4, II.6 a II.6.1 Přílohy „C“ Prohlášení 2020, ve znění pozdějších změn, použít*“ se vypouští „**II.6“ a**
- b) podle § 152 odst. 6 písm. b) ve spojení s § 90 odst. 5 správního řádu se rozklad zamítá a ve výroku 1 a ve zbývající části výroku 2 se rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 6. 2. 2020, č. j. UPDI-0470/20/GP sp. zn. RPD004/19, potvrzuje.

Odůvodnění

I. Správní řízení v prvním stupni

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“) provedl u Správy železnic cenovou kontrolu a v souvislosti s ní vyhotovil protokol o cenové kontrole ze dne 13. 8. 2019, č. j. UPDI-2279/19/PB, ve znění dodatků k protokolu o cenové kontrole č. 1 a 2 (dále jen „protokol o kontrole“). Protokol o kontrole posuzuje soulad kalkulace ceny za užití dráhy s cenovými předpisy. Tato kalkulace byla použita jak pro ceny v roce 2019, tak pro ceny v roce 2020. Záznamem ze dne 5. 11. 2019, č. j. UPDI-2986/19/GP, pak Úřad vložil do spisu některé související závěry cenové kontroly obsažené v tomto protokolu o kontrole.

Úřad oznámil veřejnou vyhláškou ze dne 5. 11. 2019, č. j. UPDI-2984/19/GP, zahájení správního řízení z moci úřední ve věci posouzení souladu přílohy „C“ části C kapitoly II. Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, ve znění změny č. 1 účinné od 1. 4. 2019 (dále jen „Prohlášení 2020“) se zákonem o dráhách.

Dne 19. 12. 2019 oznámil Úřad zahájení řízení z moci úřední písemností č. j. UPDI-3614/19/ZA, sp. zn. RPD008/19, ve věci posouzení souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, ve znění změny č. 1 a 2, účinného od 1. 12. 2019, se zákonem o dráhách, a to v rozsahu kapitoly 6.1 Principy stanovení cen.

Dne 31. 12. 2019 došlo k vyhlášení zákona č. 367/2019 Sb., kterým dochází ke změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákona č. 367/2019 Sb.“) a s účinností od 1. 1. 2020 ke změně názvu společnosti Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1 - Nové Město, na Správu železnic, státní organizaci. Proto Úřad v tomto rozhodnutí označil účastníka řízení již pod novým názvem. Podle čl. II přechodná ustanovení, odst. 4 zákona č. 367/2019 Sb., se řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „zákona o dráhách“) ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

Úřad dne 13. 1. 2020 vydal usnesení o společném řízení č. j. UPDI-0032/20/ZA, ve kterém oznámil spojení řízení sp. zn. RPD004/19 a sp. zn. RPD008/19, protože obě řízení se vztahují ke způsobům zpoplatnění použití železniční infrastruktury ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“). Ve společném řízení je dále veden jeden spis, a to pod sp. zn. RPD004/19.

Následně Úřad dne 13. 1. 2020 oznámil ukončení dokazování, č. j. UPDI-0045/20/ZA, ve kterém poskytl účastníkům řízení lhůtu k vyjádření, přičemž možnosti vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí nikdo nevyužil.

V průběhu řízení byly vydány dvě změny Prohlášení 2020. Ty však nemají na věcný obsah napadených článků vliv. Změny jsou podrobně popsány v napadeném rozhodnutí.

Napadené rozhodnutí

Dne 6. 2. 2020, vydal Úřad rozhodnutí č. j. UPDI-0470/20/GP, sp. zn. RPD004/19 (dále jen „napadené rozhodnutí“), ve kterém rozhodl o rozporu článků II.3, II.4, II.6 a II.6.1 Přílohy „C“ části C a kapitoly 6.1 Prohlášení 2020 se zákonem o dráhách. Dále pak rozhodnutím ze dne 2. 4. 2020, č. j. UPDI-1391/20/SM, uložil Správě železnic povinnost nahradit náklady řízení paušální částkou ve výši 1 000 Kč.

II. Rozklad

Napadené rozhodnutí bylo Správě železnic doručeno dne 7. 2. 2020. Poslední den lhůty pro podání rozkladu tedy připadl na pondělí 24. 2. 2020, jelikož 15. den od doručení byla sobota. Rozklad Správy železnic byl podán 21. 2. 2020, jde tedy o včasný rozklad.

Ostatním účastníkům bylo napadené rozhodnutí doručeno zveřejněním na úřední desce dne 6. 2. 2020, lhůta pro podání rozkladu tedy počala běžet 22. 2. 2020. Poslední den lhůty pro podání rozkladu připadl na pondělí 9. 3. 2020, jelikož 15. den od doručení byla sobota. Rozklad RCC byl podán 5. 3. 2020, rozklady společností Metrans, EP Cargo, Metrans Rail, RM Lines a Unipetrol byly podány 6. 3. 2020, rozklad ČDC byl podán 7. 3. 2020, rozklad LTE byl podán 8. 3. 2020 a rozklady společností BFL a CMO byly podány 9. 3. 2020, jde tedy o včasné rozklady. Všechny rozklady podané dopravci jsou obsahově totožné s výjimkou rozkladu podaného ČDC, který je ale obsahově velmi podobný.

Dne 11. 3. 2020 vyzval Úřad dopisem č. j. UPDI-0937/20/ZA dopravce k vysvětlení nejasností ohledně slev „J“ a „K“ (správně má být faktorů P3 a P4) uvedených v jejich rozkladech pod body 19 – 25. Na tuto výzvu reagovali vyzvaní dopravci neprodleně s výjimkou společností EP Cargo a LTE.

Úřad vyrozuměl dopisem ze dne 18. 3. 2019, č. j. UPDI-0989/20/ZA, účastníky řízení o podaných rozkladech a vyzval je, aby se k nim vyjádřili. K rozkladům se vyjádřila Správa železnic dopisem ze dne 24. 3. 2020, 20093/2020-SŽDC-GR-05 (dále jen „vyjádření Správy železnic k rozkladům“).

III. Přehled podaných námitek a stručné odůvodnění odvolacího orgánu

1. Obsah pravidel pro výpočet ceny
 - Dopravci namítají, že Prohlášení 2020 pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy podle § 33 odst. 1 a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách obsahuje.
 - Dopravci namítají, že z bodu 15 preambule prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/909 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy (dále jen „nařízení Komise (EU) 2015/909“) nevyplývá povinnost uvést metodiku výpočtu koeficientů do prohlášení o dráze.
 - Dopravci a Správa železnic namítají, že v čl. 31 až 36 směrnice 2012/34/EU není uvedeno, že by obsahem prohlášení o dráze musel být postup a údaje pro stanovení jednotlivých koeficientů. Neukládá to ani čl. 31 odst. 2 směrnice 2012/34/EU.
2. Dopravci namítají, že Úřad zrušil v 90denní lhůtě čl. II. 3, což jim znemožní užívat klíčové slevy „J“ a „K“ a ohroží to jejich podnikání.
3. Dopravci namítají, že vzhledem k nemožnosti rozdělit náklady na přímé a nepřímé takovéto rozčlenění nelze požadovat.
4. Dopravci namítají, že zrušení slev „J“ a „K“ povede k nekonkurenceschopnosti železnic.
5. Podle názoru Správy železnic Úřad nezohlednil, že neměla dostatek času pro kalkulaci na jednotlivé kategorie tratí.
6. Podle názoru Správy železnic Úřad posuzoval odchylný text čl. II. 6.
7. Podle názoru Správy železnic koeficienty Si byly stanoveny při nedostatku podkladů.

Stanovisko odvolacího orgánu

Odvolací orgán dospěl k názoru, že při výkladu výrazu *pravidla pro výpočet ceny* uvedeném v § 33 odst. 3 písm. c) zákona o dráhách je nutno přihlížet k příloze IV. bodu 2. směrnice 2012/34/EU. Uvedená příloha definuje obsah zprávy o síti, což je podle zákona o dráhách obsah prohlášení o dráze. Podle tohoto bodu má být v oddíle o zásadách zpoplatnění a o tarifech upřesněna metodika, pravidla a případně tabulky k provedení čl. 31 až 36 směrnice 2012/34/EU. Obsahem těchto článků jsou pravidla pro stanovení poplatků za použití železniční infrastruktury a služeb, tedy podle terminologie zákona o dráhách stanovení ceny za užití dráhy a zařízení služeb. Námítka nejsou důvodné, proto odvolací orgán potvrzuje výrok 1 napadeného rozhodnutí. Odvolací orgán dospěl k názoru, že pokud provozovatel dráhy sjednal cenu za užití dráhy s ohledem na § 23 odst. 1 písm. c) a d) zákona o dráhách v rozporu s cenovými předpisy, což bylo prokázáno v protokolu o kontrole, jsou příslušné články přílohy „C“ části C Prohlášení o dráze v rozporu se zákonem o dráhách. Články nelze po uplynutí stanovené lhůty použít minimálně do doby, než bude zajištěn soulad s cenovými bezzávadnou kalkulací. Námítka nejsou důvodné, proto odvolací orgán potvrzuje výrok 2 napadeného rozhodnutí s výjimkou jeho části c).

IV. Námitky podané proti napadenému rozhodnutí a jejich vypořádání

1. Obsah pravidel pro výpočet ceny

Námitky dopravců

Dopraci nesouhlasí s názorem Úřadu, že Prohlášení 2020 musí obsahovat informaci o tom, jak se k jednotlivým položkám ceny za kilometr, koeficientům pro druhy vlaku, kategorie použité dráhy, případně slevám za segment či druh vlaku dospělo, a nikoli jen jednotlivé sazby. Podle 33 odst. 1 zákona o dráhách má prohlášení o dráze stanovit pravidla pro výpočet cen za přístup a toto užití (rozumí se dráhy). Nemá obsahovat způsoby, jak se dospělo k těmto sazbám, z nichž se zjistí cena za přístup na dráhu a její užití.

Dle názoru dopravců je Úřad podle § 34e odst. 1 zákona o dráhách oprávněn rozhodovat o případném rozporu prohlášení o dráze s tímto zákonem. Ten překročil pravomoc a jednal v rozporu se zákonem, když zkoumal soulad Prohlášení 2020 s evropskými předpisy. Navíc Úřad evropské předpisy vykládá nesprávně. Podle přílohy IV odst. 2 ve spojení s čl. 31 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, provozovatel infrastruktury dokládá regulačnímu subjektu, a nikoli dopravcům, metody výpočtu sazeb poplatků. Soulad s cenovými předpisy dokládá provozovatel infrastruktury na žádost Úřadu.

Stanovisko odvolacího orgánu

Předmětem sporu je výklad pojmu „pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy“ uvedeném v § 33 odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. V Prohlášení 2020 jsou pod tímto pojmem uvažována pravidla, za kterých při znalosti konkrétních parametrů jízdy vlaku (hmotnosti [v tunách], konkrétních kategorií tratí, ujeté vzdálenosti [v km], vybavení vozidla ETCS) z jednotkových cen vypočte dopravce konkrétní cenu za užití dráhy jízdou vlaku v KČ. Podle názoru odvolacího orgánu však pojem pravidla pro výpočet ceny nad rámec výše uvedeného zahrnuje i pravidla, na jejichž základě byly jednotkové ceny provozovatelem dráhy (přídělcem) stanoveny. Podle terminologie bodu 2 přílohy IV směrnice 2012/34/EU lze pak použít pro jednotkovou cenu pojem tarif.

Podle § 23 odst. 1 písm. a) a d) zákona o dráhách se cena sjednává podle cenových předpisů. Podle § 2 odst. 1 zákona č. 526/1990 Sb. o cenách (dále jen „zákon o cenách“), se cena (peněžní částka) sjednává pro zboží vymezené názvem, **jednotkou množství** a kvalitativními a dodacími nebo jinými podmínkami sjednanými dohodou stran. Už z tohoto ustanovení je patrné, že cenou je ve smyslu cenových předpisů **částka za jednotku**. Při jízdě vlaku se pak tato cena vynásobí poskytnutým množstvím (vlak km) a dalšími koeficienty, které zahrnují sjednané podmínky. Z toho vyplývá, že pravidla pro výpočet ceny zahrnují i pravidla pro stanovení cen jednotkových.

Cena za užití dráhy je stanovena z celkových nákladů provozovatele dráhy. Z nich jsou odečteny náklady nepřímé. Rozdělení nákladů na přímé, způsobené jízdou vlaku, a nepřímé, může být předmětem sporu, protože pravidla pro toto rozdělení nejsou jednoznačná. Ze zbývajících přímých nákladů jsou pak do ceny započteny jen některé, k čemuž dochází bez jakýchkoliv rozhodovacích pravidel. Z přímých nákladů pak Správa železnic poskytuje další slevy, a to opět bez jakýchkoliv zákonem stanovených pravidel a mimo kompetence Úřadu. V praxi tržby za užití dráhy pokrývají cca 25 % provozních nákladů na provozování dráhy a zajištění provozuschopnosti dráhy, zbývající náklady jsou hrazeny ze státního rozpočtu. Podle názoru odvolacího orgánu, pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy, uvedená v prohlášení o dráze, by měla obsahovat principy rozdělení všech nákladů na provozování dráhy a zajištění provozuschopnosti mezi náklady hrazené jednotlivými dopravci podle kategorií tratí prostřednictvím cen a náklady hrazené ze státního rozpočtu prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Dopravce by měl mít přehled, které složky a v jakém poměru nákladů hradí sám, které složky jsou hrazeny ze státního rozpočtu a jaké jsou poskytovány slevy. Úřad není přesvědčen, a ani nikde neuvedl, že by tato pravidla měla obsahovat podrobnou kalkulaci ceny tak, jak ji vyžaduje § 11 zákona o cenách. Odkaz, že Správa železnic postupuje podle příslušného účinného cenového výměru uvedený v kapitole 6.1 Prohlášení 2020, považuje Úřad za nedostatečný. Jiné údaje o pravidlech pro výpočet jednotkových cen (tarifů) v Prohlášení 2020 uvedeny nejsou.

Pokud prohlášení o dráze neobsahuje pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy, dochází k porušení § 33 odst. 1 a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. Úřad tedy pravomocí stanovené zákonem o dráhách nepřekročil. Proto nejsou námitky dopravců ve věci výkladu § 33 zákona o dráhách a ve věci údajného překročení pravomocí Úřadem důvodné.

Námítky dopravců

Dopravci dále nesouhlasí s tvrzením Úřadu o tom, že z bodu 15 preambule nařízení Komise (EU) 2015/909, a z přílohy IV odst. 2 směrnice 2012/34/EU vyplývá, že obsahem Prohlášení 2020 má být postup a údaje, na základě kterých byly jednotlivé koeficienty pro výpočet ceny stanoveny.

Dopravci na jazykovém výkladu dokazují, že tento bod se týká regulačních subjektů. Podle něj má prohlášení o dráze obsahovat metodiku, pravidla a v příslušných případech tabulky, pokud jde o náklady i poplatky tak, aby regulační subjekt mohl ověřit, zda různé zásady zpoplatňování (rozumí se dopravců) jsou v souladu s informacemi, které regulačnímu subjektu poskytl provozovatel dráhy. Bod 15 tedy nepožaduje uvedení v prohlášení o dráze těch informací, které je provozovatel dráhy povinen poskytnout regulačnímu subjektu. Požaduje pouze soulad informací uvedených v prohlášení o dráze a poskytnutých regulačnímu subjektu.

Stanovisko odvolacího orgánu

Odvolací orgán uvádí, že v tomto případě je provozovatelem dráhy, současně i přidělcem a podle terminologie evropských předpisů provozovatelem infrastruktury vždy Správa železnic a termín provozovatel dráhy a provozovatel infrastruktury lze považovat pro tento případ za identický. K námítce dopravců ohledně chybného výkladu bodu 15 preambule nařízení Komise (EU) 2015/909 odvolací orgán uvádí, že podle čl. 8 nařízení Komise (EU) 2015/909 je provozovatel dráhy povinen předložit regulačnímu subjektu **metodu výpočtu** svých přímých nákladů. Podle bodu 2 přílohy IV směrnice 2012/34/EU prohlášení o dráze **obsahuje zásady zpoplatnění a tarify**. Bod 15 preambule nařízení Komise (EU) 2015/909 konstatuje, že regulační subjekt by měl být schopen posoudit **soulad zásad zpoplatnění** se všemi podrobnými informacemi poskytnutými provozovatelem infrastruktury včetně metody výpočtu podle čl. 8 nařízení Komise (EU) 909/2015. Dále bod 15 pouze informuje, že povinnost uvést zásady zpoplatnění a jejich obsah je stanovena právě v příloze IV směrnice 2012/34/EU. Pokud by zásadami zpoplatnění byla pouze metoda výpočtu ceny za jízdu konkrétního vlaku z jednotkových cen (tarifů), pak by se nedalo provést posuzování souladu zásad zpoplatnění a metody výpočtu přímých nákladů.

Jelikož nařízení Komise (EU) 2015/909 definuje způsoby výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy, nemůže bod 15 jeho preambule nařizovat uvedení pravidel pro výpočet ceny do prohlášení o dráze. Úřad v odůvodnění k výroku č. 1 – *pravidla pro výpočet ceny* v napadeném rozhodnutí nerozhodoval na základě zmíněného bodu 15, ale použil jej pro výklad § 33 odst. 1 a odst. 3 písm. c) zákona o dráhách. Námítka nesprávného výkladu bodu 15 preambule nařízení Komise (EU) 2015/909 není důvodná.

Námítky dopravců

Dopravci dále uvádějí, že podle přílohy IV odst. 2 směrnice 2012/34/EU prohlášení o dráze obsahuje údaje o systému zpoplatnění. Zpoplatněním jsou zde vydané peněžní prostředky za přístup a užití infrastruktury. V čl. 31 až 36 směrnice 2012/34/EU není stanoveno, že by obsahem prohlášení o dráze musel být postup a údaje, na základě kterých byly jednotlivé koeficienty pro výpočet ceny stanoveny. Z toho dopravci dovozují, že z věty upřesňuje metodiku, pravidla a případně tabulky k provedení čl. 31 až 36 směrnice 2012/34/EU, pokud jde o náklady i poplatky nevyplývá povinnost uvést princip stanovení cen do prohlášení o dráze.

Naopak v čl. 31 odst. 2 směrnice 2012/34/EU je stanovena povinnost provozovatele dráhy poskytnout regulačnímu subjektu informace o poplatcích. Dále je zde uloženo provozovateli infrastruktury prokázat dopravci, že poplatky za infrastrukturu podle čl. 30 až 37 směrnice 2012/34/EU jsou v souladu s metodikou, pravidly a případně i s tarify stanovenými v prohlášení o dráze. Podle názorů dopravců pak výraz být schopen prokázat neznamená, že takovéto informace jsou zveřejněny v prohlášení o dráze. Dopravci uvádějí další cenové předpisy, které zveřejnění postupu stanovení cen nepožadují.

Námítky Správy železnic

Správa železnic, stejně jako dopravci, namítá, že ze znění odst. 2 přílohy IV s odkazem na čl. 31 směrnice 2012/34/EU železniční podniky (tj. dopravci) nejsou přímými adresáty detailních údajů o stanovení cen na základě nákladových bilancí, nýbrž jsou oprávněny požádat regulační orgán o přešetření správnosti postupu provozovatele dráhy.

Správa železnic prohlášení o dráze z hlediska informací o tvorbě cen postupně zpřesňuje, zpřesňující údaje byly vzápětí napadeny jako nesouladné se zákonem o dráhách. Pokud v minulosti byly ceny za užití dráhy

jízdou vlaku napadány, dělo se tak jen ve vztahu k jejich výši a nikoliv ve formě zpochybňování metodiky. Správa železnic dále namítá, že žádná právní norma nestanoví taxativní rozsah popisu tvorby cen, takže požadavek Úřadu není jasný.

Stanovisko odvolacího orgánu

K námitce dopravců, že čl. 31 až 36 směrnice 2012/34/EU neukládají povinnost zveřejňovat výpočet ceny v prohlášení o dráze, odvolací orgán uvádí, že obsah prohlášení o dráze je uveden v čl. 27 směrnice 2012/34/EU *Zpráva o síti* a v příloze IV. Články, které citují dopravci, jsou součástí oddílu 2 *Poplatky za infrastrukturu a služby* směrnice 2012/34/EU, která se netýká obsahu prohlášení o dráze, takže povinnost zveřejnění výpočtu v prohlášení o dráze sami o sobě obsahovat nemohou.

Obsah sporné části prohlášení o dráze je uveden pod bodem 2 přílohy IV. směrnice 2012/34/EU v oddílu o zásadách zpoplatnění a o tarifech.

Odvolací orgán se proto zabýval obsahem tohoto oddílu o zásadách zpoplatnění a tarifů uvedeným pod bodem 2 přílohy IV směrnice 2012/34/EU. Zásady zpoplatnění v tomto oddíle *upřesňují metodiku, pravidla a případně tabulky k provedení čl. 31 až 36 směrnice 2012/34/EU, pokud jde o náklady i poplatky*. Její vypracování požaduje čl. 8 nařízení Komise (EU) 2015/909, ve zprávě o síti by pak měla být upřesněna. Tato metodika musí tedy obsahovat i princip stanovení nákladů. V tomto případě jde o náklady provozovatele dráhy, které do ceny zahrnul. V zásadách zpoplatnění by mělo být formou tabulek uvedeno, které nákladové položky byly do nákladů zahrnuty, které byly posouzené jako přímé, zda byl výpočet jednotkových nákladů proveden na tunokilometry, vlakové či vozidlové km. Mělo by být popsáno, jak byl výpočet proveden pro jednotlivé kategorie drah. Uvedené tabulky by měly obsahovat jak veškeré údaje o nákladech, tak o vypočtených poplatcích (tarifech). Zásady zpoplatnění by měly obsahovat informace o poplatku při nedostatku kapacity, zohlednění vlivu na životní prostředí, poplatky za přístup po železnici k zařízením služeb, přírážky slevy a způsob jejich stanovení. Zásady zpoplatnění by měly obsahovat principy stanovení hodnot pro systém odměňování výkonů. Obsah uvedeného oddílu ve věci stanovení poplatků za použití infrastruktury je nutno chápat jako eurokonformní výklad pojmu pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy. Odvolací orgán samozřejmě netvrdí, že by v Prohlášení 2020 některé z výše zmíněných údajů nebyly uvedeny.

Výpočet ceny za jízdu konkrétního vlaku se provádí z tarifů, ty jsou obsaženy v příloze „C“ Prohlášení 2020. Pravidla pro výpočet ceny za jízdu konkrétního vlaku uvedená v příloze „C“ části C Prohlášení 2020 *pravidla a případně tabulky k provedení čl. 31 až 36 směrnice 2012/34/EU pokud jde o náklady i poplatky neobsahují*. Z toho vyplývá, že zásady zpoplatnění respektive pravidla pro výpočet ceny musí obsahovat i pravidla stanovení jednotkových cen (tarifů) na základě přímých nákladů.

K námitce dopravců a Správy železnic, že výraz „prokázat dopravci“ je odlišný od výrazu „zveřejnit v prohlášení o dráze“ a že detailní údaje o stanovení cen podle čl. 31 odst. 2 směrnice 2012/34/EU neznamenají uvést princip stanovení cen, odvolací orgán uvádí následující:

Provozovatel dráhy je podle názoru odvolacího orgánu povinen uvést do prohlášení o dráze metodiku, pravidla a tarify a nikoliv důkazy o vzájemném souladu s poplatky. Ty pouze musí být schopen prokázat. Metodika a pravidla se musí vztahovat ke stanovení jednotlivých koeficientů. V napadeném rozhodnutí však Úřad povinností prokázání těchto souladů neargumentoval.

Podle názoru odvolacího orgánu pravidla pro výpočet ceny upřesňují metodiku pro stanovení jednotlivých koeficientů jednotkových cen. Materiál nemusí obsahovat veškeré údaje, které je provozovatel dráhy povinen poskytovat regulačnímu subjektu a jejich rozsah je definován bodem 2 přílohy IV směrnice 2012/34/EU. Zveřejnění všech údajů však Úřad v napadeném rozhodnutí nepožadoval. K námitce Správy železnic předchozího rozhodování o výši cen odvolací orgán uvádí, že to není předmětem tohoto správního řízení. Námitky ohledně nesprávného výkladu směrnice nejsou důvodné.

2. Lhůta a způsob změny cen

Námítky dopravců

Doprovci napadají, že Úřad ve svém výroku 2 písm. a) zakázal v 90denní odkladné lhůtě použít klíčový čl. II. 3 přílohy „C“ Prohlášení 2020. Ten stanoví základní cenu za vlkm a od níž se počítají klíčové slevy „J“ nebo „K“. Tím Úřad zrušil i možnost výpočtu těchto slev. Účastníci řízení tedy neví, jaká pravidla a ceny budou platit, což jim znemožňuje podnikat.

Úřad je povinen si před svým rozhodnutím zjistit, jako skutečnost důležitou pro rozhodnutí, že řada přepravních smluv se uzavírá i s několikaletým předstihem. Úřad svým postupem porušil čl. 32 odst. 6 směrnice 2012/34/EU původně adresovaný správci infrastruktury, který je plně uplatnitelný i na Úřad. Ten ukládá povinnost zveřejnit plánované změny systému vybírání přírážek pro některé segmenty trhu 3 měsíce před zveřejněním prohlášení o dráze, a nikoliv uprostřed platnosti jízdního řádu. Dopravci v tom shledávají porušení pravidel veřejné správy vyjádřených v § 2 až § 8 správního řádu.

Stanovisko odvolacího orgánu

Ve věci stanovení lhůty odvolací orgán konstatuje, že podle jeho zjištění dochází ke stavu, kdy jsou uplatňovány ceny za užití dráhy v rozporu cenovými předpisy, které stanovují jejich rozpětí. Tento nezákonný stav bylo třeba řešit okamžitě, přestože okamžité řešení prakticky neexistuje. Proto Úřad přistoupil k 90denní lhůtě. K dopravci citovanému porušení pravidel veřejné správy stanovením krátké lhůty tedy dojít nemohlo.

Požadavek na dodržování cen, stanovených závaznými právními předpisy ze strany provozovatele dráhy, nemůže být vázán na soukromoprávní vztahy některých z dopravců. Odvolací orgán nesouhlasí s námitkami dopravců, že je povinen před vydáním rozhodnutí prověřovat jejich přepravní smlouvy. K tvrzení o údajném porušení čl. 32 odst. 6 směrnice 2012/34/EU odvolací orgán uvádí, že ten se vztahuje pouze na odst. 1 téhož článku. Ten dovoluje, aby členský stát umožnil vybírat přírážky k cenám stanoveným na základě přímých nákladů. To však cenové předpisy v České republice nedovolují a tyto přírážky se neuplatňují. Úřad tedy porušit zmíněný odstavec nemohl. Odvolací orgán souhlasí s dopravci, že tento odstavec je možné užít jako příměr, že ceny nelze bez předchozího řádného vyhlášení zvyšovat.

Odvolací orgán též souhlasí s názory dopravců, že zde existuje jejich právní ochrana, která vychází z povinnosti vydat prohlášení o dráze rok před začátkem platnosti jízdního řádu, a z povinnosti oznamovat plánované změny cen v prohlášení o dráze podle § 33 odst. 3 písm. n) zákona o dráhách. Podle názoru Úřadu změny cen v neprospěch dopravců v průběhu jízdního řádu provozovatel dráhy provádět nemůže. Pokud jsou tyto ceny vyšší, než vyplývá z cenových předpisů, je ale nutné změny provést. Provozovatel dráhy pak nemůže změny provést k tíži dopravců. Vzhledem ke znění § 34e odst. 3 zákona o dráhách není Úřad oprávněn určovat postup, jakým má provozovatel dráhy uvést prohlášení o dráze do souladu se zákonem o dráhách. Dopravci ve svém rozkladu uvedli, že zásadu neměnnosti cen v průběhu jízdního řádu považují za samozřejmost. Úřad si byl vědom zákonné ochrany dopravců před zvýšením cen vyplývajícím z výše uvedených ustanovení zákona o dráhách, v průběhu řízení problematiku způsobu změny cen žádný z účastníků nenamítal, takže nebyl důvod ji ani zmiňovat v odůvodnění. Navíc rozebírání tohoto způsobu by nebylo v souladu s § 68 odst. 3 správního řádu. Pro informaci odvolací orgán uvádí, že problematiku změny cen v průběhu jízdního řádu Úřad řeší ve správním řízení RPD005/19, jehož účastníky jsou jak Správa železnic, tak dopravci. Přestože nebylo pravomocně rozhodnuto, právní názor Úřadu je podrobně rozepsán např. v rozhodnutí č. j. UPDI-0797/20/ZA ze 4. 3. 2020. Pokud by nastala obdobná situace, jako v řízení RPD005/19, bude Úřad postupovat v souladu se zásadou legitimní očekávání.

3. Závady v posouzení souladu prohlášení - posouzení souladnosti čl. II.3 přílohy „C“ části C

Námítky dopravců

Podle názoru dopravců Úřad žádá po provozovateli dráhy nemožné, jelikož Správa železnic objektivně není schopna rozčlenit náklady na přímé a nepřímé, a musí tak činit odhadem. Přesnější informace než z odhadu nejsou k dispozici, protože neexistují, takže je není možno vymáhat správním rozhodnutím.

Dopravci dále napadají rozpor spočívající v tom, že Úřad zjistil jako nesouladné rozdělení nákladů na přímé a nepřímé formou odhadu a současně shledal položky, které nelze považovat za náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy. Jelikož napadené rozhodnutí neinformuje účastníky o zjištěných závadách,

shledávají dopravci nedostatky v provedené cenové kontrole a nedostatečném odůvodnění způsobujícím nepřezkoumatelnost rozhodnutí.

Námítky Správy železnic

Správa železnic nesouhlasí s názorem Úřadu na nepřípustnost zařazení např. mostů nebo tunelů do přímých nákladů, jelikož tyto jsou namáhány a opotřebovávány jízdou vlaku. Problémem je určit, jakou část z celkových nákladů lze uznat. Správa železnic uvádí, že k diskriminaci dojít nemohlo, protože náklady pro výpočet základní ceny se promítají do jednotkové ceny platné pro všechny dopravce bez výjimky.

Stanovisko odvolacího orgánu

Úřad je povinen podle § 3 odst. 1 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, se řídit při svém rozhodování pouze zákony a jinými právními předpisy. Není oprávněn posuzovat, zda jsou předpisy naplnitelné. Odvolací orgán doplňuje, že věcná regulace cen za užití dráhy byla v České republice zavedena od 1. 12. 2013 a v prakticky nezměněné podobě platí dodnes. V uvedeném období bylo možno získat dostatek podkladů pro stanovení potřebných koeficientů.

K údajnému rozporu v rozdělení nákladů mezi přímé a nepřímé Úřad uvádí, že jak bylo uvedeno v napadeném rozhodnutí, podkladem pro toto řízení bylo provedení cenové kontroly a veškeré závady jsou detailně zaneseny do protokolu o této kontrole. Protokol není veřejným dokumentem. Při kontrole zjistil Úřad okruhy nákladů, které nemohou představovat přímé náklady. Z ostatních okruhů nákladů mohou být do přímých nákladů zahrnuty pouze některé položky. Sami dopravci ve svém rozkladu brojí proti tomu, aby byly zásady zpoplatnění v prohlášení zveřejněny. Z důvodů neveřejnosti cenové kontroly Úřad rozhodl, že do tohoto správního řízení zahrne pouze závěry provedené kontroly, a nikoliv komplexní rozbor zjištění.

K námitkám ohledně započtení nákladů na mosty a tunely odvolací orgán uvádí, že v protokolu o cenové kontrole č. j. UPDI-2279/19/PB ze dne 13. 8. 2019, ve znění jeho dodatků, náklady na mosty a tunely ve zjištěných závadách uvedeny nebyly. Jelikož do kalkulace byly zaúčtovány náklady, které nebyly způsobeny jízdou vlaku, došlo k poškození všech dopravců.

4. Následky přijatých opatření

Námítky dopravců

Doprovci namítají, že úprava cen může mít devastující účinky na železniční přepravní trh, který má Úřad svými regulačními zásahy chránit. Ceny sjednané mezi dopravci a jejich zákazníky se slevami „J“ a „K“ počítají, jejich zrušení by znamenalo navýšení cen za přepravu, a tím nepochybně i zhoršení konkurenceschopnosti železnice na přepravním trhu. Na základě výzvy Úřadu pak v doplnění rozkladu dopravci uvedli, že označením slev „J“ a „K“ byly myšleny produktové faktory P3 a P4, které jsou obsaženy v Prohlášení 2020 v příloze „C“ části C v bodě II.5 (dále jen „slevy“). Jelikož se těmito faktory násobí základní cena zrušená výrokem č. 2 napadeného rozhodnutí, Úřad tedy svým rozhodnutím fakticky slevy zrušil.

Zrušení slev jde proti české i evropské environmentální dopravní politice, která počítá s výraznými přesuny přepravovaných objemů zboží ze silnic na železnice a s podporou ekologické železniční dopravy. Stanovování cen za použití železniční dopravní cesty je přitom jedním z mála nástrojů, kterým může stát ovlivňovat podíl jednotlivých módů dopravy. Jejich zrušením vystoupí ostrý kontrast s rozsahem zpoplatnění nákladní silniční dopravy. Jejich zrušení by pro nákladní dopravce bylo přijatelné pouze při snížení celkové úrovně zpoplatnění na jejich úroveň, k čemuž rozhodnutí Úřadu nespěje.

Stanovisko odvolacího orgánu

Ve věci následků spojených se zrušením slev odvolací orgán nesouhlasí s názorem dopravců, že zrušením bodu II. 3 dojde ke zrušení slev. Produktové faktory řeší bod II. 5, v němž Úřad porušení zákona o cenách v souvislosti s porušením zákona o dráhách neshledal. Po uplynutí vykonatelnosti napadeného rozhodnutí je provozovatel dráhy povinen postupovat podle § 34e odst. 3 zákona o dráhách a konkrétní způsob naplnění výroku je v jeho kompetenci. Z hlediska vlivu těchto změn na dopravce odvolací orgán odkazuje na své stanovisko k právní ochraně provozovatelů drážní dopravy při navýšení cen uvedené pod bodem 2. Námítky ve věci následků napadeného rozhodnutí pak považuje Úřad za bezpředmětné.

5. Kategorizace tratí - posouzení souladnosti čl. II. 4 přílohy „C“ části C

Námitky Správy železnic

Správa železnic nepopírá, že při stanovení výše koeficientu K neprovedla z časových důvodů exaktní analýzu nákladů údržby podle jednotlivých kategorií tratí. Počet těchto kategorií se zvýšil ze 3 na 5, takže nebylo možné provést rozřídění dat spojených s evidencí nákladů.

Zvýšení počtu kategorií bylo požadováno s cílem zvýšit objektivitu cen ve vztahu ke kvalitě dráhy, zohledněna byla mimo jiné poptávka po přidělu kapacity, případně vůle provozovatele dráhy podporovat udržení nebo zvýšení rozsahu objednávané kapacity. Správa železnic připouští, že některé z vyhlášených kritérií neodpovídají účelům cenové regulace a respektuje rozhodnutí Úřadu o jejich nepřipustnosti.

Úřad svým výkladem právních norem zakazuje provozovateli dráhy aktivní regulaci využití jednotlivých částí sítě prostřednictvím cenového modelu, což je v rozporu s jeho posláním.

Stanovisko odvolacího orgánu

K nedostatku údajů při rozdělení do kategorií se odvolací orgán odkazuje na své stanovisko v části Posouzení souladu čl. II.4 - *k výroku č. 2 b*) napadeného rozhodnutí. Podle čl.5 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2015/909 se po rozdělení sítě musí vypočítat průměrné přímé jednotkové náklady pro části sítě vydělením přímých nákladů pro tyto části příslušným počtem kilometrů. Způsob výpočtů podle kategorií musí být proveden podle tohoto ustanovení. Správa železnic měla rozdílné ceny podle kategorií stanovit až v době, kdy bude mít dostatek podkladů pro kalkulaci. Uvedené koeficienty nekorespondují s cenovými předpisy. Úřad kontroluje, zdali nejsou překročeny regulované ceny. To tedy nevyklučuje, aby při splnění zákonných podmínek na některých tratích byly, za účelem regulace využití jednotlivých tratí, ceny nižší.

6. Účel specifického faktoru S_x - posouzení souladnosti čl. II. 6 přílohy „C“ části C

Námitky Správy železnic

Správa železnic napadá, že Úřad uvedl v napadeném rozhodnutí, že účelem specifického faktoru S_i je zefektivnění využití kapacity dráhy. Takový text se v čl. II.6. přílohy C, část „C“ Prohlášení 2020 nenachází. Úřad se při rozhodování omylem zaměnil text Prohlášení o dráze 2020 s textem Prohlášení 2019. Správa železnic považuje rozhodnutí Úřadu za neplatné.

Stanovisko odvolacího orgánu

Odvolací orgán uznává, že v napadeném rozhodnutí byl uveden text, který se liší od textu v Prohlášení 2020. Text v Prohlášení 2020 neobsahuje informaci, že účelem faktoru S_x je *zefektivnění využití kapacity dráhy*. Protože odvolací orgán shledal rozpor se zákonem o dráhách právě na základě tohoto výrazu, který se již v Prohlášení 2020 nevyskytoval, rozhodl výrok 2 změnit a tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

7. Stanovení jednotlivých hodnot specifického faktoru S_i - posouzení souladnosti čl. II. 6.1 přílohy „C“ části C

Námitky Správy železnic

Správa železnic nesouhlasí s názorem Úřadu, že jednotlivé hodnoty specifického faktoru S_i nebyly stanoveny objektivně. Připouští, že v době jejich stanovení neměla dostatečné podklady, jimiž by mohla jejich výpočet doložit. Tato skutečnost bude zohledněna ve změně Prohlášení 2020.

Stanovisko odvolacího orgánu

Podle části II. položky č. 3. odst. 8 výměru MF č. 02/2017 a podle části II. položky č. 3. odst. 8 výměru MF č. 01/2018 u koeficientů ovlivňujících výslednou cenu za užití dráhy jízdou vlaku nebo posunového dílu, vyplývajících z cenového modelu, musí být přidělcem schopen doložit regulátorovi postup při jejich stanovení. Správa železnic sama přiznává, že v době jejich stanovení neměla dostatečné podklady a nebyla schopna ani následně správnost koeficientů ověřit případně vyvrátit. Z tohoto důvodu odvolací orgán navrhuje námitku správy železnic zamítnout.

Vyjádření Správy železnic k rozkladu dopravců

Správa železnic souhlasí s postojem ostatních účastníků řízení, přestože jde o subjekty, jež jsou se Správou železnic v kontradiktorním postavení. Úřad by proto měl zvážit, či zájmy vlastně svou rozhodovací praxí chrání, jestliže je řada dotčených subjektů považuje za nezákonné.

Správa železnic zmiňuje, že cenová politika má zásadní dopad na množství a obsah předložených žádostí o kapacitu, tvorbu vlakových relací a směřování zátěže při zajišťování obchodních případů jednotlivých dopravců. Správa železnic vystupuje ve správním řízení především s cílem co nejrychleji dosáhnout stabilizovaného stavu platných pravidel. Proto ve svém rozkladu argumentovala mírněji než dopravci.

Správa železnic se ztotožňuje s argumentací účastníků řízení ve věci odmítnutí nepravdivého nařčení regulačním úřadem, že postupuje při formulaci cenových pravidel diskriminačně a poškozují obchodní partnery. Dále souhlasí s názorem, že došlo k popření zákonné úlohy Úřadu spočívající v regulaci ve prospěch funkčnosti a produktivity tohoto odvětví. Úřad neodůvodněně rozvrací poměry na železničním trhu řízením zahájeným z moci úřední. To se týká nejen Prohlášení 2020, ale i Prohlášení 2021 a Prohlášení 2022. Není zřejmé, jaké principy cenové politiky hodlá Úřad vynucovat zčásti i bez ohledu na znění platných zákonů. Správa železnic se bude vůči tomuto stavu bránit soudní cestou, což může následně trhu způsobit komplikace. Správa železnic považuje za nesprávné, že Úřad nevzal na vědomí limitující okolnosti, pročež Správa železnic tyto metody použila.

Úřad rozporu s § 4 odst. 2 správního řádu neposkytl dotčené osobě přiměřené poučení o právech a povinnostech k procesu, který Úřad předpokládá k uvedení zjištěných skutečností do souladu s jeho rozhodnutím. Dále Úřad porušil § 2 odst. 2 správního řádu, podle kterého má správní orgán uplatňovat svou pravomoc pouze ke svěřeným účelům a ve svěřeném rozsahu.

Důsledky procesu transformace unitární železnice se projevují i v absenci informací provozního, technického a ekonomického charakteru, zejména ve věci alokace nákladů na provoz a údržbu těchto zařízení, která je přímou příčinou dočasného používání stávajících metod ekonomických analýz.

Stanovisko odvolacího orgánu

Úřad je především podle § 3 odst. 2 podle zákona 320/2016 Sb. o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře povinen při výkonu své působnosti postupovat nestranně a řídit se přitom pouze zákony a jinými právními předpisy. Úřad se nemůže řídit názorem některých účastníků, kteří navíc provozují pouze určitý druh dopravy. Podle § 23 odst. 1 písm. c) zákona o dráhách se cena za užití dráhy sjednává podle cenových předpisů. Pokud Úřad zjistí, že tyto ceny podle cenových předpisů nejsou, je povinen postupovat podle § 34e zákona o dráhách. Úřad souhlasí se Správou železnic, že dobře provedená cenová politika může příznivě ovlivnit provozní parametry, musí však být provedena v souladu s právními předpisy. Pokud Správa železnic bude postupovat tak, aby dosáhla stabilizovaného stavu platných pravidel v souladu se zákonem o dráhách, nemůže dojít k destabilizaci trhu.

Úřad v tomto řízení neposuzoval, zda Správa železnic postupovala diskriminačně, proto se o tom Úřad nezmiňuje ani v napadeném rozhodnutí. Tvrzení Správy železnic není pravdivé. Neoprávněným navýšením cen k poškození obchodních partnerů může dojít. Jelikož z cenové kontroly Úřad zjistil, že ceny nejsou v souladu se zákonem o cenách, byl na základě § 46 správního řádu povinen zahájit řízení. Dozvěděl se totiž o skutečnostech, které zákon, tj. § 34e zákona o dráhách stanoví jako důvod pro zahájení řízení. Výrokem napadeného rozhodnutí Úřad rozhodl o nesouladu Prohlášení 2020, další postup je v kompetenci Správy železnic. Ta je povinna postupovat v souladu s právními předpisy, takže by k narušení trhu nemělo dojít. Pokud by k něčemu došlo, jsou zde právní nástroje, jak vzniklé komplikace eliminovat. V této věci se odvolací orgán odkazuje na stanovisko pod bodem 2. Ve věci údajné nezákonnosti rozhodování Úřadu odvolací orgán konstatuje, že Správa železnic ve vyjádření k rozkladu dopravců neuvádí, v čem porušení předpisů ze strany Úřadu spatřuje. Veškeré námitky odvolací orgán vypořádal v rámci stanoviska k jednotlivým rozkladům.

K limitujícím okolnostem se odvolací orgán odkazuje na svoje stanovisko pod bodem 3 a 5. K údajnému porušení § 4 správního řádu odvolací orgán uvádí, že poučovací povinnost je spojována vždy s konkrétními procesními úkony správních orgánů, a poučení o právech a povinnostech se dotčené osobě dostává podle povahy úkonu. Poučení se zásadně týká pouze práv a povinností plynoucích z právních předpisů upravujících řízení před správními orgány, jde tedy o poučení procesní. Uvedené poučení se týká vlastního správního řízení, a nikoliv plnění povinností uložených účastníkovi v tomto řízení. K údajnému porušení § 2 odst. 2 správního řádu odvolací orgán uvádí, že Úřad je kompetentní k posouzení souladu prohlášení o dráze se zákonem o dráhách podle jeho § 34e.

8. Úhrada nákladů řízení

Stanovisko odvolacího orgánu

S ohledem na skutečnost, že toto řízení bylo zahájeno z moci úřední, Úřad uložil účastníkovi rozhodnutím č. j. UPDI-1391/20/SM úhradu nákladů. Vzhledem k tomu, že odvolací orgán napadené rozhodnutí částečně změnil a potvrdil, odvolací orgán neshledal důvod ke zrušení povinnosti nahradit náklady řízení.

Závěr rozkladu dopravců

Doprovci navrhuji, aby odvolací orgán napadené rozhodnutí zrušil a řízení v této věci zastavil.

V. Závěr

- 1) Rozkladová komise předsedy Úřadu předložila podle § 152 odst. 3 správního řádu předsedovi návrh na rozhodnutí, a to změnit výrok 2, zrušit jeho část c), ve zbytku rozklad zamítnout a napadené rozhodnutí potvrdit.
- 2) Po zvážení všech aspektů dané věci a po zjištění, že ohledně posouzení Přílohy „C“ části C – Ceny za použití dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jízdou vlaku a podmínky jejich uplatnění, článků o rozporu článků II.3, II.4 a II.6.1 Přílohy „C“ části C a kapitoly 6.1 Prohlášení 2020 u III. 3 Prohlášení 2020 postupoval Úřad v souladu se zákony, výměrem MF, předpisy EU a správním řádem, dospěl předseda Úřadu k závěru, že nenastaly podmínky pro zrušení napadeného rozhodnutí z důvodů uváděných v rozkladu. Předseda Úřadu dospěl k názoru, že je pouze napadené rozhodnutí potřeba nepatrně změnit.
- 3) Vzhledem k výše uvedenému předseda Úřadu rozhodl tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

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 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: 21. 5. 2020

Sejmuto dne:

Na úřední desce Úřadu vyvěšeno od 21. 5. 2020 do 5. 6. 2020

Rozdělovník:

Účastníci řízení:

- Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Ostatní účastníkům řízení je doručováno veřejnou vyhláškou

Dotčený orgán:

Drážní úřad, IČO 61379425, Wilsonova 300/8, 12